



BAÑO DE SOL

HONDA S-2000/MERCEDES SLK 320/PORSCHE BOXSTER 2.7 □ CON LA LLEGADA DEL ESTIO LOS ROADSTERS, DESCAPOTABLES BIPLAZAS, COBRAN AUN MAS SENTIDO. ESTE TRIO ES DE LO MAS APETECIBLE PARA QUIENES QUIEREN SOL Y PRESTACIONES





LA PROSPERIDAD ha hecho que muchos automóviles encuadrados en lo que denominamos habitualmente "nichos" del mercado hayan recuperado su espacio vital. Lejos de la mera funcionalidad de los coches más convencionales, están emergiendo nuevas categorías: todoterrenos ligeros o "todo camino", monovolúmenes compactos, minimonovolúmenes, todoterreno extremadamente lujosos, cupés y descapotables. Y es que la bonanza económica invita a comprar en ocasiones más con el corazón que con la cabeza, anima a concederse un capricho.

Los *roadsters* o descapotables biplaza constituyen en la actualidad una amplísima oferta, con modelos que van de los poco más de cuatro millones hasta sobrepasar la decena. A medio camino entre unos y otros están los tres modelos que hemos comparado, pertenecientes a una categoría que en términos prestacionales se puede considerar alta. No en vano, todos ellos superan holgadamente la cota de los 200 caballos de potencia. El Mercedes es el más modesto, si así podemos catalogarlo, por rendir sólo 218 caballos, mientras que el novísimo S-2000 es el más contundente, con un "pequeño gran motor", pues con sólo 1.997 centímetros cúbicos y sin

turboalimentación, se va hasta los 240 caballos, con una cifra de potencia específica récord de caballos por cada litro de cilindrada: 120 CV/litro. Justo a medio camino se encuentra el más carismático, el Porsche Boxster 2.7, que recientemente estrenó esta mecánica de 221 caballos que sustituyó a la "discreta" de 204 con que nació este bellissimo modelo.

Sin duda alguna, el más singular desde el punto de vista técnico es el Honda, que siguiendo los pasos de su hermano mayor, el NSX, cuenta con una carrocería/chasis íntegramente realizada en aluminio, lo que supone un notable ahorro de peso y, por tanto, una mejora de la relación peso/potencia. Sus rasgos, genuinamente japoneses, son muy espectaculares, ya sea con la capota montada o plegada. Además, como el Boxster, ofrece la posibilidad, opcionalmente, de contar con un *hard top* de aluminio (427.000 ptas para el Honda y 440.320 para el Porsche) con el que gana en utilidad cuando comienza el mal tiempo. El interior llama la atención por su sobriedad, no hay apenas concesiones al refinamiento. No hay aplicaciones de madera, ni una generosa consola central. Todo está diseñado en torno al conductor, que tiene ante sí un tablero de instrumentos digital inspirado

en el de los Fórmula 1 y con detalles tan curiosos como que el arranque del motor se efectúa pulsando un botón, como en los coches de carreras, o que los mandos de la radio estén junto a éste y no sobre el volante, como en algunos coches.

La posición al volante merece un sobresaliente, como también se le debe otorgar al diseño de los asientos, muy envolventes. Menos brillante es el hecho de que el equipamiento tenga algunas sombras, como por ejemplo que carezca de climatizador, contentándose con un convencional equipo de aire acondicionado.

Por lo que a la capota se refiere, de accionamiento eléctrico, su estanqueidad es perfecta, pero la rumorosidad que genera a partir de 120 km/h, sumada al elevado rugido del motor, hacen que el confort de marcha se vea penalizado. Es éste, el problema de la alta sonoridad, uno de los que más desequilibra un conjunto dirigido a quienes deseen combinar el placer de disfrutar del viento y el sol con una mecánica "de carreras".

