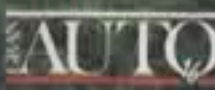


www-mercedes-si-com

PRIMERA CLASE • 



**AUDI CABRIO 2.3 E / MERCEDES 300 SL 24 / SAAB 900 S CABRIO**

*La frase «los cabrio no son para el verano» ya ha pasado al olvido. Hoy no son esos des-  
capotables ingleses incómodos y muy cálidos lo que el mercado nos ofrece. Al contra-  
rio, ahora los cabrio son un fenómeno social independiente de la época del año en que  
se usen. Si el tiempo lo permite se abren, si no el aire acondicionado hace el resto.*

LOS REYES DEL

**VERANO**

*Mercedes-Benz. Distribución: Mercedes-Benz España. Fotos: José Antonio Díaz.*



vw-mercedesclassics.com

[www.mercedesclassicos.com](http://www.mercedesclassicos.com)



PRIMERA  
CLASE

www.mercedesclasificados.com



## FICHA TÉCNICA

### ■ AUDI 2.3 E

#### MOTOR

De 5 cilindros en línea, situado en posición delantera longitudinal. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución mediante un árbol de levas en cabeza. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos. Cilindrada de 2.309 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro de 82,5 milímetros y carrera de 86,4. La compresión es de 10 a 1 y la potencia de 133 caballos a 5.500 revoluciones por minuto. El par máximo es de 12,9 mkg. a 4.000 rpm. La alimentación se realiza por un sistema de inyección electrónica multipunto. Utiliza gasolina sin plomo.

#### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad a 1.000 revoluciones por minuto (km/h.): 1ª: 8,1. 2ª: 13,7. 3ª: 22,3. 4ª: 28,1. 5ª: 34,6.

#### DIRECCION

De cremallera y piñón, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 11,0 metros.

#### FRENOS

De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Sistema antibloqueo de serie.

#### CHASIS

Monocasco autoportante. Carrocería tipo cabrio, de dos puertas y cuatro plazas.

#### SUSPENSION

Independiente a las ruedas delanteras, tipo MacPherson con barra estabilizadora. Eje torsional trasero posicionado por dos brazos tirados unidos por barra torsional, con barra estabilizadora y barra Panhard.

#### RUEDAS

Neumáticos de medidas 295/65 VR 15 montados sobre llantas de aleación de 7J x 15 pulgadas.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha de 1.350 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

#### DIMENSIONES

Longitud: 4.366; anchura: 1.716; altura: 1.379; distancia entre ejes: 2.545; vía delantera, 1.452; vía trasera, 1.447.

#### FRENOS

Distancias de frenado (en metros): A 60 km/h.: 15,6. A 100 km/h.: 43,8. A 120 km/h.: 66,6.

#### SONORIDAD

Al ralentí: 50,9. A 60 km/h.: 65,2. A 90 km/h.: 72,4. A 120 km/h.: 75,3. A 140 km/h.: 76,9. A tope: 82,8. Valores en decibelios.

### ■ MERCEDES SL

#### MOTOR

De 6 cilindros en línea, situado en posición delantera longitudinal. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución mediante doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 7 apoyos. Cilindrada de 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro de 88,5 milímetros y carrera de 80,2. La compresión es de 10 a 1 y la potencia de 231 caballos a 6.300 revoluciones por minuto. El par máximo es de 27,7 mkg. a 4.600 rpm. La alimentación se realiza mediante un sistema de inyección electrónica. Utiliza gasolina sin plomo.

#### TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cinco marchas. Velocidad a 1.000 revoluciones por minuto (km/h.): 1ª: 8,4. 2ª: 14,4. 3ª: 22,6. 4ª: 32,5. 5ª: 43,4.

#### DIRECCION

De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,8 metros.

#### FRENOS

De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Sistema antibloqueo de serie.

#### CHASIS

Monocasco autoportante. Carrocería tipo cabrio, de dos puertas y dos plazas.

#### SUSPENSION

Independiente a las cuatro ruedas, con efecto antiplastamiento en el eje delantero y sistema autonivelante en el trasero. Muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora en ambos ejes.

#### RUEDAS

Neumáticos de medidas 225/55 ZR 16 montados sobre llantas de aleación de 8J x 16 pulgadas.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha de 1.690 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

#### DIMENSIONES

Longitud: 4.465; anchura: 1.820; altura: 1.286; distancia entre ejes: 2.515; vía delantera, 1.532; vía trasera, 1.521.

#### FRENOS

Distancias de frenado (en metros): A 60 km/h.: 13,6. A 100 km/h.: 47,4. A 120 km/h.: 62,7.

