



El nuevo Mercedes-AMG SL, la nueva edición de un icono de la automoción

Índice

La nueva edición de un icono de la automoción

El nuevo Mercedes-AMG SL: resumen

Cifras, datos y hechos de interés

El nuevo Mercedes-AMG SL, en pocas palabras

Formas equilibradas con genes deportivos

El nuevo Mercedes-AMG SL: el diseño exterior

Elevada idoneidad para la conducción cotidiana con 2+2 asientos y puesto de conducción «hiperanalógico»

El nuevo Mercedes-AMG SL: el diseño interior

Nueva arquitectura de roadster con estructura compuesta de aluminio para alcanzar la máxima rigidez

El nuevo Mercedes-AMG SL: la estructura bruta de la carrocería

Menos peso y un centro de gravedad más bajo

El nuevo Mercedes-AMG SL: la capota

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Alemania

Teléfono +49 711 17 -0, telefax +49 711 17 -22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Razón social y juzgado de registro: Stuttgart, n.º de Registro Mercantil HRB762873

Presidente del Consejo de Vigilancia: Bernd Pischetsrieder

Junta Directiva: Ola Källenius (Presidente), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Si se desea más información sobre las cifras oficiales de consumo y las emisiones de CO₂ específicas de los turismos nuevos, se recomienda consultar la «Guía de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y consumo eléctrico» de los turismos nuevos, que se encuentra a disposición de forma gratuita en todos los puntos de venta y a través de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH (www.dat.de).

Gran diversidad y más posibilidades de elección que nunca

El nuevo Mercedes-AMG SL: motor, cambio y tracción integral

Conjuga agilidad y estabilidad

El nuevo Mercedes-AMG SL: la dirección activa del eje trasero

Ayudantes discretos

El nuevo Mercedes-AMG SL: los sistemas de asistencia a la conducción

Muchos servicios digitales de Mercedes me connect

El nuevo Mercedes-AMG SL: conectividad

Datos

técnicos.....	
.....	41

Las descripciones y los datos contenidos en esta carpeta de prensa hacen referencia a la gama internacional de modelos de Mercedes-Benz. Pueden existir diferencias en las versiones específicas para cada país. Existe información más detallada sobre los vehículos ofrecidos en cada país, incluyendo los valores de certificación WLTP, en las páginas nacionales correspondientes de www.mercedes-benz.com

La nueva edición de un icono de la automoción

El nuevo Mercedes-AMG SL: resumen

Affalterbach. El nuevo Mercedes-AMG SL es la nueva edición de un icono de la automoción, y retorna a sus raíces con una capota clásica de lona y un carácter eminentemente deportivo. Al mismo tiempo, el lujoso roadster con 2+2 asientos resulta especialmente idóneo para la conducción diaria y por primera vez utiliza un sistema de tracción integral para convertir en prestaciones la potencia de sus motores. Una serie de componentes de alta tecnología acentúan el perfil deportivo. Entre ellos cabe destacar el tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización activa del balanceo, la dirección del eje trasero, el sistema de frenos cerámicos de altas prestaciones AMG con discos compuestos disponible como opción o el sistema de iluminación DIGITAL LIGHT con función de proyección incorporado de serie. En combinación con el motor AMG V8 biturbo de 4,0 litros, este elenco conduce a una vivencia de conducción al más alto nivel. Mercedes-AMG ha desarrollado el SL con total autonomía en su sede de Affalterbach como modelo Performance Luxury, completamente independiente de otras gamas. En la fecha de lanzamiento al mercado se introducen dos modelos con motor AMG V8.

Hace casi 70 años nació en Stuttgart un automóvil deportivo, llamado a convertirse en una leyenda desde su presentación. De la visión de un modelo capaz de ampliar el potencial de la marca Mercedes-Benz cosechando triunfos en el automovilismo deportivo nace el primer SL, un bólido de competición apto para la conducción por las vías públicas. Poco después de su debut en el año 1952, el 300 SL (con la denominación interna W 194) recibe sus primeros galardones en los circuitos de carreras de todo el mundo. En el año de su estreno, por mencionar solamente los triunfos más destacados, el vehículo logra un espectacular doblete en las legendarias 24 horas de Le Mans, y ocupa incluso los cuatro primeros puestos en el Gran Premio para automóviles deportivos celebrado con ocasión del aniversario del circuito Nürburgring. Estos laureles convierten al SL en un automóvil mítico en un tiempo récord.

En el año 1954 sale al mercado el sucesor del acreditado bólido. El vehículo deportivo de serie 300 SL (W 198) recibe la denominación «alas de gaviota» o «Gullwing» por la desacostumbrada forma de sus puertas. En el año 1999, un jurado formado por periodistas del ramo del motor le otorga el título de «vehículo deportivo del siglo XX». Otras etapas destacadas de la historia de este modelo son el «Pagoda» (W 113, 1963-1971), el incansable R 107, fabricado durante nada menos que 18 años (1971-1989) y su sucesor, el R 129, considerado por los especialistas una escultura de la automoción por su llamativa forma de cuña. La abreviatura «SL» ha sido siempre, y sigue siendo en nuestros días, sinónimo de uno de los pocos auténticos iconos de la automoción en todo el mundo.

El nuevo Mercedes-AMG SL sienta ahora un nuevo hito en esta historia de desarrollo de siete decenios y culmina su evolución de bólido de pura sangre a descapotable deportivo de lujo. El nuevo modelo combina el carácter deportivo del SL primigenio con el singular nivel de lujo y la excelencia tecnológica que distingue a los modernos modelos de Mercedes.

«El SL es un icono de la automoción. Desde hace casi 70 años, este llamativo deportivo entusiasma en todo el mundo a los clientes de Mercedes de cada generación. El nuevo SL de Mercedes-AMG, como reencarnación del roadster primitivo, simboliza más que nunca esta fascinación intemporal», destaca Britta Seeger, Miembro de la Junta Directiva de Daimler AG y Mercedes-Benz AG, responsable de ventas de Mercedes-Benz Cars.

«El nuevo SL conjuga los genes deportivos del SL original con la Driving Performance característica de AMG. Al mismo tiempo, brinda a sus ocupantes lujo y confort a un nivel insuperable. Esta combinación no tiene parangón en el segmento de los automóviles deportivos y se refleja asimismo en el habitáculo, que

combina máximo confort y calidad con la dosis adecuada de deportividad. La fusión del mundo analógico con los equipos digitales más avanzados disponibles a un nivel cualitativo muy alto revela que el nuevo SL es la

reencarnación de un icono en una nueva era», comenta Philipp Schiemer, presidente de la gerencia de Mercedes-AMG GmbH.

«El lanzamiento del nuevo SL supone un nuevo posicionamiento del emblemático diseño del SL. Las formas exteriores, modeladas con expresividad, transmiten una impresión liviana y purista, que concierne a la perfección belleza sensual con un diseño extravagante», subraya Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group.

«En Mercedes-AMG consideramos todo un honor haber podido desarrollar con autonomía la nueva edición de este icono de los automóviles deportivos. El encargo de desarrollo del nuevo SL implicaba un comienzo absolutamente radical, partiendo de cero, sin asumir una estructura previa. Estamos orgullosos del resultado, que demuestra una vez más la alta competencia de desarrollo del equipo de especialistas de Affalterbach. El nuevo concepto con 2+2 asientos conjuga un dinamismo ágil con un confort elevado y una idoneidad plena para la conducción cotidiana», recalca Jochen Hermann, Chief Technical Officer de Mercedes-AMG GmbH.

El nuevo Mercedes-AMG SL establece un nuevo referente en el segmento de los automóviles deportivos de lujo con su sugestivo diseño, la técnica más moderna disponible y propiedades sobresalientes de conducción. El diseño exterior fascina por un acorde perfecto de tres notas, combinando la moderna filosofía de diseño de Mercedes-Benz, expresada por el término claridad sensual, con los genes deportivos de AMG, y añadiendo detalles característicos que rememoran con respeto la tradición de casi 70 años de historia del SL. Los dos resaltes longitudinales sobre el capó son solo una de las numerosas reminiscencias a la primera generación del SL. El juego de luces y sombras resultante confiere a la vista general un aspecto liviano y bajo. Esto revela a primera vista el retorno del nuevo SL a sus raíces deportivas.

Diseño exterior: formas equilibradas con genes deportivos

Entre los atributos característicos del diseño de la carrocería cabe mencionar la batalla larga, los voladizos cortos, el capó largo y el habitáculo situado en una posición atrasada, con un parabrisas muy tendido, y la rotunda zaga. De aquí resultan las proporciones típicas del SL, que confieren al roadster su porte dinámico y poderoso en combinación con las voluminosas cajas pasarruedas y las llantas de aleación de formato grande, enrasadas con la chapa exterior de la carrocería. En su posición cerrada, la capota de lona integrada sin solución de continuidad subraya la impresión purista y deportiva del diseño.

La calandra del radiador específica de AMG acentúa la anchura del frontal. Sus 14 lamas verticales recuerdan al arquetipo de todos los modelos SL, el legendario bolido de competición 300 SL del año 1952. Otros elementos característicos del diseño son los faros planos LED de contorno nítido con técnica DIGITAL LIGHT y las luces traseras, también planas, formadas por diodos luminosos.

Diseño interior: Performance Luxury y un puesto de conducción «hiperanalógico»

El espacio interior del nuevo Mercedes-AMG SL vierte la emblemática tradición del primer 300 SL Roadster en un lenguaje moderno. La nueva edición conjuga a la perfección atributos deportivos con lujo. Los materiales nobles y un acabado perfecto subrayan el nivel insuperable de confort. La configuración del puesto de conducción, incluyendo el visualizador central ajustable en la consola central, se centra en la persona del conductor. Al mismo tiempo, el canon de dimensiones completamente nuevo con 2+2 asientos brinda mayor funcionalidad y más espacio en el habitáculo. Las plazas traseras aumentan la idoneidad del vehículo para el uso a diario y permiten viajar cómodamente a personas de hasta 1,50 metros de estatura.