LA SOLUCIÓN. El problema que todo propietario de descapotable se plantea es uno: tener la capota expuesta los doce meses del año a las inclemencias del tiempo, la suciedad y el vandalismo de los gamberros. Por

No cabe duda que estéticamente los tres son prodigio de diseño, pero más atractivo aún es el carácter noble y deportivo de los tres.

www

nerve

escas



COMPARATIVA

BAÑO DE SOL

ESPECIFICACIONES

	S-2000	SLK 320	BOXSTER
• VELOCIDAD MÁXIMA	240	241	247
• ACCELERACIÓN			
0-100 km/h	6,5	7,7	7,2
0-400 m	14,4	15,9	14,3
0-1000 m	27,3	28,6	27,1
• RECUPERACIÓN			
400 m en V desde 40 km/h	18,4	13,9 (en D)	13,3
1.000 m en V desde 40 km/h	29,3	26,8 (en D)	25,5
• CONSUMOS (l/100 kms)			
Ciudad	13,1	16,1	16,5
Carretera	7,8	8,5	8,7
Autopista	8,9	10,6	10,8
Conducción rápida	17,8	16,8	
• RUMOROSIDAD (db)			
Ralentí	50,0	47,0	50,0
60 km/h	71,0	62,5	65,5
100 km/h	73,8	66,8	70,0
120 km/h	77,0	71,0	73,5
160 km/h	87,3	78,7	80,2
• FRENADA (m)			
Desde 40 km/h	7,5	8,1	7,1
Desde 80 km/h	33,5	34,5	31,2
Desde 100 km/h	38,0	42,5	37,9
Desde 140 km/h	66,8	65,0	62,0

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Honda S-2000

MOTOR	
Tipo:	Gasolina atmosférico
Posición:	Delantero longitudinal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	4 en línea
Cilindrada:	1.997 cc
Diámetro x carrera:	87 x 84 mm
Distribución:	4 válvulas x cilindro
Alimentación:	Inyección Honda PGM-FI
Compresión:	11:1
Potencia máxima:	240 CV a 8.300 rpm
Potencia específica:	120 CV/l
Par máximo:	21,2 mkg a 7.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual, 6 relaciones
Desarrollo final en 6ª a 1.000 rpm:	49,5 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco de aluminio
Suspensión del.:	Dobles triángulos
Suspensión tras.:	Paralelogramo superp.
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	10,8 m
Vueltas de volante:	2,7
Frenos del./tras.:	Discos autov/discos
Antibloqueo:	ABS/EBD
Llantas:	6,5J16" ant/7,5J16" post
Neumáticos:	205/55VR16 ant/225/50VR16 post

DIMENSIONES

Long./ancho/alto	4.135/1.750/1.290 mm
Distancia entre ejes	2.405 mm
Peso	1.250 kg

PRESTACIONES OFICIALES

Velocidad máxima	241 km/h
Accel. 0 a 100 km/h	6,2 s
Consumo urbano	13,2
Consumo extraurbano	7,9
Mixto	-

PRECIO BASE RECOMENDADO

6.300.000 ptas.	37.865 euros
-----------------	--------------

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Mercedes SLK 320 Auf

MOTOR	
Tipo:	Gasolina atmosférico
Posición:	Delantero longitudinal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	6 en V a 90º
Cilindrada:	3.199 cc
Diámetro x carrera:	89,9 x 84 mm
Distribución:	3 válvulas x cilindro
Alimentación:	Inyección Bosch HMF
Compresión:	10:1
Potencia máxima:	218 CV a 5.700 rpm
Potencia específica:	68 CV/l
Par máximo:	31,6 mkg a 3.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Convertidor de par
Caja de cambios:	Automática 5 relaciones
Desarrollo final en 5ª a 1.000 rpm:	44,4 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco
Suspensión del.:	Dobles triángulos
Suspensión tras.:	Multibrazo
Dirección:	Asist. de circulación a bolas
Diámetro de giro:	10,6 m
Vueltas de volante:	3
Frenos del./tras.:	Discos autov/discos
Antibloqueo:	ABS/EBD
Llantas:	7Jx16 ant/8Jx16 post
Neumáticos:	205/55VR16 ant/225/50VR16 post

DIMENSIONES

Long./ancho/alto	4.015/1.720/1.265 mm
Distancia entre ejes	2.405 mm
Peso	1.330 kg

PRESTACIONES OFICIALES

Velocidad máxima	245 km/h
Accel. 0 a 100 km/h	7,0 s
Consumo urbano	10,4
Consumo extraurbano	s.d.
Mixto	s.d.

