

www.mercedesclasicos.com

# Placer

Aunque el Boxster y el SLK han nacido para ser consumidos en cantidades limitadas por los incondicionales del placer de conducción, no han dejado por ello de provocar un enorme revuelo. Y es que, sus siluetas causan una atracción tan fuerte como sus cualidades ruterías, algo que los convierte en directos rivales, distinguiéndolos a la vez como piezas destacadas entre los mejores roadsters de última hornada.

PACHECO

# de

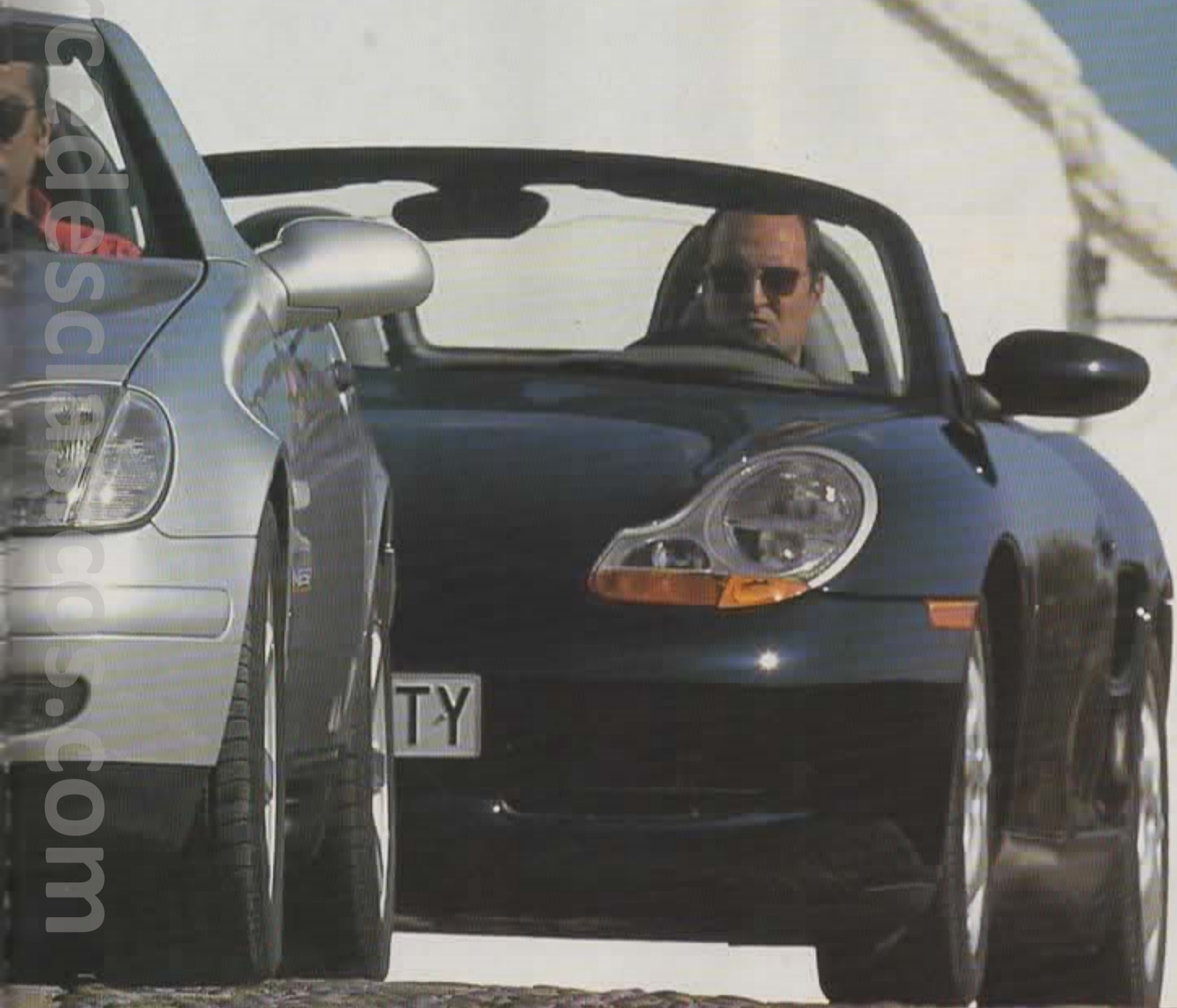


Comparativo:

Mercedes SLK 230 Kompressor/

Porsche Boxster

# di seño



**Boxster y SLK comparten algunos planteamientos básicos, pero cada uno abanderará una configuración mecánica diferente.**



Pocas veces dos automóviles habían causado tanta expectación desde que se desvelaron sus primeros bocetos. No hay que olvidar que el primer Porsche, el prototipo 356 «Nº1», fue, como el Boxster, un roadster puro, mientras que la leyenda de Mercedes se fraguó, en gran parte, gracias a automóviles como los SL de los años cincuenta, cuyo *glamour* pretende recordar el SLK.