Los diseñadores han asumido el habitáculo minimalista del 300 SL Roadster y sus materiales de alta calidad como inspiración para la configuración interior del nuevo modelo. El resultado es una sugestiva combinación de geometría analógica y mundo digital. De ahí la denominación «hiperanalógica». Un

ejemplo de esta concepción es el cuadro de instrumentos completamente digital, integrado en un visor tridimensional. Para el sistema de infoentretenimiento MBUX incorporado de serie puede elegirse entre varios estilos específicos de visualizado y distintos modos.

Uno de los numerosos elementos destacados del espacio interior del nuevo SL es el diseño escultural de los asientos deportivos AMG con ajuste eléctrico que se incorporan de serie. El reposacabezas está integrado en el respaldo del asiento y subraya así su carácter deportivo. También forma parte del equipamiento la calefacción integrada en el reposacabezas AIRSCARF. El aire caliente emitido a través de difusores en los reposacabezas penetra en el habitáculo y envuelve como una bufanda invisible el cuello y la nuca del conductor y el acompañante. El diseño se completa con una ergonomía perfecta y atractivos patrones en las costuras y las divisiones de los módulos del acolchado, dando como resultado una simbiosis perfecta de alta tecnología, prestaciones y lujo. Como opción pueden sustituirse los asientos de serie por la versión AMG Performance.

La generación más reciente de MBUX (Mercedes-Benz User Experience) asegura un manejo intuitivo y es capaz de aprender. Este equipo pone a disposición de los ocupantes numerosos contenidos y funciones, así como la estructura de manejo del sistema MBUX de segunda generación, que ha celebrado su estreno en la nueva Clase S de Mercedes-Benz. En el SL se añaden a este equipo numerosos contenidos específicos de AMG en cinco estilos de visualizado. Algunas opciones exclusivas de menú, como «AMG Performance» o «AMG TRACK PACE», acentúan asimismo el cariz deportivo del vehículo.

Carrocería bruta: nueva arquitectura de roadster con estructura compuesta de aluminio

El SL del año 2021 se basa en una arquitectura de 2+2 asientos, desarrollada partiendo de cero por los especialistas de Mercedes-AMG. El chasis del vehículo, formado por una estructura ligera compuesta de aluminio, consta de un Spaceframe de aluminio con una estructura autoportante. Este concepto constructivo garantiza máxima rigidez y, por consiguiente, constituye una base perfecta para un dinamismo preciso de conducción, elevado confort, una disposición perfecta de los componentes en el interior y proporciones deportivas de la carrocería. La nueva carrocería en bruto surgió —al igual que sucedió con el primer SL en 1952— a partir de la proverbial hoja en blanco en la mesa de diseño. No se ha asumido ningún componente del anterior SL ni de ningún otro modelo, como por ejemplo el AMG GT Roadster.

El objetivo perseguido con la arquitectura de la carrocería bruta era favorecer el alto nivel de Driving Performance típico de AMG y, en especial, un alto dinamismo longitudinal y transversal, unido al elevado nivel de confort y seguridad que esperan los clientes. La mezcla inteligente de materiales utilizada en el nuevo SL hace posible conjugar máxima rigidez con un peso bajo. Elementos de sección optimizada y una conformación sofisticada y precisa de los componentes crean el espacio necesario para alojar el amplio equipamiento de confort y de seguridad, así como la capota de lona. Entre los materiales utilizados se cuentan el aluminio, el magnesio, materiales reforzados con fibras y el acero. Este último se emplea, por ejemplo, para fabricar el marco del parabrisas. Este componente sirve de protección en caso de vuelco en combinación con el sistema de estribos situados detrás de los asientos traseros, que se extienden en fracciones de segundo en situaciones de emergencia.

En comparación con la serie precedente, la rigidez a la torsión de la estructura básica del SL ha aumentado en un 18%. La rigidez transversal es 50% mayor que la del AMG GT Roadster, conocido ya por el excelente valor en este parámetro. La rigidez longitudinal es 40% mayor. El peso de la carrocería en bruto es de unos 270 kilogramos. Junto con un centro de gravedad bajo, la construcción ligera de la carrocería es la base de un dinamismo sobresaliente de conducción.

Elementos aerodinámicos activos para un equilibrio perfecto y alta eficiencia

Un capítulo esencial en el desarrollo del nuevo SL tenía como objetivo lograr una elevada eficiencia aerodinámica. En concreto, se trataba de alcanzar una relación perfectamente equilibrada entre baja

resistencia aerodinámica y fuerzas ascensionales reducidas. El lujoso roadster se beneficia aquí de la extensa experiencia de Mercedes-AMG en la competición automovilística y de numerosos elementos aerodinámicos activos en el frontal y en la zaga. Todos los elementos que optimizan el flujo de aire están perfectamente integrados en el diseño del exterior. Otros detalles y medidas contribuyen asimismo a la reducción del coeficiente de resistencia aerodinámica hasta una cota mínima de c_x 0,31, un valor excelente para un deportivo descapotable.

El diseño aerodinámico del SL satisface las complejas exigencias a la estabilidad de marcha, la resistencia aerodinámica, la refrigeración de los componentes y el ruido aerodinámico. El carácter del vehículo y sus propiedades de conducción permanecen invariadas, tanto si la capota está abierta como si está cerrada. Un dimensionamiento aerodinámico adecuado ayuda a aliviar situaciones críticas de conducción, por ejemplo, durante una maniobra repentina de esquivar a alta velocidad.

Sistema de regulación del aire AIRPANEL, por primera vez en dos piezas

Un equipo técnico destacado del desarrollo aerodinámico es el sistema activo de regulación del aire AIRPANEL, formado por dos componentes. El primer elemento utiliza lamina verticales, ocultas detrás de la toma inferior de aire en el faldón delantero. El segundo componente, situado detrás de la toma superior de aire, consta de lamina horizontales. En su posición básica, todas las lamina están cerradas. En esta posición reducen la resistencia aerodinámica y permiten dirigir el aire de forma precisa hacia los bajos del vehículo. Con ello disminuyen aún más las fuerzas ascensionales en la sección delantera. Una vez que se ha alcanzado una temperatura determinada en componentes definidos, y si la demanda de aire de refrigeración es especialmente elevada, se abren las lamina (en el segundo sistema más tarde, al alcanzarse una velocidad de 180 km/h) y dejan pasar el caudal máximo de aire de refrigeración hacia los intercambiadores de calor.

Otro elemento activo es el spoiler trasero extensible, integrado sin solución de continuidad en la tapa del maletero. La posición de este componente varía en función de la situación de conducción. El software de control tiene en cuenta para ello numerosos parámetros. Por ejemplo, la velocidad de marcha, la aceleración longitudinal y transversal y la velocidad de giro de la dirección. A partir de una velocidad de 80 km/h, el spoiler puede asumir posiciones con cinco ángulos diferentes para desempeñar distintas tareas, desde optimizar la estabilidad de marcha hasta reducir la resistencia aerodinámica.

También contribuye a mejorar el comportamiento dinámico del vehículo un elemento aerodinámico activo oculto en los bajos del vehículo, por delante del motor. Este perfil de fibra de carbono de unos dos kilogramos de peso reacciona a la posición del selector de programas de conducción AMG y se desplaza automáticamente unos 40 milímetros hacia abajo al alcanzarse una velocidad de 80 km/h. Con ello se genera el llamado efecto Venturi, que hace que el vehículo se adhiera adicionalmente a la calzada, reduciendo así las fuerzas ascensionales en el eje delantero. El conductor experimenta este efecto positivo en la dirección. En concreto, resulta más fácil guiar con precisión el SL en curvas, y también mejora la estabilidad direccional en rectas.

Con el SL se ofrecen numerosas llantas de aleación con propiedades aerodinámicas optimizadas en formato de 19, 20 o 21 pulgadas de diámetro. Estas llantas provocan menos turbulencias, con lo que disminuye la resistencia aerodinámica. Cabe destacar especialmente las llantas de 20 pulgadas con anillos de plástico de acción aerodinámica, que contribuyen además a reducir el peso total.

La capota: menos peso y un centro de gravedad más bajo

El posicionamiento más deportivo del nuevo SL fue un argumento importante a la hora de optar por una capota de lona con accionamiento eléctrico en lugar del techo retráctil de metal del modelo antecesor. La

disminución del peso en 21 kilogramos y la posición más baja resultante del centro de gravedad repercuten positivamente en el dinamismo de conducción y en la maniobrabilidad del roadster. El plegado en Z ayuda a ahorrar espacio y peso, y permite renunciar a una tapa convencional para el compartimento de la capota. La tapa delantera del techo asegura que la capota abierta queda enrasada con la superficie de la carrocería en su posición final. Otro cometido asignado a los encargados del desarrollo era conservar la elevada idoneidad para el uso cotidiano del vehículo y su ejemplar confort acústico. La ejecución en tres capas consta de una cubierta exterior tersa, un techo interior acabado con precisión y, entre ambos, una esterilla insonorizante formada por material de alta calidad de 450 g/m² de peso.

La operación de apertura y de cierre se completa en solo 15 segundos y puede ejecutarse durante la marcha, hasta una velocidad de 60 km/h. Para manejar la capota se pueden utilizar tanto la regleta de interruptores en la consola central como la pantalla táctil multimedia, en la que una secuencia animada muestra el avance del proceso.