PRECIO BASE RECOMENDADO

7.786.000 ptas.	46.796 euros
-----------------	--------------

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Porsche Boxster 2.7

MOTOR	
Tipo:	Gasolina atmosférico
Posición:	Central longitudinal
Bloque/culata:	Aleación/aleación
Nº cilindros:	6 horizontales opuestos
Cilindrada:	2.687 cc
Diámetro x carrera:	85,5 x 78 mm
Distribución:	4 válvulas x cilindro
Alimentación:	Inyección Bosch Motronic ME 7.2
Compresión:	11:1
Potencia máxima:	221 CV a 6.400 rpm
Potencia específica:	82 CV/l
Par máximo:	26,5 mkg a 4.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo:	Propulsión trasera
Embrague:	Monodisco en seco
Caja de cambios:	Manual, 5 relaciones
Desarrollo final en 5ª a 1.000 rpm:	38,9 km/h

CHASIS

Tipo:	Monocasco
Suspensión del.:	SeudoMcPherson
Suspensión tras.:	Indep. multibrazo
Dirección:	Cremallera asistida
Diámetro de giro:	10,9 m
Vueltas de volante:	2,7
Frenos del./tras.:	4 discos autov/discos
Antibloqueo:	ABS/EBD
Llantas:	6Jx16" ant/7Jx16" pos
Neumáticos:	205/55VR16 ant/225/50VR16 post

DIMENSIONES

Long./ancho/alto	4.312/1.780/1.290 mm
Distancia entre ejes	2.415 mm
Peso	1.260 kg

PRESTACIONES OFICIALES

Velocidad máxima	250 km/h
Accel. 0 a 100 km/h	6,6 s
Consumo urbano	14,3
Consumo extraurbano	7,4
Mixto	s.d.

PRECIO BASE RECOMENDADO

7.744.000 ptas.	46.554 euros
-----------------	--------------

ello la opción más difundida es el *hard top*. Sin embargo, Mercedes dio con la clave: un techo metálico de dos piezas que, mediante un sistema electrohidráulico se oculta bajo el maletero. Todo un prodigio del diseño industrial que le hace de momento único. Si ya el coche es muy atractivo, lo es más aún por aglutinar la carrocería de un *roadster* y la de un cupé. Ello tiene como contrapartida que su precio sea el más elevado, al superar por poco más de 40.000 pesetas la cota del Porsche Boxster 2.7.

Su interior, remodelado tras el *face lifting* a que ha sido sometido este año, ha cambiado ligeramente, pero a peor, ya que la estética retro que se le ha querido dar con el aluminio pulido de la consola central le da un aspecto un poco estridente. Eso sí, a diferencia del Honda, cuenta con una dotación de serie sobresaliente, que sumada a un puesto de conducción sin tacha, hace que el balance sea sobresaliente.

Por lo que al Boxster se refiere, de su diseño exterior poco más podemos añadir que no sean elogios. Sus curvas formas, sus vistosas tomas de aire y una imagen que evoca a su hermano mayor, el 911, con el que comparte muchos elementos, marcan la diferencia. Su interior es, además, un ejemplo a seguir en cuanto a concepción, terminación y calidad de materiales (cuero en abundancia), etc. Concebido como si de un coche de carreras se tratase, el puesto de conducción merece un diez, como también lo merece una consola central dotada de una gran pantalla multifunción que une las informaciones del equipo de música, navegador (opcional), teléfono manos libres, etc.

Por otro lado, y como el motor va en posición central y el acceso de los mecánicos a éste se realiza por los bajos, es el único que ofrece dos maleteros. La suma de sus volúmenes le hace así disponer de más capacidad que sus oponentes.

Sin entrar todavía en detalles, que dejamos para las páginas siguientes, el juicio de valor nos animaría, por su doble personalidad, a decantarnos por el Mercedes, aunque tal vez es el más burgués. El Honda quedaría reservado a los que busquen el gozo de una mecánica "carrerista" incluso sacrificando confort, mientras que el Boxster se queda a medio camino. Es deportivo, pero más tolerante.