Sin embargo, la realización de estos dos compactos descapotables no se debe precisamente a la añoranza de tiempos pasados, sino que hay tendencias a las que toda marca de prestigio que se precie no puede resistirse, y menos en los tiempos que corren. Por eso dos firmas como Porsche y Mercedes han puesto considerables esfuerzos en sus respectivos proyectos, dando lugar a dos modelos mucho más serios de lo que puede parecer cualquier roadster a simple vista. De todas formas, a pesar de que conceptualmente Boxster y SLK compartan algunos planteamientos básicos, cada uno abanderará configuraciones mecánicas bien diferenciadas, que responden fielmente —cómo no— a la filosofía de cada marca.

Con el Boxster, Porsche no se ha andado por la rama y ha construido un deportivo auténtico, con cualidades similares a las de su mítico e incombustible 911. Cualquier experimento an-

terior ha quedado en el olvido ante el fracaso comercial, a pesar de sus innegables cualidades. Y ahora la fórmula ha sido bien sencilla: llamativa carrocería, motor boxer de seis cilindros colocado en posición central, precio «asequible» y tacto de puro y genuino Porsche; desde luego, los entusiastas de la marca no pueden pedir más.

Como corresponde a un modelo de la firma de la estrella, el SLK es más refinado en sí mismo, más lujoso y exquisito si cabe; o por lo menos tiene un carácter deportivo menos acusado. Pero la mejor prueba del fino trabajo realizado por los técnicos de Mercedes se encuentra en el techo. Totalmente de metal, con sólo accionar un botón se articula en dos partes y se esconde automáticamente bajo la tapa del maletero en 25 segundos. Esto permite al SLK diferenciarse de todos sus oponentes como algo realmente especial, prescindiendo del habitual techo de lona. Porque tan sofisticada solución convierte a este roadster en un auténtico coupé, o lo que es lo mismo, permite disfrutar de dos coches en uno. Ciertamente es que el Boxster también puede ofrecer estas dos posibilidades, aunque para convertirlo en un coupé hay que colocar un techo duro de metal (o *hard-top*) opcional que cuesta casi medio millón de pesetas, y que necesita, para ensamblarlo o para quitarlo, de dos personas. En caso de no llevarlo, el Boxster cuenta con una capota de