Motor, cambio y tracción integral: mayor diversidad y más posibilidades de elección que nunca

En la fecha de lanzamiento al mercado, el nuevo SL estará disponible con un motor AMG V8 biturbo de 4,0 litros en dos niveles de potencia. Ambos propulsores se montan exclusivamente a mano de acuerdo con el principio «One Man, One Engine» en la planta de la empresa situada en Affalterbach, Alemania. El propulsor incorporado en el modelo tope de gama SL 63 4MATIC+ (consumo de combustible en el ciclo mixto

12,7-11,8 l/100 km, emisiones de CO₂ en el ciclo mixto 288-268 g/km)¹ desarrolla una potencia de 430 kW (585 CV) y pone a disposición un par máximo de 800 Nm en una amplia gama de revoluciones, de 2.500 a 4.500 rpm. La aceleración de 0 a 100 km/h no dura más de 3,6 segundos, y la velocidad máxima asciende a 315 km/h. En el SL 55 4MATIC+ (consumo de combustible en el ciclo mixto 12,7-11,8 l/100 km, emisiones de CO₂ en el ciclo mixto 288-268 g/km), el grupo V8 desarrolla 350 kW (476 CV) de potencia y un par máximo de 700 Nm. El sprint de 0 a 100 km/h acaba a los 3,9 segundos, y la velocidad máxima se alcanza a los 295 km/h.

Para su incorporación en el SL se ha dotado al propulsor de un nuevo cárter de aceite, un intercooler en una nueva posición y una ventilación activa del bloque motor. Los canales de admisión y de escape han sido optimizados para un flujo más efectivo de los gases, y se ha ampliado la conducción de gases de escape para la caja de catalizadores y el filtro de partículas para motores de gasolina. El aumento de potencia del SL 63 4MATIC+ se debe en primera línea a una mayor presión de sobrealimentación, unida a un mayor caudal de aire de admisión, así como modificaciones en el software del motor. Como suma de todas estas mejoras, el motor de ocho cilindros entusiasma por su extraordinario despliegue de potencia, con un poderoso empuje en el margen completo de número de revoluciones y máxima eficiencia para reducir las cotas de consumo y emisiones.

Modelos híbridos de altas prestaciones en fase de desarrollo

Más adelante ofreceremos el SL también con una potente propulsión híbrida de altas prestaciones. El principio rector de la estrategia de propulsión AMG E PERFORMANCE es ofrecer una cadena cinemática electrificada que incremente una vez más el dinamismo de conducción, sin dejar por ello de ser altamente eficiente.

Embrague húmedo para el arranque en el cambio

El cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G conjuga una sugestiva vivencia de transmisión con tiempos de reacción cortos, y está optimizado para las condiciones de trabajo de la cadena cinemática del nuevo SL. Un embrague húmedo para el arranque sustituye al convertidor de par. Este componente contribuye a reducir el peso y mejora con su menor inercia de masas la respuesta a las órdenes transmitidas mediante el pedal acelerador, especialmente al acelerar con rapidez y en los cambios de carga.

Más tracción y más estabilidad de marcha: tracción integral completamente variable AMG Performance 4MATIC+

En sus casi 70 años de historia del SL, es la primera vez que se equipa con un sistema de tracción a las cuatro ruedas. Los dos modelos V8 están equipados de serie con la tecnología de propulsión integral

¹ Los datos técnicos sobre la potencia, el par, las prestaciones, el consumo y las emisiones que contiene esta publicación son provisionales, y han sido determinados a nivel interno de conformidad con el método de certificación aplicable en cada caso. Todavía no se dispone de valores confirmados por la asociación certificadora TÜV, ni de una homologación de tipo CE o un certificado de conformidad con valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.

AMG Performance 4MATIC+. Este sistema inteligente conjuga las ventajas de distintos conceptos de propulsión. La distribución de par completamente variable entre el eje delantero y el eje trasero garantiza, por un lado, una tracción ideal en el margen límite de la conducción. Al mismo tiempo, el conductor puede confiar en una gran estabilidad de marcha y seguridad de conducción bajo todas las condiciones imaginables.

Tren de rodaje y frenos: eje delantero multibrazo, estabilización activa del balanceo y una deceleración ideal

El SL 55 4MATIC+ equipa de serie un nuevo tren de rodaje mecánico AMG RIDE CONTROL con amortiguadores de aluminio de alto rendimiento y muelles helicoidales de construcción ligera. Por primera vez se equipa un vehículo de serie de Mercedes-AMG con un eje delantero multibrazo, formado por cinco brazos alojados completamente dentro de la llanta. Esta disposición mejora claramente las condiciones cinemáticas. En el eje trasero asume igualmente la función de guiar las ruedas una estructura de 5 brazos en disposición tridimensional.

En el SL 63 4MATIC+ celebra su estreno el innovador tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización hidráulica activa del balanceo. La novedad más importante son los elementos hidráulicos activos que sustituyen a los estabilizadores transversales mecánicos convencionales, encargados de compensar en fracciones de segundo los movimientos de balanceo del nuevo SL. El sistema hace posible una reacción óptima a las fuerzas direccionales y a los cambios de carga, y confiere al tren de rodaje las características típicas de AMG en cuanto al comportamiento dinámico, la precisión y la respuesta perceptible por el conductor. Al mismo tiempo, aumenta el confort de conducción en rectas y al sobrepasar irregularidades en la calzada.

El nuevo sistema de frenos AMG de alto rendimiento con discos compuestos es garantía de cotas excelentes de deceleración y de una dosificación precisa de la fuerza de frenado. Los frenos convencen por una distancia de frenado corta, una respuesta sensible y alta estabilidad, incluso bajo esfuerzos extremos. Los nuevos discos de freno compuestos son más ligeros que hasta ahora y requieren menos espacio, por lo que es posible mejorar la refrigeración de los frenos. Otra novedad son los taladros en los discos, optimizados para un sentido de giro determinado de la rueda. Además del ahorro adicional de peso y la disipación mejorada del calor, esta solución destaca por la respuesta más rápida al conducir sobre calzadas húmedas y por un mejor efecto de limpiado de los forros tras el proceso de frenado.

La dirección activa del eje trasero conjuga agilidad y estabilidad

Por primera vez en su larga historia se equipa el SL de serie con una dirección activa del eje trasero (HAL). En función de la velocidad de marcha, las ruedas traseras giran en sentido antagonista al de las ruedas delanteras (hasta los 100 km/h) o en el mismo sentido (por encima de los 100 km/h). Con ello, el sistema permite un comportamiento de marcha ágil y al mismo tiempo estable, propiedades incompatibles en un vehículo sin dirección del eje trasero. Otras ventajas son el control mejorado del vehículo en el margen límite y las menores fuerzas en la dirección, pues la desmultiplicación de la dirección en el eje delantero es más directa.

Seis programas de conducción y AMG DYNAMICS: desde confortable hasta dinámico

Los seis programas de conducción de AMG DYNAMIC SELECT —«Calzada resbaladiza», «Comfort», «Sport», «Sport +», «Individual» y «RACE» (de serie en el SL 63 4MATIC+, incluidos en el paquete opcional AMG DYNAMIC PLUS en el SL 55 4MATIC+)— brindan mayores posibilidades a la hora de personalizar la característica del vehículo, entre confortable y dinámica. Los distintos programas ofrecen una vivencia individual al volante, a medida de las diferentes condiciones de conducción. Los modelos SL disponen asimismo de AMG DYNAMICS, una función adicional vinculada a los programas de conducción AMG DYNAMIC SELECT. Este sistema integrado de control de la estabilidad amplía la acción estabilizante del ESP® con intervenciones en la regulación de la tracción integral, en la curva característica de la dirección y en el ESP®, destinadas a agilizar el comportamiento. Al tomar curvas con dinamismo, por ejemplo, el sistema interviene brevemente en el freno de la rueda trasera del lado interior de la curva y origina así un momento de guiñada definido en torno al eje vertical que favorece un cambio de dirección espontáneo y preciso. El margen abarca desde un enfoque extremadamente estable hasta

un alto dinamismo.

Programa de equipos del SL: gran diversidad para una presencia individual

Los detalles del equipamiento y las numerosas opciones se traducen en amplias posibilidades de personalización de acuerdo con las preferencias de cada cliente, desde un cariz deportivo-dinámico hasta otro lujoso y elegante. Doce colores para la carrocería, incluyendo las dos tonalidades exclusivas para el SL hiperazul metalizado y MANUFATUR gris Monza magno, tres colores para la capota y numerosos diseños nuevos de las llantas permiten disfrutar con la elección. Quien desee optimizar el aspecto del vehículo, subrayando la elegancia o el dinamismo, pueden elegir entre tres paquetes de diseño exterior. El SL 55 4MATIC+ calza de serie llantas de aleación AMG de 19 pulgadas en diseño multirradio, en color plata o negro mate, a elección. El SL 63 4MATIC+ monta llantas de aleación AMG de 20 pulgadas y 5 radios dobles. La oferta de ruedas comprende en total nueve variantes diferentes. Entre ellas se cuentan dos modelos de 20 pulgadas con propiedades aerodinámicas optimizadas, con 5 radios dobles o en diseño multirradio. El elenco se completa con llantas de aleación AMG de 21 pulgadas y 10 radios y llantas forjadas AMG de 21 pulgadas y 5 radios dobles, en ambos casos en dos colores diferentes de acabado.

Sistemas de asistencia a la conducción y MBUX: ayudantes discretos e inteligentes

Los sistemas de asistencia a la conducción utilizan numerosos sensores, cámaras y equipos de radar para observar el tráfico y el entorno del nuevo roadster. Siempre que es necesario, estos ayudantes inteligentes pueden intervenir en fracciones de segundo. Al igual que sucede en las actuales generaciones de la Clase C y la Clase S de Mercedes, el conductor tiene a disposición numerosos sistemas, nuevos o ampliados, que le asisten en situaciones cotidianas, por ejemplo, adaptando la velocidad, manteniendo una separación suficiente respecto a otros vehículos o facilitando el guiado en curvas o en maniobras de cambio de carril. Si se reconoce un peligro, numerosos sistemas le ayudan a reaccionar correctamente ante una colisión inminente. Un nuevo concepto de visualizado en el cuadro de instrumentos facilita la percepción del funcionamiento de los sistemas.