B. Roldán



HONDA S-2000

DE CARRERAS

EL HONDA S-2000 responde a la premisa del *roadster* de toda la vida, un biplaza descapotable de marcadísimo carácter deportivo. Es el más potente del trío, con un motor sorprendente. Y es que desarrolla con sólo dos litros de cubecaje y aspiración atmosférica una potencia de nada menos que 240 caballos, lo que le erige en el propulsor más potente de su clase y cilindrada. Claro que ello se logra a un régimen de 8.300 vueltas y con una mecánica que empieza a dar lo mejor de sí a partir de las 6.000 vueltas, cota a la que otras mecánicas dan su máximo rendimiento.

Este motor, que tiene el comportamiento del de una moto, tiene especial preferencia por girar alto de vueltas, lo que va en contra del confort de marcha, ya que por encima de las 5.000 revoluciones por minuto resulta muy ruidoso. Como contrapartida, las cifras de prestaciones son soberbias, con una velocidad máxima de 240 km/h con la capota montada, sólo 6,5 segundos para pasar de 0 a 100 km/h y 27 para cubrir un kilómetro partiendo de parado. En cuanto a los consumos, a velocidades legales no son exagerados; la cosa cambia si nos dejamos tentar por la conducción deportiva, situación en la que podemos llegar a rozar los 18 litros a los 100 kilómetros.



Concebido casi como un coche de carreras, el S-2000 peca de una austeridad casi desmedida. Llama la atención el pulsador rojo de arranque, como en los vehículos de competición.

El Honda S-2000 sólo está disponible con cambio manual de seis relaciones. Pero qué cambio. Parece el de un monoplaza convencional, con unos recorridos reducidísimos y precisos de



Sin turbo y con sólo dos litros, el pequeño motor rinde 240 caballos.

un selector muy corto y con el pomo de aluminio, para que entremos más en situación todavía.

El chasis del S-2000, realizado íntegramente en aluminio, es un prodigio de robustez, lo que sumado a unos esquemas de suspensiones convencionales, de paralelogramos superpuestos, pero tremendamente efectivas, y a una amortiguación muy firme, hacen que el comportamiento de este Honda sea sobresaliente en cualquier tipo de trazado, siempre y cuando su superficie no sea deslizante. No hay que olvidar que este *roadster* no cuenta con controles de trac-

ción ni estabilidad. Sólo un autobloqueante que en la entrada a los virajes más cerrados el morro quiera abrir la trayectoria; después basta "dar gas" con contundencia para que la zaga descubra un ligero derrape que nos ayudará a encarar la siguiente recta si somos suficientemente hábiles con una dirección sumamente rápida y encomendada a un sistema de asistencia eléctrica, para no quitar caballos al motor.

Qué decir de los frenos. Su potencia y modulación son excepcionales. Además, su resistencia no parece tener límite, factor que, a los más puristas, les puede animar a desfogarse en las carreteras de montaña.



MERCEDES SLK 320

DOS CARAS

A MERCEDES le sucedió con el SLK lo que a Porsche con el Boxster. Para su lanzamiento, la versión portaestandarte sólo rendía 193 caballos, una cifra muy contenida para un modelo que, por concepción, debía dar "algo más". Potencia suficiente como para separarlo del concepto del descapotable para mujeres. En definitiva, hacerlo más varonil por la vía de los caballos. Así, tras algo más de tres años de vida comercial, y coincidiendo con un leve restyling, el SLK ha recibido una motorización más acorde con las expectativas de los conductores más intrépidos: el V6 de 218 caballos, que emplean versiones de sus hermanos más mayores, desde el Clase C al Clase S.

El motor de seis cilindros en V, dotado de tres válvulas por cilindro, con sus 218 caballos se acerca más a ese espíritu deportivo, esa garra que se espera de un *roadster*. Si magnífico es su bramido, casi tan sugerente como en del legendario motor V6 del Alfa GTV, más aun lo es su carácter. Tremendamente progresivo, cuenta con una cifra de par muy elevada, por encima de los 31 metrokilogramos, lo que hace que a la más mínima solicitud del pedal del acelerador su respuesta sea contundente e inmediata. Además, en la zona alta del cuenta-



Tras el face lifting a que ha sido sometido el SLK se observan algunos cambios en el interior. La consola central se ha renovado con un panel de aluminio inspirado en el estilo más retro.

vueltas, por encima de las 5.000 revoluciones por minuto es cuando de verdad apreciamos sus mejores dotes, con unas aceleraciones sobresalientes y unas velocidades de cruce que, si

los radares lo permiten, pueden ser elevadísimas.