**El nuevo deportivo de Porsche ofrece un salpicadero tan vanguardista como funcional.**



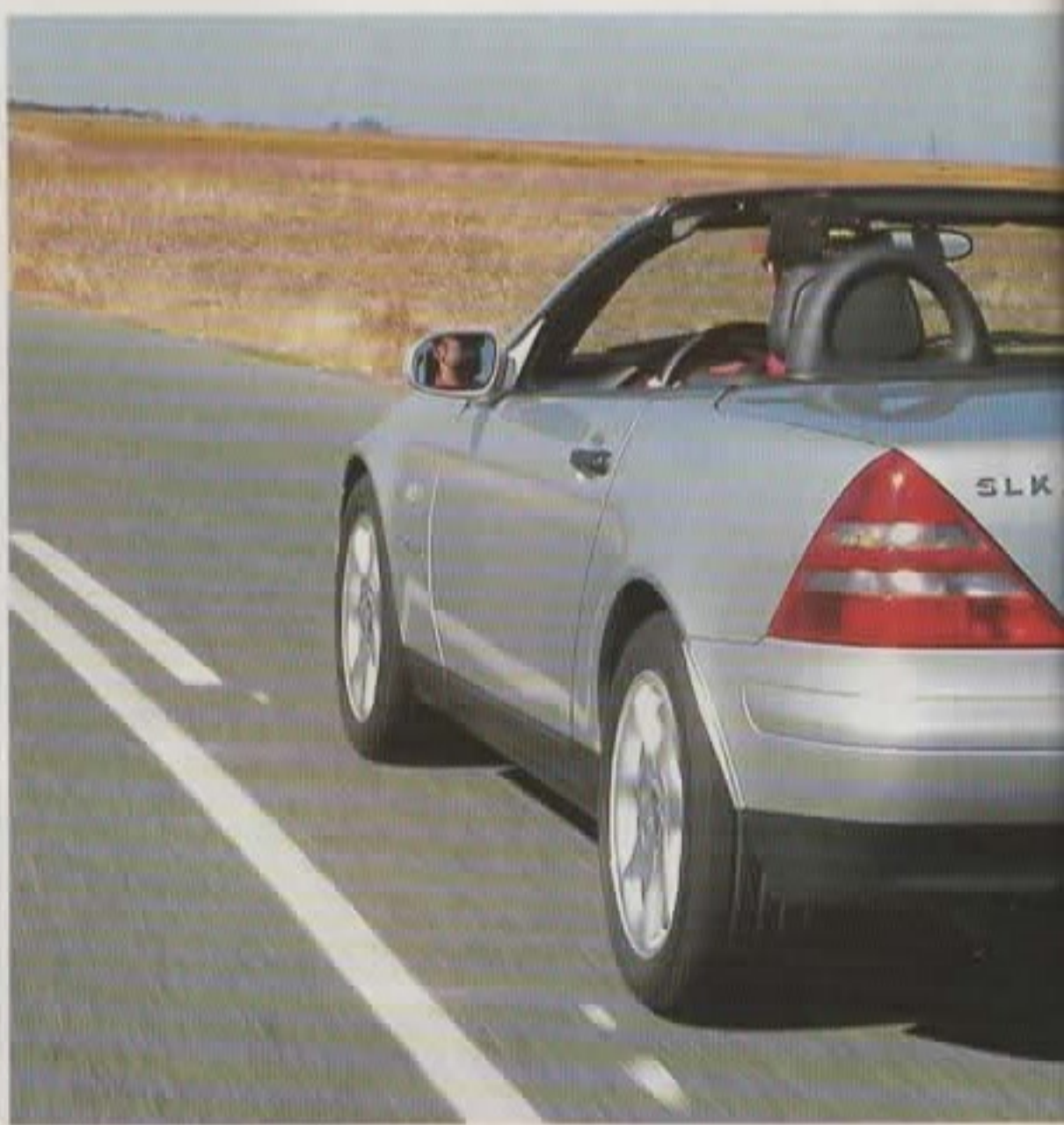


Con un diseño muy clásico, el cuadro de instrumentos del Mercedes resulta muy llamativo.





El puesto de conducción del SLK es muy cómodo, pero la regulación en altura de los asientos resulta casi simbólica.





Con unos asientos duros y envolventes, el conductor del Boxster disfruta de una postura fantástica para extraer todo su rendimiento ayudado por el cambio Tiptronic.



**El SLK se podría definir como un confortable turismo vestido de roadster que ofrece dos coches en uno; el Boxster es un deportivo puro que también permite rodar a cielo abierto.**



lona que se acciona eléctricamente a través de un botón, y que se esconde bajo una tapa trasera justo delante del motor. Con ella puesta, el ajuste y la estanqueidad resultan magníficos, con una rumorosidad bastante limitada incluso a altas velocidades. Tanto es así que apenas hay diferencia con respecto al *hard-top* en este apartado, aunque obviamente el SLK está en óptimas condiciones para aportar mejor confort acústico que el Porsche.

En Mercedes también han resuelto muy bien lo relativo al ajuste, pero, como ocurre con el Porsche, no se ha logrado una carencia total de crujidos cuando el coche flexa en situaciones extremas como son las curvas a alta velocidad o los giros en fuertes rampas de garajes. No obstante, en ambos casos se dispone de un monocasco sumamente rígido, que permite aprovechar las cualidades dinámicas de ambos modelos sin acusar el trauma que siempre supone el hecho de prescindir del techo.

Todo el cuidado puesto en la resolución de las capotas y en el atractivo diseño de la carrocería se ha tenido igualmente a la hora de desarrollar el interior de ambos roadsters. Pero también en este apartado se aprecian ciertas diferencias que delatan la personalidad de cada uno de ellos. Siendo bastante desenfadados, el conductor enseguida percibe que se en-

cuentra a los mandos de automóviles muy especiales. En el Boxster, el cuadro de instrumentos y salpicadero quieren seguir la tónica del 911, aunque el estilo resulta más informal y moderno, con detalles muy vanguardistas a la par que deportivos, como son los ovalados botones de la consola central. Por su parte, el interior del SLK mezcla un cierto toque clásico de la instrumentación con un salpicadero muy atractivo, en el que no falta ese diseño general más funcional siempre presente en todo Mercedes. Queda claro que ninguno de los dos puede ocultar su origen.

Al volante, en el Boxster se encuentra una posición más cómoda y desahogada, ya que posee un aceptable reglaje en altura del asiento y un generoso espacio hasta el techo. El SLK cuenta con un reglaje en altura del asiento prácticamente simbólico, mientras que la cota vertical, aun siendo suficiente, resulta peor que la de su rival. Además, para conseguir la posición ideal, Porsche ofrece la regulación del volante en distancia de serie, mientras que en el Mercedes es una opción.