La nueva representación de los sistemas de asistencia en el cuadro de instrumentos muestra de forma comprensible y transparente en una imagen maximizada el funcionamiento de dichos sistemas. El conductor reconoce aquí en una abstracción tridimensional su vehículo, la ruta que sigue, las líneas delimitadoras del carril y la presencia de otros usuarios de la vía, como turismos, camiones, motocicletas y ciclistas. Sobre la base de esta representación del entorno se visualizan el estado del sistema y el funcionamiento de los asistentes. La nueva representación animada del funcionamiento de los sistemas de asistencia a la conducción se basa en una escena virtual en 3D, generada en tiempo real. Esta representación dinámica de alta calidad contribuye a hacer transparente el funcionamiento de los sistemas de asistencia a la conducción en una vivencia de conducción con elementos de realidad aumentada.

Numerosos servicios de conectividad disponibles

El sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) abre numerosas posibilidades de manejo intuitivo y permite hacer uso de un gran número de servicios digitales de Mercedes me connect. Entre las ventajas para el conductor destacan el concepto intuitivo de manejo mediante pantalla táctil o botones Touch Control en el volante, la integración del smartphone con ayuda de Apple CarPlay y Android Auto, el sistema manos libres integrado mediante Bluetooth y la radio digital (DAB y DAB+). En combinación con MBUX, los clientes tienen ya acceso a prácticos servicios de conectividad, como Live Traffic Information. Con Mercedes me connect, el nuevo SL es más inteligente todavía. El conductor puede hacer uso de numerosas funciones, tanto antes y después del desplazamiento como durante la marcha. Para ello es suficiente con vincular el roadster a una cuenta

Mercedes me en el Portal Mercedes me y aceptar las condiciones de uso de estos servicios. Gracias a la navegación con Live Traffic Information y comunicación vehicular, el cliente se beneficia de datos sobre el tráfico en tiempo real. De ese modo es posible evitar retenciones con eficiencia y ahorrar un valioso tiempo. Gracias a la comunicación vehicular, los vehículos conectados en red intercambian información acerca de eventos en el tráfico.

Cifras, datos y hechos de interés

El nuevo Mercedes-AMG SL, en pocas palabras

El nuevo canon de dimensiones con **2+2 asientos** permite implementar proporciones musculosas y mejorar la idoneidad para el uso a diario del vehículo.

El nuevo SL se basa en una **arquitectura de roadster completamente nueva** con estructura compuesta de aluminio. No se asumió del antecesor ni de otras series de modelos ningún componente de la estructura bruta de la carrocería.

Por primera vez en sus 70 años de historia, es posible adquirir el SL con **tracción integral**. AMG Performance 4MATIC+ distribuye la fuerza de propulsión de forma completamente variable entre las ruedas delanteras y las ruedas traseras.

La estabilización activa del balanceo **AMG ACTIVE RIDE CONTROL** funciona sin necesidad de estabilizadores transversales, y aporta ventajas importantes en el capítulo del dinamismo de conducción y el confort.

La **dirección del eje trasero** conjuga agilidad con estabilidad, y forma también **por primera vez** parte del equipamiento de un SL.

En la fecha de lanzamiento se introducen dos motores **AMG V8**. Más adelante les seguirán otros propulsores, incluyendo una potente versión híbrida **E PERFORMANCE**.

La **capota de lona con accionamiento electrohidráulico** se abre y se cierra de forma completamente automática en unos **15 segundos**, incluso durante la marcha, hasta una velocidad de 60 km/h.

La inclinación de la pantalla táctil multimedia puede ajustarse por vía eléctrica entre **12 y 32 grados**.

El sistema «Hey Mercedes», un asistente de voz inteligente, entiende hasta **28 idiomas**.

En la fecha de lanzamiento es posible encargarse del nuevo SL en **doce pinturas** diferentes, incluyendo **cinco** pinturas metalizadas y **seis** tonalidades MANUFAKTUR, así como **tres** colores diferentes para la capota.

Digitalización – Unidad central de telemática con **ocho diseños de la pantalla**.

Formas equilibradas con genes deportivos

El nuevo Mercedes-AMG SL: el diseño exterior

El diseño exterior del nuevo SL conjuga lo mejor de dos mundos, la filosofía de diseño de Mercedes-Benz, expresada por el término claridad sensual, y los genes deportivos de AMG. Algunos detalles característicos, como los resaltes longitudinales sobre el capó, recuerdan con respeto la larga tradición del SL. Las formas equilibradas ofrecen más espacio y más funcionalidad que hasta ahora en el habitáculo. El juego de luces y sombras resultante confiere a la vista general un aspecto liviano y bajo. Cada detalle es expresión de valor y exclusividad. Las musculosas proporciones revelan a primera vista el retorno del nuevo SL a sus raíces deportivas.

«SL», el acrónimo formado por las iniciales de «Súper» y «Ligero», se convierte pronto en un mito gracias a los éxitos cosechados en el mundo de la competición automovilística por el Mercedes-Benz 300 SL presentado en 1952. El carisma de este modelo refule con más fuerza a partir de 1954 con la presentación del modelo deportivo de serie derivado del 300 SL (W 198) con sus llamativas puertas de tipo ala de gaviota. Otras etapas destacadas de la historia de este modelo son el «Pagoda» (W 113, 1963-1971), el incansable R 107, fabricado durante nada menos que 18 años (1971-1989) y su sucesor, el R 129, considerado por los especialistas una escultura de la automoción por su llamativa forma de cuña. El nuevo Mercedes-AMG SL sienta ahora un nuevo hito en esta historia de desarrollo de siete decenios y culmina su evolución de bólido de pura sangre a descapotable deportivo de lujo. El nuevo modelo combina el carácter deportivo del SL primigenio con el singular nivel de lujo y la excelencia tecnológica que distingue a los modernos modelos de Mercedes.

El canon ampliado de dimensiones con 2+2 asientos ofrecía a los diseñadores más libertad y mayores posibilidades de configuración. La batalla larga, los voladizos cortos y la acusada inclinación del parabrisas con marco pintado en color negro acentúan la baja altura y las dimensiones compactas del SL. Otras proporciones típicas del SL, como el capó largo y el habitáculo situado en una posición atrasada, señalizan la presencia de un deportivo lujoso, pero al mismo tiempo apto para el uso cotidiano. Las superficies moduladas sin transiciones, acanaladuras ni aristas, junto con las manillas escamoteables de las puertas, transportan hacia el futuro el singular espíritu del emblemático SL. En su posición cerrada, la capota de lona de alta calidad subraya la impresión purista y liviana del diseño. Las voluminosas cajas pasarruedas y las llantas de aleación de formato grande, enrasadas con la chapa exterior de la carrocería, acentúan la fuerza y el dinamismo del vehículo.

Vista frontal: un SL inconfundible, un Mercedes-AMG inconfundible

La calandra del radiador específica de AMG es el elemento más destacado del frontal vigoroso y ancho. Sus 14 lamas verticales, que se ensanchan hacia abajo, recuerdan al arquetipo de todos los modelos SL, el legendario bólido de competición 300 SL del año 1952. Esta calandra del radiador se ha convertido durante los últimos años en el distintivo más llamativo de todos los modelos nuevos de AMG. En el nuevo SL, este componente presenta un aspecto claramente tridimensional, y está situado en una posición especialmente baja, que refuerza la impresión dinámica.

La toma de aire inferior confiere una mayor anchura óptica al frontal. En el faldón delantero destaca el llamado perfil Jet-Wing. Las amplias tomas exteriores de aire se prolongan hacia el centro del vehículo y canalizan con tres perfiles verticales el caudal de aire hacia los radiadores. Elementos laterales deflectores de aire en color negro de alto brillo permiten que el aire circule de forma precisa en torno al vehículo. El splitter frontal de color cromo plateado, en posición muy adelantada, parece suspendido como elemento aerodinámico adicional muy poco por encima de la calzada. El capó largo y plano subraya los acusados genes de vehículo deportivo de AMG. Los dos resaltes longitudinales recuerdan asimismo a la historia del SL.

Los faros LED extremadamente planos de contorno preciso y técnica DIGITAL LIGHT confieren mayor presencia al nuevo SL. Elementos gráficos de diseño preciso en el interior oscurecido de los faros acentúan la profundidad. Los elementos luminosos de la luz de circulación diurna con dos puntos luminosos de gran claridad permiten identificar sin lugar a dudas al nuevo SL, incluso a cierta distancia.

Vista lateral con superficies nítidas y serenas, sin juntas visibles

Los acusados hombros en la parte trasera otorgan elegancia y deportividad a la vista lateral, en perfecto equilibrio con las llantas de aleación AMG. El entallamiento de las paredes laterales refuerza al mismo tiempo la impresión musculosa del vehículo, especialmente mediante los pasarruedas ensanchados del eje trasero. El diseño preciso del elemento de adorno en el guardabarros añade un contraste llamativo a las superficies tersas y serenas de la carrocería, exentas de juntas gracias a las manillas escamoteables de las puertas.

El SL 55 4MATIC+ Roadster calza de serie llantas de aleación de formato 9,5J x 19 (delante) y 11,0J x 19 (detrás) con neumáticos de tamaño 255/45 R19 (delante) y 285/40 R19 (detrás). En el SL 63 4MATIC+ se montan llantas de 9,5J x 20 (delante) y 11,0J x 20 (detrás) con neumáticos 265/40 R20 (delante) y 295/35 R20 (detrás). Como opción pueden elegirse llantas en otros diseños de 19 a 21 pulgadas de diámetro. Las llantas de aleación AMG de 20 pulgadas cuentan con elementos aerodinámicos adicionales. Estos elementos mejoran el coeficiente aerodinámico c_x del roadster y mejoran por consiguiente el consumo.