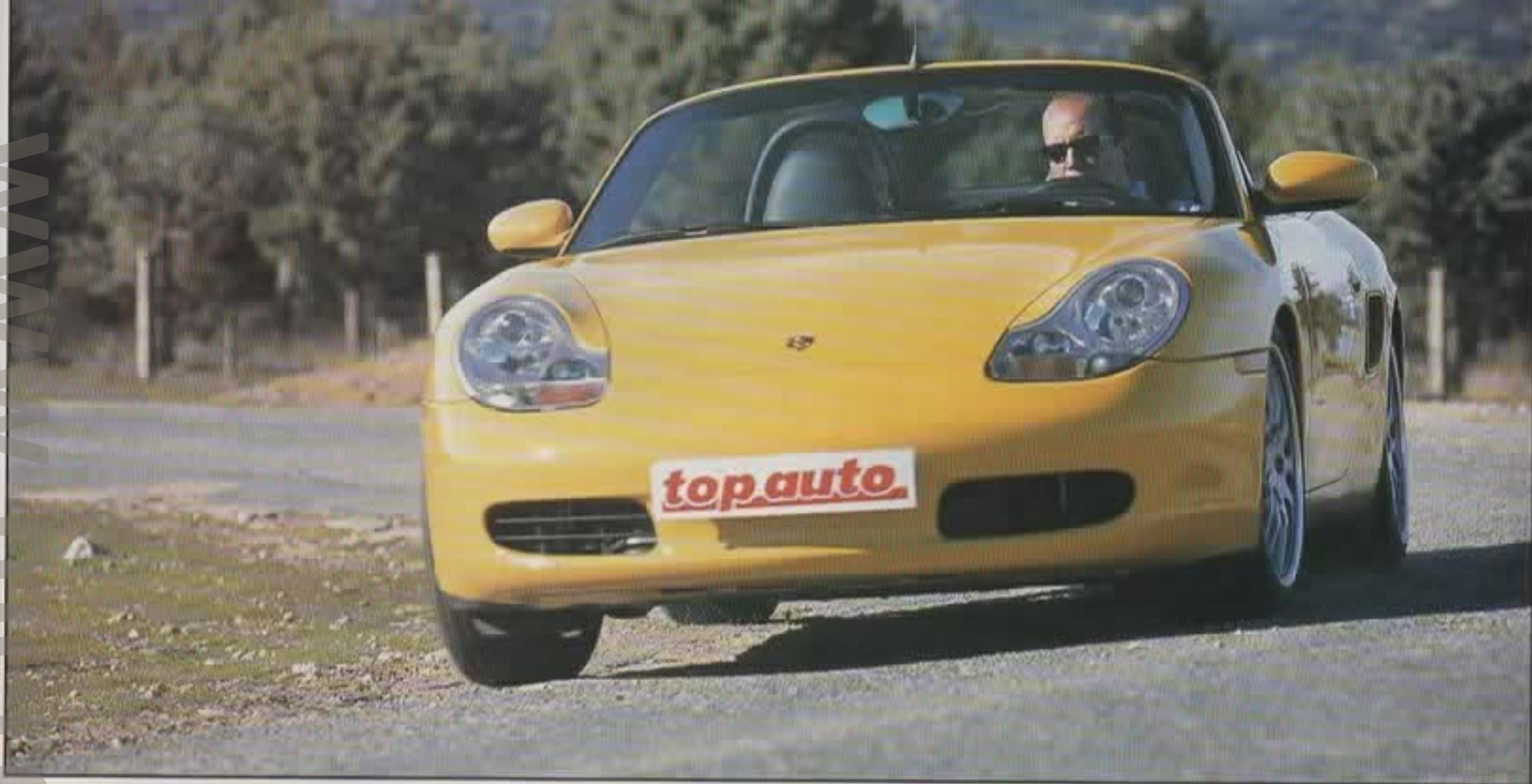
Sólo está disponible con el cambio automático de cinco relaciones al estilo del *Autostick* de Chrysler, con un pasillo transversal que permite utilizarlo de modo semisecuen- cial si lo que queremos es sentir la sensación de gobierno total de la mecánica. De todos modos, la suavidad y rapidez de funcionamiento en modo automático hacen que nos olvidemos de esa manía de viajar "ligados" al pomo del cambio.