Otra prueba de la buena distribución del espacio en el Porsche son los dos maleteros —uno delante y otro detrás— con una capacidad bastante notable, mientras que el Mercedes, con el techo recogido ve muy reducido el volumen de carga.

Una vez se consigue acomodo, llega lo más excitante: accionar el contacto y ponerse en marcha. En el Porsche se realiza de forma tradicional; es decir, con la llave a la izquierda del volante. En el momento de arrancar, un característico rugido invade el ambiente, recordando que a la espalda se encuentra el motor boxer de seis cilindros, en este caso un flamante 2.5 litros de 204 CV. A pesar de su aparente modestia en lo que a potencia respecta, el sonido resulta de lo más familiar; es prácticamente idéntico al que puede emitir un 911 Carrera, aunque, en este caso, el propulsor ofrece una colocación y una tecnología mucho más modernas. Situado en el centro, el reparto de masas del coche resulta mucho mejor que el que puede ofrecer un 911 con el motor colgado por detrás del eje posterior. Además, este seis cilindros cuenta con culatas de cuatro válvulas por cilindro, refrigeración por agua y lubricación por cárter seco con depósito integrado en el bloque, que es más eficaz y evita multiplicar el recorrido de aceite por conductos suplementarios. Y para recuperar el lubricante de las culatas existe una bomba por cada bancada; por ello, cuando se da el contacto, antes de arrancar el vehículo, aparece en el panel de instrumentos un dibujo digital con un cronómetro descontando el tiempo que se tarda en realizar esta operación, que será distinto según sean las condiciones del aceite (frío o caliente).

Con tanta tecnología de vanguardia, Porsche ha conseguido un motor con un brillante rendimiento específico, de más de 81 CV por cada litro de cilindrada; una cifra muy respetable que supera a la de sus hermanos mayores, los boxer atmosféricos de la familia 911. Se trata, pues, de un propulsor tan sofisticado como deportivo, dado que se encuentra más a gusto en la zona alta del cuentavueeltas. A partir de 4.500, ofrece lo mejor de sí mismo, y es justo a 5.000 rpm cuando actúa la distribución variable Variocam sobre los árboles de levas de admisión, lo que permite respirar mejor al motor a

## Ficha técnica (\*)

### Mercedes SLK 230 Kompressor Porsche Boxster

#### MOTOR

<b>Definición</b>	Cuatro cilindros en línea, delantero longitudinal.	Seis cilindros en línea, central longitudinal.
<b>Arquitectura</b>	Bloque de fundición y culata de aleación ligera; cigüeñal sobre cinco apoyos.	Bloque y culatas de aleación ligera; cigüeñal forjado con siete apoyos; camisas integradas al Lokasil.
<b>Cilindrada</b>	2.295 cc (90,9 x 88,4 mm)	2.480 cc (85,5 x 72 mm)
<b>Alimentación</b>	Gestión electrónica con inyección multipunto y compresor mecánico Roots e <i>intercooler</i> ; catalizador de tres vías y sonda Lambda.	Gestión electrónica digital Bosch Motronic M5.2, con inyección secuencial multipunto; catalizador doble con dos sondas Lambda.
<b>Distribución</b>	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por empujadores hidráulicos a través de dos árboles de levas en culata mandados por cadena.	Cuatro válvulas por cilindro accionadas por empujadores hidráulicos a través de dos árboles de levas en cada culata mandados por cadenas; variador de fase de los árboles de admisión tipo Variocam.
<b>Encendido</b>	Electrónico integrado estático.	Electrónico integrado estático.
<b>Refrigeración</b>	Por líquido con electroventilador de mando termostático.	Por líquido con electroventilador de mando termostático y radiador de aceite.
<b>Compresión</b>	8,8:1	11,0:1
<b>Potencia máxima</b>	142 kW (193 CV) a 5.300 rpm	150 kW (204 CV) a 6.000 rpm.
<b>Par máximo</b>	280 Nm (28,57 mkg) a 2.500 rpm	245 Nm (25 mkg) a 4.500 rpm.