Vista trasera baja y vigorosa con spoiler activo integrado

La capota de lona con plegado en Z hace posible configurar una parte trasera baja y vigorosa. El spoiler trasero activo está integrado casi sin solución de continuidad en la tapa del maletero. La acentuada curvatura de la zaga acentúa la anchura del roadster en combinación con el amplio ancho de vía. Las luces traseras estrechas de diodos luminosos definen una vista trasera totalmente inconfundible. El diseño de las luces traseras se basa en la forma de los faros en el frontal. Un elemento en forma de barra y puntos luminosos permiten identificar sin lugar a confusiones la iluminación del vehículo, tanto de día como de noche.

Otros elementos de diseño característicos en la zaga son el difusor en color de contraste negro brillante en los bajos, con cuatro perfiles verticales, así como embellecedores dobles de la salida de escape integrados de nuevo diseño. Otro aspecto de gran relevancia en el desarrollo ha sido la idoneidad para el uso diario del vehículo. Gracias al paquete de aparcamiento con cámara de marcha atrás incorporado de serie, el conductor disfruta siempre de una buena visión, incluso en situaciones confusas.

Elevada idoneidad para la conducción cotidiana con 2+2 asientos y puesto de conducción «hiperanalógico»

El nuevo Mercedes-AMG SL: el diseño interior

El espacio interior del nuevo SL vierte la emblemática tradición del primer 300 SL Roadster en un lenguaje moderno. Gracias al legado genético de altas prestaciones heredado de Mercedes-AMG, la nueva edición de este vehículo se dirige tanto al grupo objetivo de los amantes de la conducción deportiva como a los clientes que buscan el mayor confort viable. Materiales nobles, un acabado preciso y el tradicional cuidado de todos los detalles subrayan adicionalmente el carácter lujoso del habitáculo. La configuración del puesto de conducción, incluyendo el visualizador central con ajuste eléctrico en la consola central, se centra en la persona del conductor y convence por su armoniosa impresión general. Al mismo tiempo, un canon de dimensiones completamente nuevo con 2+2 asientos brinda mayor funcionalidad y más espacio en el habitáculo. Para el sistema de infoentretenimiento MBUX puede elegirse entre varios estilos específicos de visualizado y distintos modos.

El primer 300 SL Roadster es uno de los iconos más famosos de la historia de la automoción. Su habitáculo minimalista y, al mismo tiempo, de alta calidad, ha inspirado al equipo de diseño encargado de configurar el interior del nuevo Mercedes-AMG SL. En consecuencia, han creado para la nueva edición de este icono una mezcla de geometría analógica y el mundo digital, un concepto que obedece al neologismo «hiperanalógico». Un buen ejemplo de esta filosofía es el cuadro de instrumentos completamente digital integrado en un visor tridimensional.

«El habitáculo del nuevo Mercedes-AMG SL seduce al conductor y a sus pasajeros con su carácter lujoso. El nuevo SL conjuga en su interior el máximo nivel de confort y calidad con una dosis adecuada de deportividad. Esta combinación de alto valor del entorno analógico con los equipos digitales más modernos pone de relieve que el nuevo SL encarna el renacimiento de un icono para nuestros días», destaca Philipp Schiemer, Presidente de la Gerencia de Mercedes-AMG GmbH.

«El SL es el icono de nuestra marca. Desde hace decenios, este roadster es sinónimo de fascinación automovilística y valor codiciable. En el ámbito del diseño, esto constituye una oportunidad y a la vez un reto, ya que todo diseñador sueña con crear iconos», afirma Gorden Wagener, Chief Design Officer Daimler Group. «El resultado es un habitáculo que revoluciona la vivencia a bordo, con una equilibrada combinación de lujo digital y analógico. Hemos creado el SL más emblemático de la historia, el icono del lujo de la década de 2020.»

El nuevo canon de dimensiones, optimizado con precisión, permite integrar por primera vez desde 1989 (Mercedes SL de la serie R 129) una configuración de 2+2 asientos. Con ello, el nuevo SL es más versátil que nunca. Las plazas traseras aumentan la idoneidad del vehículo para el uso a diario y permiten viajar cómodamente a personas de hasta 1,50 metros de estatura (con asiento infantil, hasta 1,35 metros). Si no se necesitan los asientos traseros adicionales, es posible montar un paravientos encajable detrás de los asientos traseros para proteger a los ocupantes de los asientos delanteros de corrientes de aire en la nuca. También es posible utilizar la segunda fila de asientos como espacio guardaobjetos adicional. Por ejemplo, para transportar una bolsa de palos de golf.

Tablero de instrumentos inspirado en la técnica aeronáutica

El tablero de instrumentos simétrico responde a un diseño escultural con robusta forma de ala, y se divide en una sección superior y otra inferior. Entre los aspectos destacados cabe mencionar los cuatro difusores galvanizados en nuevo diseño de turbina para la ventilación. La superficie de estos elementos se prolonga en forma de rotundos resaltes en el tablero de instrumentos. La sección inferior del tablero de instrumentos evoluciona de forma fluida a partir de la consola central y combina ambos elementos sin solución de continuidad.

A pesar de su simetría, el diseño del puesto de conducción está claramente centrado en el conductor. La pantalla LCD de alta definición en formato de 12,3 pulgadas del cuadro de instrumentos no es exenta, sino que está integrada en un visor de alta tecnología. Esta disposición evita reflejos de la luz solar.

Consola central con pantalla táctil ajustable

La consola central domina la zona del vehículo situada entre el conductor y el acompañante. Se trata de un elemento de gran anchura que asciende claramente hacia delante hasta integrarse en la sección inferior del tablero de instrumentos. El núcleo funcional y estético de la consola central es una placa metálica que interrumpe los revestimientos de cuero delante y detrás. El rasgo estético en forma de toma de aire NACA acredita los genes deportivos heredados del AMG GT y GT coupé de 4 puertas. De ese modo, este elemento de diseño viene a ser un nuevo rasgo distintivo de la configuración interior típica de AMG. El elemento NACA se prolonga casi sin solución de continuidad en la pantalla táctil multimedia de 11,9 pulgadas en formato vertical. Con el fin de evitar las reflexiones de la luz debidas a la posición del sol en el horizonte, que pueden resultar molestas al conducir con la capota abierta, es posible variar por vía eléctrica la inclinación de la pantalla táctil, entre 12 y 32 grados. El formato vertical ofrece importantes ventajas durante el uso del equipo de navegación y aumenta el espacio disponible para asumir una postura ergonómica. La pantalla táctil se encuentra suspendida entre los dos difusores centrales de ventilación, de diseño sofisticado, que rememoran con elegancia la historia del SL, como contraste digital con los sugestivos elementos de diseño.

Los revestimientos de las puertas se integran en la concepción equilibrada del habitáculo

En analogía con la consola central, las superficies de las puertas evolucionan orgánicamente a partir del tablero de instrumentos. El resultado es un rasgo fluido, acentuado por las costuras de adorno, que enmarca la totalidad del interior y transcurre junto a los difusores de turbina laterales. El panel central de las puertas obedece a una sensual topografía de capas. Otro componente configurado en analogía a la consola central, y asimismo un punto de atracción, es el asidero de cierre de la puerta. El material y la forma de las superficies se repiten en las puertas y velan por un balance equilibrado en el interior. Los altavoces Burmester de alta calidad, con acabado en metal auténtico, están integrados en las puertas. Estos equipos llaman la atención por el patrón de la perforación.

Diseño escultural de los asientos con reposacabezas integrados

Un elemento recurrente en el diseño vanguardista y escultural de los asientos deportivos AMG con ajuste eléctrico incorporados de serie es el uso magistral de capas y superficies envolventes. De ese modo, los asientos presentan un aspecto más ligero y menos voluminoso. Los reposacabezas están integrados en el respaldo y contribuyen así a las proporciones deportivas del asiento. El

diseño se completa con una ergonomía perfecta y atractivos patrones en las costuras y las divisiones de los módulos del acolchado, dando como resultado una simbiosis perfecta de alta tecnología, prestaciones y lujo.

Asientos AMG Performance como equipo opcional

Los asientos deportivos que se montan de serie combinan un excelente confort con elevada sujeción lateral. Una versión más deportiva aún son los asientos opcionales AMG Performance con reposacabezas integrados. Los apoyos laterales de los asientos multicontorno opcionales asumen automáticamente una posición más ajustada en los programas de conducción Sport, Sport+ y RACE con el fin de asegurar en todo momento una sujeción lateral ideal.

La amplia gama de tapizados diferentes refleja asimismo la versatilidad del equipamiento, desde confortable hasta optimizado para disfrutar de las altas prestaciones. Las opciones disponibles incluyen tapizados en napa unicolor o bicolor, al igual que un revestimiento especialmente noble en napa STYLE con pespunteado en rombos o la combinación deportiva de napa con microfibra DINAMICA RACE y costuras de adorno en color de contraste amarillo o rojo. Cojines de aire inflables en los asientos multicontorno opcionales para el conductor y el acompañante y tres programas de masaje son aval de un confort sobresaliente en viajes prolongados. El paquete ENERGIZING Plus combina diversas funciones en los asientos, incluyendo el masaje, y distintos ambientes luminosos para componer programas de confort, tanto vivificantes como relajantes.

En los modelos con motor de ocho cilindros se monta de serie el sistema AIRSCARF. El aire caliente emitido a través de difusores en los reposacabezas penetra en el habitáculo y envuelve como una bufanda invisible el cuello y la nuca del conductor y el acompañante. La temperatura de la calefacción de asiento para el conductor y el acompañante puede regularse por separado para la banqueta y el respaldo del asiento. A esto se suma una ventilación del asiento, regulable en tres niveles de intensidad.

Volante AMG Performance en diseño de radios dobles

Otro equipo que aporta un valor añadido visible y sensible es el volante AMG Performance con superficies táctiles integradas sin juntas. Los tres radios dobles de contorno redondeado combinan estabilidad con ligereza. El aro del volante con sección inferior plana y revestimiento de napa o de napa y microfibra DINAMICA puede encargarse opcionalmente con calefacción. En el aro se ha integrado además una esterilla sensora que detecta el contacto de las manos con el volante («Hands-On»). Si el conductor separa las manos del volante durante un cierto periodo de tiempo, se inicia una cadena de advertencias que, en caso de prolongarse la inactividad del conductor, puede conducir a la activación del asistente de parada de emergencia.