#### SONORIDAD

Al ralentí: 54,3. A 60 km/h.: 64,8. A 90 km/h.: 69,0. A 120 km/h.: 73,5. A 140 km/h.: 76,4. A tope: 84,5. Valores en decibelios.

### ■ SAAB 900 S

#### MOTOR

De 4 cilindros en línea, situado en posición delantera longitudinal. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución mediante un árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 7 apoyos. Cilindrada de 1.985 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro de 90 milímetros y carrera de 78. La compresión es de 9 a 1 y la potencia de 145 caballos a 5.600 revoluciones por minuto. El par máximo es de 20,9 mkg. a 3.800 rpm. Alimentación mediante un sistema de inyección mecánica más turbo. Utiliza gasolina sin plomo.

#### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad a 1.000 revoluciones por minuto (km/h.): 1ª: 8,9. 2ª: 15,3. 3ª: 23,9. 4ª: 31,0. 5ª: 39,3.

#### DIRECCION

De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6. Diámetro de giro: 10,3 metros.

#### FRENOS

De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Sistema antibloqueo de serie.

#### CHASIS

Monocasco autoportante. Carrocería tipo cabrio, de dos puertas y cuatro plazas.

#### SUSPENSION

Independiente a las ruedas delanteras con trapecios triangulares y muelles helicoidales. Trasera de eje rígido, con barra Panhard, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

#### RUEDAS

Neumáticos de medidas 185/65 HR 15 montados sobre llantas de aleación de 5,5J x 15 pulgadas.

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha de 1.360 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

#### DIMENSIONES

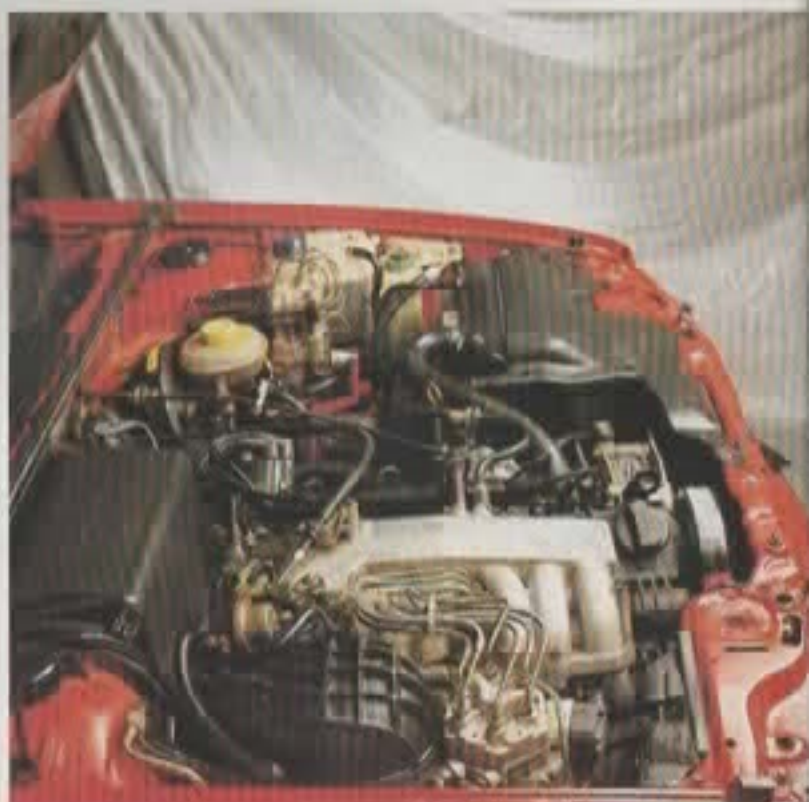
Longitud: 4.690; anchura: 1.695; altura: 1.400; distancia entre ejes: 2.515; vía delantera, 1.430; vía trasera, 1.440.

#### FRENOS

Distancias de frenado (en metros): A 60 km/h.: 14,8. A 100 km/h.: 41,3. A 120 km/h.: 62,4.

#### SONORIDAD

Al ralentí: 53,3. A 60 km/h.: 65,1. A 90 km/h.: 70,2. A 120 km/h.: 74,2. A 140 km/h.: 77,0. A tope: 84,1. Valores en decibelios.



El motor de cinco cilindros típico de Audi mueve con soltura el exceso de peso que tiene el modelo Cabrio a pesar de contar con tan sólo 133 caballos de potencia.



Arriba el poderoso motor de seis cilindros y 24 válvulas del Mercedes SL, y frente a él, la técnica de cuatro válvulas por cilindro y turbo empleada en el Saab 900.



www-me...  
desclas...  
com



**Sobriedad y calidad** son las notas dominantes en el interior del Audi Cabrio, cuyo espacio trasero es capaz para admitir dos personas adultas.