#### TRANSMISIÓN

<b>Disposición motriz</b>	Mecánica delantera longitudinal con cambio automático de cinco velocidades en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control de tracción ASR de serie.	Motor central trasero longitudinal con cambio automático tipo Tiptronic de cinco velocidades; propulsión trasera (control de tracción ABD de serie y ASR en opción).
<b>Embrague</b>	Convertidor hidráulico de par.	Convertidor hidráulico de par.
<b>Cambio (relaciones y desarrollos finales)</b>	1ª 3,392:1 (8,70 km/h) 2ª 2,408:1 (14,21 km/h) 3ª 1,486:1 (23,03 km/h) 4ª 1,000:1 (34,22 km/h) 5ª 0,830:1 (41,23 km/h)	3,670:1 (7,46 km/h) 2,000:1 (13,70 km/h) 1,410:1 (19,43 km/h) 1,000:1 (27,40 km/h) 0,740:1 (37,02 km/h)
<b>Reducción del grupo</b>	3,270:1	4,205:1

#### BASTIDOR

<b>Suspensión delantera</b>	Independiente, de paralelogramo deformable con resortes helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora (24 mm Ø).	Independiente, tipo McPherson con triángulo inferior de aluminio, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (23 mm Ø).
<b>Suspensión trasera</b>	Independiente, tipo multibrazo con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.	Independiente, tipo McPherson con brazos longitudinales y transversal, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (18,5 mm Ø).
<b>Dirección</b>	Recirculación de bolas servoasistida.	Cremallera asistida.
<b>Diámetro del volante</b>	380 mm	380 mm (3 vueltas).
<b>Diámetro de giro</b>	10,58 m	--
<b>Sistema de frenado</b>	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con discos ventilados delante (288 mm Ø) y macizos detrás (278 mm Ø).	Doble circuito hidráulico en diagonal servoasistido, con cuatro discos ventilados (298/292 mm Ø), pinzas monobloque de aluminio con cuatro bombines y ABS.
<b>Llantas</b>	Aleación ligera, de 7" x 16" delante y 8" x 16" detrás.	Aleación ligera, de 6" x 16" delante y 7" x 16" detrás.
<b>Neumáticos</b>	Dunlop SP Sport, de 205/55 VR16 delante y 225/50 VR16 detrás.	Pirelli P-Zero asimétrico, de 205/55 ZR16 delante y 225/50 ZR16 detrás.

#### COTAS

<b>Largo/ancho/alto</b>	3.995/1.743/1.270 mm	4.315/1.780/1.290 mm
<b>Batalla</b>	2.400 mm	2.415 mm
<b>Vías (del./tras.)</b>	1.488/1.480 mm	1.485/1.524 mm
<b>Depósito</b>	53 litros	57 litros
<b>Peso</b>	1.325 kg (catálogo); 1.373 kg (real)	1.300 kg (catálogo); 1.373 kg (real)
<b>Reparto de peso</b>	735/638 (53,5/46,5%)	772/601 kg (43,7/56,3%)
<b>Coef. aerodinámico (Cx)</b>	0,35	0,31 (con techo duro)

#### PRESTACIONES OFICIALES

<b>Velocidad máxima</b>	228 km/h	235 km/h
<b>0-100 km/h</b>	7"5/10	7"6/10
<b>0-1.000 m</b>	No declarado	27"4/10

\* Datos oficiales facilitados por el fabricante



**El sofisticado sistema de accionamiento del techo duro proporciona al SLK una versatilidad incomparable.**



**El Porsche disfruta de una capota de lona eléctrica y de un *hard-top* opcional que lo convierte en un precioso coupé.**



regímenes elevados. Todo esto se deja notar con un cambio de registro en el sonido de motor que resulta sumamente excitante y que invita a exprimirlo al máximo para disfrutar de su potencial a fondo.

Por su parte, el SLK ofrece un conjunto mecánico totalmente diferente, más tradicional, ya que básicamente se ciñe a la receta clásica: motor delantero longitudinal y propulsión trasera. El propulsor que le mueve es un vulgar —al menos aparentemente— cuatro cilindros, que

**Las características del bastidor también definen el talante dinámico de ambos biplazas germanos.**



consigue un alto rendimiento con 2.3 litros al beneficiarse de la inestimable ayuda de un compresor mecánico tipo Roots. De esta manera, logra alcanzar una potencia máxima de 193 CV, algo inferior a la del Boxster, pero suficiente para poder rivalizar sin ningún complejo con él. Ofrece mejores resultados a bajo y medio régimen, gracias a una curva de par que supera en toda la gama de revoluciones a la de su rival, hasta el punto de que entre 1.750 y 5.750 rpm, las cifras de par son superiores al valor máximo que presenta el Boxster. Por eso, este motor se compe-

netra muy bien con el cambio automático de cinco marchas que monta el SLK como opción, que por otra parte es un tipo de transmisión muy recomendable tratándose de un Mercedes. Sin embargo, aunque este motor cumple sobradamente su cometido en todos los aspectos —el prestacional más

que ninguno—, no es todo lo excitante que se merece un coche tan atractivo como pretende ser el SLK. Empuja con contundencia desde bajas vueltas y destaca a medio régimen, aunque en alta no es especialmente brillante; corta prontísimo —para salvaguardar la fiabilidad del compresor—, truncando las aspiraciones deportivas del conductor y dejándole con la miel en los labios cuando éste ha hundido el pie en el acelerador en busca de emociones. A esto se suma un sonido más propio de un electrodoméstico que del maravilloso roadster que anuncia ser el precioso SLK.