Algunos detalles destacados desde el punto de vista estético y técnico son las nuevas superficies táctiles integradas sin solución de continuidad en la superficie de los radios dobles horizontales. Unos sensores hápticos ubicados en la zona de los símbolos facilitan el manejo. Con la superficie táctil izquierda de los radios superiores del volante se maneja el cuadro de instrumentos; con la derecha, el visualizador de medios. Los radios inferiores reúnen los elementos de mando para el TEMPOMAT/DISTRONIC (izquierda) y el teléfono/sistema manos libres/ajuste del volumen (derecha).

Las dos teclas AMG redondas integradas de serie en el volante convencen por su manejo intuitivo, brillantes visualizadores en color LCD y modernos iconos. Con estas teclas pueden controlarse importantes funciones de conducción y los programas de conducción sin necesidad de separar las manos del volante. Estos mandos se manejan como hasta ahora, girando el anillo de ajuste o

pulsando la tecla con visualizador. El visualizador integrado directamente en la tecla muestra el ajuste seleccionado. Tras el aro del volante, a izquierda y derecha, se encuentran las levas de cambio de aluminio que permiten acoplar con precisión y rapidez —también manualmente— las marchas del cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G.

La generación más reciente de MBUX (Mercedes-Benz User Experience) asegura un manejo intuitivo y es capaz de aprender

Muchas de las funciones del sistema MBUX de segunda generación y su principio de manejo se han asumido del equipamiento de la Clase S. Al mismo tiempo, se han completado o modificado profundamente con los contenidos específicos de AMG. La gama de estilos de visualizado consta de cinco variantes, Classic, Sport, Supersport, TRACK PACE y Discreto. El estilo Supersport, exclusivo de AMG, ofrece la posibilidad de integrar en la pantalla diversos contenidos, como los datos actuales del motor y la temperatura de diferentes componentes del vehículo, los ajustes elegidos actualmente y un menú para audio/multimedia. Por otro lado, también se han adaptado a las características de un modelo AMG los demás estilos de visualizado. De esa manera se subraya la autonomía del nuevo SL en cuanto a la comunicación y la información. Algunas opciones exclusivas de menú, como «AMG Performance» o «AMG TRACK PACE», acentúan el cariz deportivo del vehículo.

Entre los contenidos específicos reservados al SL se cuentan la animación de la apertura y el cierre de la capota, los ajustes para circuitos de carreras y diferentes vistas del vehículo, según el modelo. A esto se añade la configuración de diversos parámetros de conducción como, por ejemplo, el cambio manual de marchas, la sonoridad del vehículo y los ajustes del tren de rodaje, el ESP® o el spoiler activo trasero.

En el menú AMG Performance, el conductor puede solicitar numerosos datos tocando con el dedo los distintos paneles. Por ejemplo, la potencia, el par o la aceleración transversal, así como la distribución de la fuerza de la tracción integral entre los ejes y el estado actual del vehículo, incluyendo la presión de inflado de los neumáticos y la temperatura de los líquidos de servicio. El cuidado de todos los detalles se refleja, por ejemplo, en la posibilidad de consultar también el ángulo de orientación de las ruedas del eje delantero y del eje trasero o la presión del aceite en el sistema de estabilización activa del balanceo.

El habitáculo resulta así aún más digital e inteligente, pues se ha perfeccionado profundamente el hardware y el software. Las pantallas LCD muestran imágenes brillantes que facilitan el control del vehículo y de las funciones de confort. El visualizador del conductor y el visualizador central transmiten una vivencia estética cabal. Es posible variar también el aspecto del cuadro de instrumentos con ayuda de diferentes estilos de visualizado, así como de vistas principales con opciones individuales de personalización.

Con la tecla capacitiva con visualizador en la regleta de mandos situada por debajo del visualizador central pueden seleccionarse diferentes funciones, como el volumen de reproducción del sonido, los sistemas de asistencia a la conducción, funciones del vehículo o el programa de conducción deseado, desde «Comfort» hasta «RACE».

El Head-up-Display opcional favorece una conducción relajada, pues el conductor no necesita desviar la mirada de la calzada. Este equipo muestra indicaciones e instrucciones relevantes en forma tridimensional, superpuestas sobre la visión real de la situación de conducción y del entorno. También aquí puede elegirse entre distintas variantes de estilo. La luz de ambiente envuelve el exclusivo interior en 64 colores diferentes en función del equipamiento y del gusto personal del conductor. El estilo de visualizado «Discreto» está acoplado con la luz de ambiente. En total hay siete colores de fondo a disposición, cada uno de ellos asignado a uno de los 64 colores. Entre ellos hay también dos colores de fondo exclusivos de AMG.

AMG TRACK PACE: registrador de datos para el uso en circuitos de carreras

AMG TRACK PACE, el ingeniero de pista virtual, forma parte del equipamiento de serie del SL 63 4MATIC+ y se ofrece como opción para el SL 55 4MATIC+. Este software forma parte del sistema de infoentretenimiento MBUX y registra diez veces por segundo más de 80 parámetros específicos del vehículo durante la conducción en pistas de competición: por ejemplo, velocidad, aceleración, ángulo de giro del volante y accionamiento del pedal del freno. En la pantalla «Telemetría» pueden consultarse en tiempo real 40 parámetros diferentes, de los cuales cuatro pueden mostrarse simultáneamente, de acuerdo con las preferencias individuales del conductor.

A esto se añaden la visualización de los tiempos por vuelta y por sector en el visualizador de medios, en el Head-up-Display y en el cuadro de instrumentos, así como otras herramientas para entrenamiento y análisis. En la memoria del sistema se han programado los datos de circuitos de competición famosos, como el Nürburgring o Spa-Francorchamps, y es posible registrar trayectos propios. La pantalla de navegación en circuitos de competición muestra en el Head-up-Display el ángulo de la curva y el punto de frenado, asistiendo así en la búsqueda de la línea ideal. La función de realidad aumentada de MBUX permite por otro lado mostrar en el visualizador de medios la línea de conducción de una vuelta registrada. De ese modo, el conductor tiene la posibilidad de mejorar sus tiempos por vuelta como si contara con un instructor virtual. También pueden medirse y memorizarse cotas de aceleración y de deceleración.

Si se ha adquirido la dashcam disponible como equipo especial (en algunos mercados), es posible grabar vídeos en un soporte de datos USB utilizando la cámara de alta definición integrada en el vehículo. El usuario puede elegir diversos datos y superponerlos sobre la imagen grabada. Por ejemplo, tiempos por vuelta o por sector, un mapa en miniatura del circuito, o datos específicos del vehículo, como velocidad, aceleración, ángulo de orientación de las ruedas o accionamiento del pedal de freno.

Nueva arquitectura de roadster con estructura compuesta de aluminio para alcanzar la máxima rigidez

El nuevo Mercedes-AMG SL: la estructura bruta de la carrocería

Todo comenzó en 1952 con el bastidor tubular en celosía del primer SL, que combinaba bajo peso con la máxima rigidez a la torsión posible. Esta construcción, creada en un comienzo para el uso en el automovilismo deportivo, fue modificada más adelante para su incorporación como columna vertebral del modelo de serie, tanto coupé como roadster. La nueva edición del icono de los roadsters se basa en una arquitectura nueva, desarrollada completamente por Mercedes-AMG. El chasis del vehículo, construido en estructura ligera compuesta de aluminio, brinda una rigidez extrema como fundamento para un dinamismo de conducción preciso, un confort elevado, una disposición ideal de los componentes y proporciones deportivas de la carrocería.

La nueva arquitectura del roadster consta de un Spaceframe de aluminio, combinado con una estructura autoportante. Esta estructura nació —al igual que sucedió con el primer SL en 1952— a partir de la proverbial hoja en blanco en la mesa de diseño. No se ha asumido ningún componente del anterior SL ni de ningún otro modelo, como por ejemplo el AMG GT Roadster.

«El equipo de desarrollo encargado de la carrocería en bruto tuvo que asumir una tarea fascinante, que constituía al mismo tiempo un importante desafío. El desarrollo del nuevo SL implicaba, por así decirlo, un comienzo absolutamente radical partiendo de cero, sin tener que asumir una estructura previa. Tenemos buenos motivos para estar orgullosos del resultado, que demuestra una vez más la alta competencia de desarrollo del equipo de especialistas de Affalterbach. Por un lado, hemos logrado satisfacer las elevadas expectativas a la disposición de los componentes en la estructura. Por otro lado, hemos alcanzado cotas excelentes de rigidez en todos los sectores, así como un peso razonable, creando así la base para un dinamismo ágil de conducción, elevado confort y máxima seguridad», destaca Jochen Hermann, Chief Technical Officer de Mercedes-AMG GmbH.

Las expectativas a la arquitectura de la carrocería bruta del nuevo SL eran muy elevadas. El pliego de condiciones contemplaba exigencias claramente mayores a las de las series anteriores. Cabe destacar especialmente la concepción básica como modelo con 2+2 asientos y la mayor diversidad de equipos de propulsión, algo que plantea desafíos completamente nuevos a los especialistas en desarrollo. El objetivo era conseguir la Driving Performance típica de la marca Mercedes-AMG, satisfaciendo al mismo tiempo las elevadas exigencias de Mercedes-Benz al confort y la seguridad.

Mezcla inteligente de materiales, con un porcentaje elevado de aluminio y nuevos materiales reforzados con fibras.