Como no podía ser de otro modo, la electrónica es la gran aliada de todo Mercedes para

ayudar al conductor. ESP, servofreno de asistencia, control electrónico de tracción, etc, se encargan de que no podamos arriesgar ni lo más mínimo de la integridad de un coche que, con un chasis muy equilibrado, nos permite disfrutar de las sensaciones de un deportivo, pero sin su radicalidad de reacciones ni la incomodidad de una amortiguación exageradamente firme.

Probablemente su carácter es el más aburguesado; lo que no es óbice para que su agilidad en todo tipo de carretera esté casi a la altura de sus oponentes, aun cuando es el más pesado del trío por culpa de su insuperable techo eléctrico.





PORSCHE BOXSTER 2.7

DEPORTIVO AFABLE

CUANDO VIO la luz por primera vez el Boxster, los más puristas fieles a la marca vaticinaron un decaimiento en la filosofía Porsche, siempre ligada al legendario 911. No les faltó razón en cierto sentido, ya que con la mecánica de 2,5 litros de cubicaje, y encima refrigerada por agua, sólo se obtenían 204 caballos de potencia. Una cifra que acercaba demasiado al Boxster a modelos con menos espíritu deportivo, como lo eran entonces el SLK 230 Kompressor o el BMW Z3 2.8. Los fanáticos de la marca de Stuttgart querían más. Ese salto de potencia que permitiese disfrutar más de la conducción deportiva. Y para ello llegó, al fin, coincidiendo con la aparición del Boxster S de 252 caballos, la versión 2.7 de 221 CV. Esta mecánica, caracterizada por una entrega de potencia muy lineal, tiene además la particularidad de mostrar una segunda personalidad en cuanto entra en acción el sistema Variocam de la distribución. Cambia la "música" y el carácter, catapultándonos entonces el boxer de seis cilindros a unos ritmos infernales. Una catapulta que gobernamos mediante un cambio manual de seis relaciones, si bien también existe la posibilidad de optar a la caja Tiptronic S, que cuenta con pulsadores en el volante,



La terminación del Porsche es soberbia. El diseño, la calidad de materiales y el aspecto en general merecen un diez. Como el motor va en posición central, tras los asientos, hay dos maleteros.

si bien su posición no les hace nada cómodos si queremos accionarlos mientras afrontamos un viraje.

La caja de seis relaciones, tremendamente rápida y precisa, dotada de



No hay motor bajo la tapa trasera. Sólo sus bocas de llenado.

un escalonamiento cerrado que permite sacar el máximo provecho del motor en todo momento.

El chasis del Boxster es un prodigio de robustez. La ausencia de techo como elemento estructural no mermó su resistencia a la flexión y torsión, algo que beneficia de modo notable el comportamiento dinámico del coche. Las suspensiones delanteras son muy simples, de tipo McPherson, mientras que las posteriores son de tipo multibrazo, derivadas del eje Weissach que se aplicó al 911/993. La amortiguación, sin castigar el confort de los ocupantes sobre firmes



irregulares, ofrece la firmeza que se exige para un deportivo, pero con un alto porcentaje de comodidad. El límite de estabilidad del coche es elevadísimo, y más aún si recurrimos al control electrónico de estabilidad opcional (desconectable), que en los casos más críticos, asociados siempre a pisos muy deslizantes, nos sacará de apuros.

En cuanto al equipo de frenos, directamente derivado del utilizado para el 996, su potencia es sorprendente, lo que unido a su incabable resistencia los hace infatigables. Como el 911/996, el Boxster agrada casi tanto por lo que corre como por lo que frena.