**Tiene todo** cuanto se le pueda pedir. Lo electrónica rige también el suntuoso interior del Mercedes SL. Eso sí, sólo dos personas pueden disfrutar de ello.



**Funcionalidad y elegancia** caracterizan el amplio habitáculo del Saab 900 Cabrio. El cuero y la madera se convierten en protagonistas.

**CONSUMO \***

	AUDI	MERC	SAAB
<b>Ciudad:</b>			
A 29 km/h. de promedio	12,9	15,1	11,7
<b>Carretera:</b>			
A 90 km/h. de cruceo	7,9	9,9	7,1
En conducción rápida	12,0	16,0	13,1
<b>Autopista:</b>			
A 120 km/h.	9,2	11,6	9,4
A 140 km/h.	10,1	13,2	10,2
A 180 km/h.	12,3	15,8	13,4
<b>Consumo medio ponderado:</b>			
Autopista/carretera/ciudad	11,0	13,2	10,1
<b>Autonomía media:</b>			
Kilómetros recorridos	585	556	620

\* Valores en litros cada 100 kilómetros

**PRESTACIONES**

	AUDI	MERC	SAAB
<b>Velocidad máxima:</b>			
(Km/h.)	195,0	230,0	189,6
<b>Aceleración (seg.):</b>			
400 m. salida parada	17,9	17,2	17,8
1.000 m. salida parada	33,2	30,7	32,8
De 0 a 100 km/h.	11,4	9,7	10,9
<b>Recuperación (seg.):</b>			
400 m.			
Desde 40 km/h en 4ª	18,6	14,5	18,3
Desde 40 km/h en 5ª	20,3	15,2	20,1
1.000 m.			
Desde 40 km/h. en 4ª	34,6	27,8	33,2
Desde 40 km/h. en 5ª	38,1	28,7	37,9
De 80 a 120 km/h.			
En 4ª .....	11,2	6,3	10,7
En 5ª .....	15,7	6,6	15,4

**EQUIPAMIENTO**

	AUDI	MERC	SAAB
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI	SI
Indicador carga batería	SI	SI	NO
Ordenador de viaje	SI	SI	NO
Control automático velocidad	NO	NO	SI
Volante regulable	SI	SI	SI
Airbag	NO	SI	NO
Faros antiniebla	NO	SI	NO
Aire acondicionado	SI	SI	SI
Climatización automática	NO	SI	NO
Calefacción asientos	NO	NO	OP
Asiento conductor reg. altura	SI	SI	SI
Asientos reg. electricamente	NO	SI	NO
Retrovisor mando dist. (i/d)	S/S	S/S	S/S
Elevavinas eléctrico (del./det.)	S/S	S/S	S/S
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Mando a distancia puertas	NO	SI	NO
Cinturones seguridad traseros	SI	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Alarma antirrobo	NO	NO	NO

**PRECIOS**

En la calle: **Audi Cabrio 2.3 E**, 4.929.826 pesetas. **Mercedes 300 SL 24**, 10.774.200 pesetas. **Saab 900 S Cabrio**, 5.248.000 pesetas.

www.mercedesclasicos.com



volver, en cierta medida, a otras épocas del automóvil más humanas, más interesantes, en suma.

Pero vamos con nuestros tres protagonistas. Lo primero que les llamará la atención es lo disintos que son entre sí. Es cierto y lo sabemos, pero nuestra prueba no pretende comparar sus rendimientos, tan lejanos los unos de los otros, sino reflexar de alguna manera lo que un cabrio de cierta categoría puede llegar a ofrecer en la actualidad. No cabe duda que el Mercedes SL se convierte en el punto de referencia de lo que debe ser un cabrio de los años noventa, un vehículo que participa de todos los adelantos tecnológicos más en boga y, en ese sentido, superior a sus dos circunstanciales rivales. Pero ellos también tienen mucho que decir y que decirle. Por ejemplo, si el Mercedes SL es la perfección llevada a límites elevadísimos, sus dos compañeros, aun más modestos, le dan lecciones de habitabilidad. Pero esto no es una crítica, cada uno responde a su propia filosofía y no se tienen que echar nada en cara entre sí. El Mercedes SL es un verdadero roadster, es decir, sólo admite dos pasajeros que se encuentran,

**TRES FORMAS DE ENTENDER UN CABRIO MUY DISTINTAS. TRES DIFERENTES FILOSOFÍAS Y TRES DISEÑOS, POR LO TANTO, RADICALMENTE OPUESTOS LA IMAGINACIÓN AUN CABE EN LOS CABRIOS.**

en todo momento, rodeados de una atmósfera de calidad, de lujo, de comodidad y de modernidad; entendida como el reflejo de lo que la electrónica puede llegar a hacer para que todo resulte en el automóvil más práctico, más perfecto. Audi y Saab son dos modelos derivados de berlinas, y por lo tanto mantienen casi idénticas retas de habitabilidad al tiempo que destilan imaginación en su diseño. Y si no comparemos con esas berlinas de las que han nacido.

