



Mercedes-Benz SLS

Volar a baja altura

Prueba | Respire profundamente. Apriete el botón rojo con "engine start/stop". Escucharás un rugido profundo tan intenso que los sismólogos cercanos pueden medir la presencia de un "Mercedes-Benz SLS AMG" en la escala de Richter. Antes de pisar el acelerador, el conductor de este superdeportivo ahora puede elegir entre "comfort", "sport", "sport+" y algo que solamente se puede describir como "warpspeed". Sigue leyendo para saber que pasa entonces...

Poco. Notablemente poco. Cuando uno pisa el acelerador con cuidado, el Mercedes-Benz SLS casi vacila para ponerse en movimiento. Este superdeportivo es construido para uso diario y tenía que ser útil para transportarse de la casa al trabajo. Si todas las 571 fuerzas de caballo fueran largadas en un solo golpe a las ruedas traseras, el SLS sería solamente utilizable en un circuito vacío. Pero en lugar de eso, el SLS se deja llevar sin problemas y con calma a través del tránsito.



Equipamiento

El Mercedes más deportivo no es un coche espartano. El equipamiento está en el mismo nivel que otros modelos top de Mercedes. Lo único que falta son los asientos "Multi Contour". Estos asientos dan contrapresión en curvas rápidas y sí los hay en otros Mercedes rápidos. El opcional sistema de audio 'B&O'

es muy costoso pero suena hermoso.

La diferencia más grande con otros modelos deportivos ("CL 63 AMG", "SL 65 AMG") es la apariencia. El SLS es un coche sumamente llamativo. El diseño es moderno y a la vez muestra similitudes con el legendario "300 SL Gullwing" de los años 50 y 60 del siglo pasado.



Lo que más llama la atención es el sistema de apertura tipo 'alas de gaviota'. En la práctica éstas no tienen ningún otro sentido que agrandar la sensación. Para abrirlas el conductor tiene que inclinarse profundamente, para cerrarlas necesita brazos (muy) largos. Para damas que llevan falda es casi imposible entrar o salir elegantemente del SLS. El que mide más de 1.80 m está sentado incómodamente en el SLS y se ve obligado de echarse casi horizontalmente detrás del volante.

Con eso la experiencia se hace más interesante, porque esos problemas de lujo son parte de un coche así. Con las puertas alas del SLS la llegada y la partida se convierten en todo un espectáculo.



Repartición del peso

Comparado con otros superdeportivos el SLS tiene el capo mucho más largo y la popa corta. Eso da una silueta elegante al coche, pero también ofrece ventajas prácticas. En los tradicionales coches deportivos el motor está detrás de los asientos delanteros para así ubicar el peso en la posición más central y mejorar la dinámica del coche. El capó extremadamente largo del SLS ofrece la posibilidad de ubicar las partes más pesadas del motor detrás de las ruedas delanteras. La caja de cambios está colocada delante de las ruedas traseras y así fue centrado el peso del SLS.

Una ventaja de esta colocación es que el SLS en el uso diario es mucho más fácil de supervisar que un coche deportivo con el motor atrás. Escenas vergonzosas como cuando uno no puede parquear su coche llamativo por falta de visión son efectivamente evitadas.



para finalmente indicar con un poco de subviraje (deslizar sobre las ruedas delanteras) que llegó al límite. Para los estandartes de Mercedes el SLS tiene la suspensión excepcionalmente dura. Este es el único motivo por el cual el coche para el uso diario puede ser incómodo.

El SLS está provisto de todos los sistemas de seguridad que Mercedes-Benz posee, por eso pueden también corredores disfrutar del potencial del SLS. El recorrido de prueba fue realizado en gran parte en lluvia y gracias a las redes de protección electrónicas el auto es manejable en cualquier circunstancia sin problemas. Para uso en el circuito, las redes de seguridad son naturalmente deshabilitables.

Manejar

Debido a que el conductor está sentado casi sobre las ruedas traseras, éste tiene una mejor comunicación con el coche. La configuración especial requiere un poco de adaptación. Al principio el conductor tiene la impresión de estar sentado en el asiento trasero, con la vista sobre un capó de casi dos metros. Pero gracias a la excelente comunicación el SLS se gana la confianza del conductor y aumenta la velocidad cada vez más.