El Boxster, como su rival, también está disponible con caja automática o manual, en ambos casos igualmente con cinco velocidades. No obstante, la versión Tiptronic enfrentada en este duelo al Mercedes incluye la posibilidad de manejarlo manualmente con los mandos en el volante. Su funcionamiento resulta muy cómodo, innovador y efectivo, sobre todo a la hora de rodar rápido pero sin pretender sacar la quintaesen-



Consumos *		
	Mercedes	Porsche
Homologados ECE (90/120/urbano)	6,1/7,8/10,5	6,7/8,4/12,5
Velocidad constante (100/120/km/h)	7,0/8,2	8,1/9,3
Conducción normal <sup>(1)</sup> (Vel. media: 98,7 km/h)	9,65	9,1
Conducción deportiva <sup>(2)</sup> (Vel. media: 129,1 km/h)	13,8	14,7

★ Litros/100 km.  
 (1) Conducción normal por carretera/Redia/Autopista.  
 (2) Conducción deportiva por Montaña/Redia/Autovía.

Aunque el rendimiento del tetraclíndrico de Mercedes es excelente a bajo y medio régimen, no resulta todo lo excitante que merece un coche como el SLK.



El nuevo motor boxer de seis cilindros desarrollado por Porsche es todo un carácter: a partir de 4.500 rpm da una auténtica demostración de poderío.

Prestaciones		
	Mercedes	Porsche
<b>VELOCIDAD</b>		
Máxima absoluta	233,01 km/h a 5.651 rpm en 5ª	233,45 a 6.306 rpm en 5ª
Kilómetro lanzado (tras 1.000 m de aceleración)	202,67 km/h	192,57 km/h
Salida del km lanzado (tras 2.000 m de aceleración)	215,12 km/h a 5.218 rpm en 5ª	211,56 km/h a 5.715 rpm en 5ª
<b>ACELERACIÓN</b>		
0-100 km/h	7"70/100 (en 1ª y 2ª)	8"86/100 (en 1ª y 2ª)
400 metros (salida parada)	15"47/100	16"40/100
1.000 metros (salida parada)	28"36/100	29"66/100
<b>RECUPERACIÓN</b>		
Desde 40 km/h en 4ª:		
400 m	14"41/100	14"58/100
1.000 m	27"10/100	27"82/100
Desde 50 km/h en 5ª:		
400 m	13"53/100	13"74/100
1.000 m	26"49/100	26"79/100
<b>ADELANTAMIENTO</b>		
Lento: 20-70 km/h	4"04/100 (en 2ª)	4"23/100 (en 2ª)
Rápido: 70-120 km/h	6"58/100 (en 2ª y 3ª)	6"69/100 (en 2ª y 3ª)
Total: 20-120 km/h	10"62/100 (en 2ª y 3ª)	10"92/100 (en 2ª y 3ª)
<b>FRENADA</b>		
140 a 0 km/h	76,1 m en 3"91/100	72,3 m en 3"69/100

cia al nuevo boxer de Porsche. Sin embargo, cuando de atacar a fondo en carreteras muy viradas se trata, resulta más recomendable la caja de cambios manual. Porque si bien es cierto que la tarea de subir marchas se simplifica enormemente con el cambio Tiptronic, a la hora de reducir, este sistema sólo permite bajar de velocidad cuando el motor gira por debajo de 4.100 rpm. Por ello, a veces se abordan ciertas curvas en una marcha superior a la que el conductor desearía para salir rápido, ya que, dado el deportivo talante del motor Porsche, lo realmente divertido es llevarlo alto de vueltas.

De todas formas, a pesar de la diferente filosofía del conjunto motor y transmisión automática, ambos modelos han empatado hasta en el peso total, y ofrecen unos registros muy similares ante el cronómetro, imponiéndose

en todos menos en velocidad punta el SLK, aunque por escaso margen. No cabe duda que son cifras muy destacables que no defraudarán a ninguno de los posibles usuarios de cualquiera de ellos, pero que no determinan la inclinación de



la balanza hacia ninguno de los dos lados. Lo más definitorio es la forma de correr, acelerar o recuperar: con más nervio en el caso del Boxster cuando se gira siempre en regímenes altos, mientras que el SLK invita más a aprovechar más el fenomenal par motor y la delicadeza de su cambio automático.