La inteligente combinación de materiales, formada por aluminio, acero, magnesio y materiales reforzados con fibras, hace posible conjugar la máxima rigidez con bajo peso. Elementos con sección optimizada del material y una conformación sofisticada de los componentes crean espacio para los equipos de confort y de seguridad deseados, así como para los innovadores equipos técnicos y para la capota. Entre las medidas ideadas se cuentan placas de empuje de aluminio en los bajos del vehículo y tirantes integrados en la sección delantera y trasera del automóvil. El soporte de los instrumentos de magnesio y el soporte delantero del capó, fabricado en un material reforzado con una mezcla de fibras de carbono y de vidrio, son buenos ejemplos de la búsqueda de

la combinación ideal de materiales por parte de nuestros ingenieros. Esto se aplica asimismo al marco del parabrisas, formado por un tubo de acero de muy alta resistencia conformado en caliente. Este componente sirve de protección en caso de vuelco en combinación con el sistema de estribos situados detrás de los asientos traseros, que se extienden en fracciones de segundo en situaciones de emergencia.

Componentes de fundición con paredes de espesor a medida

Los componentes de fundición de aluminio se utilizan en los nodos de transmisión de fuerzas o en lugares con gran integración de funciones. Es decir, ahí donde tienen que transmitirse fuerzas elevadas. Una de las ventajas de los componentes de fundición es una derivación precisa de las fuerzas, así como la posibilidad de configurar el espesor de pared de cada pieza y de cada zona a medida de los esfuerzos que se esperan. De ese modo es posible reforzar de forma puntual la rigidez necesaria, por ejemplo, en los puntos de integración del tren de rodaje. Además, cada sección del componente presenta solamente el espesor de pared necesario, con lo que se ahorra peso en las zonas con menores sollicitaciones.

En comparación con la serie precedente, la rigidez a la torsión de la estructura básica del SL ha aumentado en un 18%. La rigidez transversal, por ejemplo, es 50% mayor que la del AMG GT Roadster, conocido ya por el excelente valor en este parámetro, y la rigidez longitudinal es 40% mayor. También ha mejorado la rigidez en los puntos de integración del tren de rodaje, lo que garantiza una maniobrabilidad muy precisa y alta agilidad. El peso de la carrocería en bruto, sin puertas, capó y tapa del maletero, es de unos 270 kilogramos.

La concepción general del vehículo está orientada a rebajar en lo posible la posición del centro de gravedad. Esto se aplica tanto a la integración baja de la cadena cinemática y los ejes como a la disposición de los componentes de la estructura bruta de la carrocería relevantes para la rigidez. Algunos ejemplos de ello son los puntos de unión rígidos a la flexión y a la torsión de la sección delantera y en la sección trasera del automóvil con el habitáculo de seguridad, realizados de forma sistemática mediante vías de transmisión de fuerza situadas en el punto más bajo posible.

Calidad y acabado de los detalles al más alto nivel

Con el fin de garantizar el mayor nivel viable de calidad en la estructura bruta se utilizan técnicas modernas de ensamblado como soldadura con gas inerte MIG, soldadura láser, remachado por estampación, remachado ciego, soldadura con estaño en gas inerte, uniones por adhesión o tornillos autorroscantes, así como matrices de máxima precisión. Esto se aplica tanto a las franquicias como a los radios y al curso de las juntas. Como es natural, la nueva arquitectura de la carrocería bruta de Mercedes-AMG satisface todas las exigencias internas y se verifica en pruebas de choque que superan en muchos casos claramente a las exigencias legales.

Pese a este alto nivel de calidad, el aumento de la eficiencia ha hecho posible desarrollar el chasis en un tiempo récord. Desde la adjudicación del pedido a un equipo de especialistas, formado inicialmente por solo seis personas, hasta la autorización para la serie no transcurrieron ni siquiera tres años. La elevada calidad del software utilizado para el desarrollo digital ha hecho posible otorgar la autorización para la producción de las matrices utilizadas en la producción en serie sin contar con un prototipo físico del chasis. Y el denominado vehículo de validación de la estructura,

un prototipo de inmensa importancia para evaluar la seguridad pasiva, satisfacía ya durante la primera prueba real de choque las elevadas exigencias internas.

El nuevo SL se fabrica en la sede de Bremen, la misma planta en donde se producía el modelo antecesor.

Menos peso y un centro de gravedad más bajo

El nuevo Mercedes-AMG SL: la capota

El posicionamiento deportivo del nuevo SL fue un argumento importante a la hora de optar por una capota de lona con accionamiento eléctrico en lugar del techo retráctil de metal del modelo antecesor. La disminución del peso en 21 kilogramos y la posición más baja resultante del centro de gravedad repercuten positivamente en el dinamismo de conducción y en la maniobrabilidad del roadster. Otro cometido asignado a los encargados del desarrollo era conservar la elevada idoneidad para el uso cotidiano del vehículo y su ejemplar confort acústico.

Esto se logra mediante una ejecución en tres capas, con una cubierta exterior tersa, un techo interior acabado con precisión y, entre ambos, una esterilla insonorizante integrada. Esta última está formada por material de alta calidad de 450 g/m² de peso y ofrece un excelente confort acústico.

El plegado en Z ayuda a ahorrar espacio y peso, y permite renunciar a una tapa convencional para el compartimento de la capota. La tapa delantera del techo asegura que la capota abierta queda enrasada con la superficie de la carrocería en su posición final. Dos tapas completamente automáticas para el varillaje a la derecha y a la izquierda de este componente cierran el hueco restante hasta la carrocería. Cada vez que se abre o se cierra la capota tiene lugar una impresionante secuencia de movimientos. El proceso completo de apertura y de cierre se completa en solo 15 segundos y puede ejecutarse durante la marcha, hasta una velocidad de 60 km/h. Para manejar la capota se puede utilizar tanto la regleta de interruptores en la consola central como la pantalla táctil multimedia, en la que una secuencia animada muestra el avance del proceso.

La capota se tensa sobre una estructura de magnesio, acero y aluminio de peso optimizado. El reducido peso de la capota contribuye al bajo centro de gravedad del vehículo. Dos travesaños redondos de aluminio asumen la función de refuerzos adicionales. La capa de recubrimiento exterior está disponible en tres colores, negro, gris o rojo. La luneta trasera de cristal de seguridad integrada en la capota está calefactada para garantizar una visión impecable hacia atrás.

Compartimento textil variable para la capota

Otra novedad es el compartimento textil para la capota. Este componente es mucho más ligero y compacto, por ejemplo, que un compartimento rígido de chapa, y permite configurar un maletero más amplio. En el maletero de 213 litros pueden conservarse sin problemas dos bolsas con palos de golf. Un elemento especialmente confortable es el estor cubreequipajes parcial automático que forma parte del paquete opcional para el espacio de carga. Si está cerrada la capota, este elemento se desplaza hacia arriba. De ese modo aumenta el volumen del maletero a unos 240 litros en comparación con la separación prevista de serie.

HANDS-FREE ACCESS hace posible abrir y cerrar de forma completamente automática la tapa del maletero con un sencillo movimiento del pie por debajo del parachoques. El paquete opcional para el espacio de carga aumenta a un máximo la flexibilidad y facilita el uso diario del vehículo. Entre sus componentes se cuentan un piso variable del espacio de carga, prácticas redes portaobjetos en el maletero, en el espacio para los pies en las plazas traseras y en la plaza del acompañante, una caja plegable para ir de compras y una caja de enchufe de 12 V.

Gran diversidad y más posibilidades de elección que nunca

El nuevo Mercedes-AMG SL: motor, cambio y tracción integral

En la fecha de lanzamiento al mercado, el nuevo roadster estará disponible con un motor AMG V8 biturbo de 4,0 litros en dos niveles de potencia. Y, por primera vez en la historia del SL, se utiliza un sistema de tracción integral para convertir la fuerza del motor en prestaciones.

El acreditado propulsor incorporado en el modelo tope de gama SL 63 4MATIC+ (consumo de combustible en el ciclo mixto 12,7-11,8 l/100 km, emisiones de CO₂ en el ciclo mixto 288-268 g/km) desarrolla una potencia de 430 kW (585 CV) y pone a disposición un par máximo de 800 Nm en una amplia gama de revoluciones, de 2.500 a 4.500 rpm. Con ello, el motor más potente del roadster transmite una sensación extraordinaria de solvencia en cualquier margen de número de revoluciones. Así lo demuestran la aceleración de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y una velocidad máxima de 315 km/h. En el Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ (consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP: 12,7-11,8 l/100 km; emisiones de CO₂ en el ciclo mixto WLTP: 288-268 g/km), el grupo V8 desarrolla 350 kW (476 CV) de potencia y 700 Nm de par máximo. El sprint de 0 a 100 km/h dura solo 3,9 segundos y la velocidad máxima se alcanza a los 295 km/h.

La versión perfeccionada del motor AMG V8 de 4,0 litros utiliza como hasta ahora el principio de sobrealimentación biturbo. Los turbocompresores no se montan en el exterior de las bancadas de los cilindros, sino en el interior de la «V» formada por éstas. Las ventajas de esta disposición son un diseño compacto del motor, una respuesta espontánea de los turbocompresores y bajas emisiones, gracias al eficaz flujo de aire para los catalizadores, dispuestos cerca del motor.

Con el fin de mejorar adicionalmente la respuesta del motor se utilizan turbocompresores con tecnología de doble entrada o Twin-Scroll. La carcasa del turbocompresor está dividida en dos ramales de flujo paralelos. En combinación con dos canales separados para los gases de escape en el colector de escape, esta disposición permite conducir los gases por separado hasta el rodete de la turbina. Un canal recibe los gases de escape del primer y el segundo cilindro de cada bancada; el otro, los gases del tercer y el cuarto cilindro. El objetivo es impedir una influencia mutua negativa entre los cilindros durante el ciclo de admisión y escape. De ese modo disminuye la contrapresión de los gases de escape y mejora el flujo de los gases en los ciclos de admisión y escape. El conductor disfruta de un mayor nivel de potencia —resultante del mejor llenado de los cilindros con mezcla combustible—, de un par motor más elevado desde la gama de bajas revoluciones y de una respuesta más espontánea.