Por la concentración del peso en el centro, el SLS es sumamente dinámico. Gracias a la larga distancia entre ejes el coche es muy estable, pero luego muerde el asfalto en una curva larga. Durante esta maniobra el SLS se mantiene largo tiempo neutro

¡Acelerador a fondo!

Como ya indicamos: cuando uno pisa el acelerador a fondo, pasa muy poco. Pero eliges la posición "sport", pisas el acelerador con más entusiasmo y el SLS parte como bala. El motor de 6.2 litros también se encuentra en la Clase C y E versión AMG, pero para el SLS dieron más poder (571 CV). El motor no tiene turbo y por eso tiene menos veneno que por ejemplo un Porsche 911 Turbo. En vez de eso la potencia del SLS es largada con la sutilidad de un martillazo a las ruedas traseras.

Con solamente 2.000 revoluciones por minuto, el SLS ya es más rápido que el 99,99% del demás tráfico. Un

cuidadoso golpecito al acelerador ya es suficiente para mostrar la voluptuosa parte trasera a los otros conductores. Desde 4.000 revoluciones el SLS comienza a escupir fuego y los ocupantes son brutalmente apretados dentro de sus asientos, A partir de las 6.000 revoluciones se libera la potencia en su totalidad. El sonido entonces es tan abrumador y los entornos se acercan tan rápido que los sentidos del conductor promedio simplemente ya no son capaces de absorber la información.



Velocidad máxima

El sprint de 9 a 100 km/h lo hace el SLS en 3.8 segundos. Eso es para el SLS nada más que un breve calentamiento, y el coche termina este ejercicio tan rápido que no deja mucha impresión. Además, el SLS acelera derecho como una vela, y la electrónica limita el patinar al mínimo.

Es justamente arriba de los 100 km/h donde el SLS puede mostrar sus músculos. Gracias a la pequeña superficie frontal (el SLS tiene una altura de apenas 1.26 m) el SLS sigue acelerando impresionantemente hasta los 317 km/h. Sin embargo, esa es su velocidad máxima electrónicamente limitada, el motor tiene aún más potencia...

Conclusión

¿Qué pasa cuando uno pisa el acelerador del "Mercedes-Benz SLS AMG"? El corazón de cada amante de los coches comienza a latir más rápido. Gracias a la especial composición con el motor detrás de las ruedas delanteras y los asientos casi por encima del eje trasero, la experiencia de conducirlo es completamente diferente que con otros tradicionales superdeportivos con motor central trasero. Además el SLS no tiene turbo y eso también cambia la experiencia.

Este superdeportivo extremo es un verdadero Mercedes. El equipamiento es de alto nivel y gracias a los diversos sistemas de seguridad el dueño puede usar el coche diariamente. En comparación con otros modelos veloces de Mercedes, el SLS es un coche muy llamativo. Gracias a la especial composición, el rendimiento extremo y por supuesto las puertas tipo 'alas de gaviota', existe una sola manera para describir una vuelta con el SLS: volar a baja altura. ■



Especificaciones

Mercedes-Benz SLS AMG Coupe

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	464 x 194 x 126 cms
Distancia entre ejes	268 cms
Peso	1.695 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	85 l
Maletero	176 l
Dimensiones de los neumáticos	265/35/Y

Motor y rendimiento



Cilindrada	6208 cc
Cilindros / válvulas	8/4
Potencia	571 cv @ 6800 rpm
Par motor	650 Nm @ 4750 rpm
TracciÃ³n	ruedas traseras
AceleraciÃ³n 0-100 kms/h	3,8 sec.
Velocidad máxima	317 km/h
Consumo promedio	13,2 l/ 100 kms
Consumo urbano	19,9 l/ 100 kms
Consumo extraurbano	9,3 l/ 100 kms
Emisión de CO2	308 grs/km

Precio

Precio	€ 221.443
Modelo mas barato	€ 221.443