Las características del bastidor también definen muy bien el talante dinámico de estos modelos germanos. El Mercedes ha heredado el esmero que ha hecho famosas a las berlinas de la firma de la estrella. Unas suaves suspensiones y

un sensible control de tracción evitan cualquier sobresalto en toda circunstancia, facilitando la labor de control del coche. Por el contrario, el Boxster está construido para que el conductor participe mucho más activamente y sea una pieza clave para extraer todo su potencial. Para empezar, hay que dejar

bien claro que la efectividad de este nuevo Porsche resulta increíble y ha dejado en evidencia a su hermano mayor el 911. La colocación del motor en el centro permite un reparto de masas más equilibrado dando lugar a reacciones más nobles y fáciles de controlar. La desagradable sensación de falta de adherencia en el tren delantero en este caso desaparece casi por completo, y el Boxster sólo subvira cuando se da gas demasiado pronto. Además el comportamiento es magnífico y resulta muy difícil que el tren trasero se desman-de deparando alguna sorpresa desagradable, debido sobre todo a que el coche está generosamente calzado y a que la potencia máxima no se sale de un ámbito razonable. Y por si fuera poco, en la lista de opciones del Boxster existe un kit de suspensión sport con muelles

Dos caracteres diferentes para un mismo concepto: la burguesía del SLK frente a la deportividad del Boxster.



## Banco de pruebas

### POTENCIA MÁXIMA:

**Mercedes SLK 230 Kompressor:** 199,65 CV a 5.350 rpm  
**Porsche Boxster:** 195,02 CV a 6.010 rpm

### PAR MÁXIMO:

**Mercedes SLK 230 Kompressor:** 31,76 mkg a 3.170 rpm  
**Porsche Boxster:** 23,94 mkg a 4.620 rpm

### RÉGIMEN MÁXIMO:

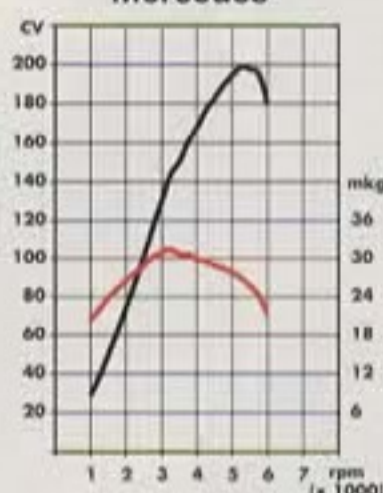
**Mercedes SLK 230 Kompressor:** 5.880 rpm  
**Porsche Boxster:** 6.670 rpm

### Mercedes SLK 230 Kompressor:

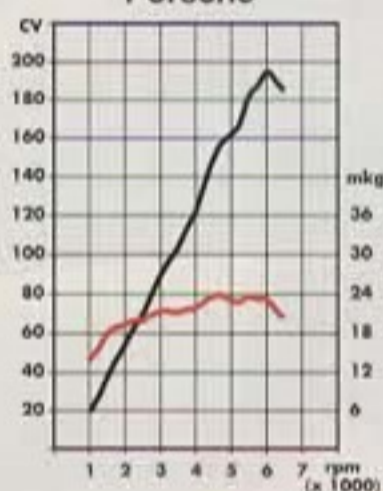
Con un compresor mecánico, el motor del Mercedes ofrece una curva de par excelente, siendo muy superior en todo régimen a la de su rival.

**Porsche Boxster:** Este nuevo seis cilindros tipo boxer de 2.5 litros refrigerado por agua se comporta mejor a altos regímenes, proporcionando una potencia específica superior a la del resto de propulsores atmosféricos de la firma. En la curva se detecta un pequeño bajón de rendimiento a 5.000 rpm.

### Mercedes



### Porsche



## Ficha comercial

**PRECIO:** 6.200.000 ptas. (Mercedes); 7.490.000 ptas. (Porsche). IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos; tasa de matriculación, seguro y opciones aparte.

**GARANTÍA:** Un año sin límite de kilometraje (Mercedes); dos años sin límite de kilometraje (Porsche).

**LANZAMIENTO EN ESPAÑA:** Octubre de 1996 en ambos casos.

### EQUIPAMIENTO DE SERIE

Ambos modelos comparte en su equipamiento de serie ABS, climatizador automático, airbag de conductor y pasajero, dirección asistida, retrovisores eléctricos, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, nivel de aceite, termómetro de agua, faros antiniebla, llantas de aleación. El Mercedes por su parte incluye techo metálico replegable, mientras que el Porsche ofrece apertura remota de capós delantero y traseros, regulación de volante en distancia, de banqueta en inclinación y respaldo regulable eléctricamente.