En ese sentido, el Mercedes no ofrece el menor punto de comparación, como tampoco la soporta en cuanto a precio, que si bien es elevado, no lo resulta tanto al estudiar sus increíbles características. Es, de alguna manera uno de los reyes actuales en el segmento de los descapotables, y ofrece, por eso mismo, lo que otros no pueden ofrecer a mucho menor precio. Es un coche propio para los más sibaritas pues no resulta ni funcional ni

versátil como el Audi o el Saab. Eso sí, sólo por poder accionar su capota se paga dinero. Es una auténtica maravilla de precisión y de rapidez.

Audi y Saab, Saab y Audi, son cabrios más convencionales, más propios para el disfrute de una familia, y eso también tiene su importancia. El alemán cuenta con esa calidad de realización tan propia de su marca, dentro de una atmósfera de discreción no exenta de elegancia. La funcionalidad preside el habitáculo del Saab, que para la ocasión se nos ha presentado con una librea de lujo sin concesiones, con un cuidadoso estudio de los colores empleados para su tapicería de cuero en un afán de hacerlo más atractivo, y con el empleo de esa madera que realza las zonas que cubre. El Audi responde a un diseño muy moderno, de líneas limpias y bellas, elegantes como pocas, atractivas como nunca. Mientras el Saab, como buen modelo 900 que es, tiene ese diseño que tan popular ha hecho a la marca sueca, distinto de todos, personal en grado sumo y fuertemente atrayente a las miradas más críticas. No es ni feo ni bonito, es diferente y, so...

PRIMERA CLASE





**P R I M E R A C L A S E** bre todo, muy interesante. Además, esto no es una opinión subjetiva, se refleja en el éxito que ha tenido en todos los mercados mundiales desde que vio la luz en el año 1986.

Pero como los hemos sometido a pruebas dinámicas, también conviene hablar de lo que son capaces de hacer. Volviendo al Mercedes, tiene un motor brillante como pocos, con potencia más que sobrada y un cambio automático de cinco velocidades que funciona con una precisión y un rendimiento excelentes. A su volante no se cansa uno de hacer kilómetros. Aparte de sus elevadas prestaciones, tiene un comportamiento impresionante. Es ágil, seguro y estable en cualquier situación, y su rigidez causa envidia en las mejores berlinas cerradas. Frena de maravilla y su dirección es suave y precisa como pocas. No se le pueden

poner pegadas de ninguna clase, pues incluso no consume en exceso para su peso y su potencia.

El Audi es, quizá, la opción más lógica por lo actual de su diseño y porque es un coche de última generación. Si su motor es poco potente, puede de sobra con el coche que tiene que mover. Es ese cinco cilindros típico de Audi, de muy buen rendimiento, prestaciones más que suficientes y un consumo muy ajustado. También su rigidez resulta muy adecuada y su estabilidad es francamente buena. Conducirlo es sentir el placer de disfrutar con seguridad (también dispone del sistema procon-ten de sus hermanos cerrados) de cualquier recorrido que se elija.

**E** ESFUERZO REALIZADO PARA AUMENTAR LA RIGIDEZ DE ESTOS MODELOS ES EVIDENTE EN AUDI Y MERCEDES, MAS MODERNOS. EL SAAB, A PESAR DE SUS AÑOS, NO SE DEFIENDE MAL EN ESTE TERRENO.

sea por carreteras pequeñas y viradas como por las grandes vías.

El Saab es el más peculiar de los tres, y eso tiene su encanto. Es peculiar hasta para ponerlo en marcha. Su chasis refleja una cierta vejez, no en vano el Saab 900 cerrado nació allá por el año 78, lo que supone que no tiene una rigidez tan grande como la de sus adversarios. Pero aún así se mueve con soltura y no da problemas. Su motor es espléndido. No es la primera vez que decimos que el motor Saab de cuatro cilindros multiválvulas y dos litros nos parece así. Con la ayuda de un turbo de baja presión alcanza unas prestaciones elevadas con buenos niveles de consumo.

Por último, reflejar el cuidado que en los tres casos, se ha puesto en el equipamiento, completo y bien elegido. Son tres opciones a tener en cuenta. ■