### EQUIPAMIENTO OPCIONAL

El **Mercedes** presenta una lista de opciones muy extensa, que incluye airbag lateral (91.904 ptas.), alarma antirrobo (64.000 ptas.), asientos delanteros calefactables (96.896 ptas.), asientos regulables eléctricamente (110.720 ptas.), cambio automático (396.800 ptas.), lavafaros (66.944 ptas.), pintura metalizada (115.200 ptas.), radiocasete (102.400 ptas.), regulación apoyo lumbar (75.392 ptas.), regulación del volante en distancia (28.160 ptas.) y tapicería de piel (211.200 ptas.).

El **Porsche** cuenta con cambio Tiptronic (538.880 ptas.), calefacción de los asientos (75.520 ptas.), radiocasete Porsche (174.000 ptas.), control de tracción ABS+ASR (163.840 ptas.), kit deportivo (373.760 ptas.), llantas de aleación de 17" con ruedas de 205/50 delante y 255/40 detrás (213.760 ptas.), preinstalación de radio con dos altavoces (42.240 ptas.), cubrebujes con escudo Porsche en color (29.440 ptas.), control automático de velocidad (87.040 ptas.), equipo de sonido de seis altavoces (81.920 ptas.), alarma antirrobo (97.280 ptas.), sistema de transporte en el techo (75.520 ptas.), techo duro metálico en el color de la carrocería (428.800 ptas.), deflector de aire (65.280 ptas.), consola central (53.760 ptas.), preinstalación de teléfono (42.240 ptas.), ordenador de a bordo (53.760 ptas.), pintura metalizada (162.560 ptas.), color especial (455.680 ptas.) e interior en cuero (613.120 ptas.).

más cortos y duros que rebajan la carrocería en 10 mm, amortiguadores más enérgicos y barras estabilizadoras más gruesas. Con este equipo se consigue hacer más deportivo algo que ya lo era por concepto, consiguiendo un Boxster todavía más eficaz que puede completarse con un equipo de neumáticos aún más generoso. Sin llegar a tanto, una combinación recomendable puede ser la de instalar la suspensión sport con los neumáticos de serie, mientras que la contraria de calzado grande y suspensión normal se queda un poco descompensada. Y eso precisamente es de lo que adolece el SLK, que con objeto de ofrecer el mayor confort posible emplea unos tarados poco enérgicos para el equipo de ruedas que monta. De esta forma va siempre bien guiado y tiene bastante precisión de trayectoria, aunque a alta velocidad el tren delantero flota un poco, sin llegar nunca a gozar del aplomo que ofrece el Porsche. Es obvio que en el bastidor de Mercedes prima más el confort que la deportividad, por lo que el SLK resulta menos excitante que su rival, aunque es un agradable compañero de viaje que tiene en los trazados amplios y de buen piso su terreno favorito. Porque si en lo que son frías cifras llega incluso a superar al Porsche, a la hora de ir deprisa por trazados virados o carreteras de montaña, no es fácil seguir la estela del Boxster a bordo del biplaza de la estrella.

Los frenos del Porsche también merecen mención aparte. No se puede decir que el equipo del Mercedes sea malo, sino todo lo contrario, pero se queda eclipsado ante los resultados cosechados por el Boxster. Con un tacto de pedal siempre muy enérgico, éste último consigue distancias de frenado cortísimas, y

una resistencia al calentamiento de fábula, algo por otra parte bastante habitual tratándose de Porsche.

Resulta evidente que tanto SLK como Boxster son mucho más versátiles de lo que su apariencia de biplazas pudiera dar a entender. Los dos constructores afincados en Stuttgart han sabido conjugar muy bien el carácter lúdico con una capacidad práctica muy destacable tratándose de un modelo de este tipo. Son automóviles con soluciones muy interesan-



tes, contruidos no sólo con el corazón, sino también con la cabeza. Perfectamente utilizables durante todos los días del año, constituyen bocados muy apetecibles que defienden filosofías suficientemente diferenciadas dentro de su categoría. Con un precio más competitivo, el SLK puede hacer las delicias de los amantes de los paseos al aire libre, con la ventaja de que, cuando los rigores climatológicos lo requieran, se convierte en un sólido coupé con sólo apretar un botón. El Boxster es, sin embargo, una propuesta más dinámica, dirigida a las personas de acción, a quienes buscan el placer de conducir en su más pura esencia. Así que la elección no es difícil, y todo depende de lo que se busque: un comfortable turismo vestido de roadster que ofrece dos coches en uno, o un deportivo puro, de motor central, que también permite rodar a cielo abierto.

J. I. Eguilara/F. Gómez Blanco