También forman parte de los atributos del motor los pistones de peso optimizado, un equipo adaptado de aspiración de aire, un nuevo intercooler y numerosas mejoras en el software de gestión del motor. Se han conservado el principio de inyección directa guiada de gasolina con elementos de inyección piezoeléctricos, el bloque motor fabricado completamente en aluminio, la técnica de cuatro válvulas por cilindro con reglaje variable de los árboles de levas, el intercooler de aire y agua, la gestión del generador, la función de parada y arranque ECO y la función de planeo.

Modificaciones especiales para el uso en el SL

Para su incorporación en el SL se ha dotado al propulsor con la denominación interna M 177 de un nuevo cárter de aceite, un intercooler en una nueva posición y una ventilación activa del bloque motor. Los canales de admisión y de escape han sido optimizados para un flujo más efectivo de los gases, y se ha ampliado la conducción de gases de escape para la caja de catalizadores y el filtro de partículas para motores de gasolina. El aumento de potencia del SL 63 4MATIC+ se debe en primera línea a una mayor

presión de sobrealimentación, unida a un mayor caudal de aire de admisión, así como modificaciones en el software del motor. Como suma de todas estas mejoras, el motor de ocho cilindros entusiasma por su extraordinario despliegue de potencia, con un poderoso empuje en el margen completo de número de revoluciones y máxima eficiencia para reducir las cotas de consumo y emisiones.

El ocho cilindros montado en el SL 63 4MATIC+ cuenta con apoyos activos del motor. El SL 55 4MATIC+ puede equiparse opcionalmente con estos apoyos para el motor en el marco del paquete AMG DYNAMIC PLUS. Estos apoyos resuelven el clásico conflicto de intereses entre una integración suave de la cadena cinemática para elevar el confort y una mayor rigidez para permitir el máximo dinamismo de conducción, al adaptar su rigidez de forma rápida y progresiva a las condiciones actuales de marcha. Se trata de apoyos de goma rellenos de líquido. Los sensores del vehículo reconocen la situación actual de conducción y la respuesta resultante del motor a las vibraciones, y transmiten esta información a una unidad de control. Esta unidad electrónica regula la fuerza del acoplamiento del motor a la carrocería, optimizando de ese modo el comportamiento de conducción. A este fin se recurre a un fluido magnético amortiguador, que se oprime a través de la ranura anular de una bobina. Variando la intensidad en la bobina se modifica la fuerza magnética que regula el flujo del líquido y, por consiguiente, el apoyo del motor, de acuerdo con la información recibida de la unidad de control.

Tres circuitos de refrigeración para una gestión optimizada de la temperatura

Con el fin de evitar que el nuevo Mercedes-AMG SL se caliente en exceso durante la conducción en pistas de competición, se han previsto tres circuitos de refrigeración que aseguran una gestión térmica equilibrada. El circuito de alta temperatura refrigera el motor AMG V8 biturbo de 4,0 litros y los dos turbocompresores. Este circuito alimenta asimismo el intercambiador de calor de la calefacción para el acondicionamiento confortable del habitáculo en función de la demanda. La bomba de agua mecánica se ha situado junto al bloque motor para ahorrar espacio, y se acciona de forma directa y fiable mediante la cadena de transmisión, de tal modo que un piñón en el árbol de levas engrana con la rueda dentada de la bomba de agua. La bomba impulsa en total 12,3 litros de líquido refrigerante con una presión de hasta cuatro bares y un caudal de hasta 400 litros por minuto.

El módulo refrigerante principal de tres elementos (radiador de alta temperatura, radiador de baja temperatura, condensador), el ventilador de aspiración abridado y el radiador adicional en el frontal para el circuito de alta temperatura —montado en posición «tendida», entre otros motivos, para asegurar un centro de gravedad bajo— están situados por detrás de la calandra del radiador de amplia superficie, centrados por delante del motor. De ese modo es posible refrigerarlos de forma ideal, con un volumen muy amplio de aire. Entre los componentes que influyen en la gestión térmica no se cuentan solamente el termostato de tres niveles y la válvula de cierre (si el motor está frío se detiene el circuito de refrigeración, a fin de que el propulsor pueda alcanzar pronto la temperatura de servicio), sino también elementos aerodinámicos activos como los dos AIRPANELS situados por delante del módulo refrigerante principal o el elemento aerodinámico activo en la parte delantera de los bajos del vehículo.

El circuito de baja temperatura es algo más reducido y tiene un volumen de 7,2 litros. Este circuito abarca el intercooler, el cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G y la unidad de control del motor. La potencia del radiador principal se completa con un radiador adicional en el pasarruedas izquierdo. Los ingenieros han configurado una refrigeración indirecta del aire de sobrealimentación mediante un eficiente intercooler de aire y agua, permitiendo así el desarrollo de una potencia elevada, incluso bajo condiciones exteriores difíciles. La caja de entrada de aire de plástico está configurada de modo que permite una distribución homogénea del aire en los tubos, con pérdidas mínimas de presión. El dimensionamiento de los componentes de refrigeración del aire de sobrealimentación permite mantener la temperatura de este aire en un margen perfectamente definido por encima de la temperatura ambiente.

El tercer circuito de refrigeración se encarga del aceite del motor. El intercambiador de calor de aceite y agua («radiador de aceite») en el pasarruedas derecho permite un calentamiento rápido del aceite. Esto repercute positivamente en la vida útil del propulsor y reduce el consumo después del arranque en frío. Al mismo tiempo, este circuito impide que el motor pueda sobrecalentarse y sufrir daños. Para el control del radiador de aceite externo se utiliza un termostato de aceite propio. Las conducciones de aceite y de agua son de aluminio, y no de acero, lo que contribuye a una reducción del peso total.

Fabricación digital e inteligente en régimen artesanal, «One man, One engine»

El motor se monta completamente a mano. En la planta artesanal de motores de AMG, situada en la planta de la empresa en Affalterbach, el conocido principio «One Man, One Engine» está vinculado a los métodos de fabricación de Industria 4.0. Esto significa que se tienen en cuenta los conocimientos más recientes de ergonomía, de flujo de material, de aseguramiento de calidad, de sostenibilidad y de eficiencia. La producción inteligente en la planta se distingue por una máxima flexibilidad, transparencia y eficiencia. La nueva producción incrementa la calidad de los motores y de los procesos de producción con tecnologías digitales.

Tiempos de acoplamiento cortos, alta eficiencia: el cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G

El cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission, transmisión multiembrague) está optimizado para satisfacer las expectativas planteadas al nuevo SL. Un embrague húmedo para el arranque sustituye al convertidor de par. Este componente contribuye a reducir el peso y mejora con su menor inercia de masas la respuesta a las órdenes transmitidas mediante el pedal acelerador, especialmente al acelerar con rapidez y en los cambios de carga. El software de mando, armonizado cuidadosamente, garantiza cambios extremadamente rápidos, así como reducciones directas múltiples rápidas siempre que es necesario, y propicia una experiencia de conducción especialmente sugestiva gracias a la función de doble embrague en los programas de conducción «Sport» y «Sport+». Las intervenciones definidas en el encendido agilizan todavía más los cambios de relación en comparación con los otros modos. El vehículo se pone en marcha en primera en todos los programas de conducción con el fin de garantizar una experiencia de conducción dinámica. Se ha integrado además la función RACE START, que garantiza una aceleración óptima a partir de vehículo parado.

Los aspectos más destacados del cambio son:

- Adaptación de la línea característica del cambio al programa de conducción AMG DYNAMIC SELECT seleccionado
- En el modo manual «M», el cambio responde de forma inmediata y precisa a los comandos manuales de cambio del conductor y ejecuta estos comandos con enorme rapidez.
- El programa M de corta duración permite cambiar espontáneamente al modo manual «M» sin más que accionar las levas de cambio en el volante
- Función automática de doble embrague al reducir. Este efecto está activo por defecto en los programas de conducción «Sport», «Sport+» y «RACE» (de serie en el SL 63 4MATIC+).
- Función de parada y arranque ECO, activa por defecto en el programa de conducción «Comfort».
- Función de «planeo» activable en el programa de conducción «Individual».

Tracción integral completamente variable AMG Performance 4MATIC+

En sus casi 70 años de historia del SL, es la primera vez que se equipa con un sistema de tracción a las cuatro ruedas. Los dos modelos V8 están equipados de serie con la tracción integral completamente variable AMG Performance 4MATIC+. Este sistema inteligente conjuga las ventajas de distintos conceptos de propulsión. La distribución de par completamente variable entre el eje delantero y el eje trasero garantiza, por un lado, una tracción ideal en el margen límite de la conducción. Al mismo tiempo, el conductor puede confiar en una gran estabilidad de marcha y seguridad de conducción bajo todas las condiciones imaginables, tanto sobre calzadas secas como húmedas, o al conducir con nieve. La transición entre la tracción trasera y la tracción integral y viceversa se realiza de forma progresiva sobre la base de una sofisticada matriz de parámetros, que integra el control inteligente en la arquitectura de sistemas del vehículo.

Un acoplamiento con regulación electromecánica conecta de forma variable el eje trasero, propulsado en todo momento, con el eje delantero. La distribución ideal del par motor se calcula de forma permanente

en función de la situación de conducción y de las preferencias del conductor. De ese modo es posible conducir el nuevo roadster en un rango variable y progresivo, desde la tracción integral para asegurar máximo agarre al firme hasta una tracción exclusivamente trasera. Además del agarre al piso y el dinamismo transversal, la tracción integral mejora también el dinamismo longitudinal y permite una aceleración más briosa.

Modelos híbridos de altas prestaciones con una concepción exclusiva de AMG

Mercedes-AMG ofrecerá más adelante el SL también en una potente versión híbrida de altas prestaciones. El principio rector de la estrategia de propulsión AMG E PERFORMANCE es ofrecer una cadena cinemática electrificada que incremente una vez más el dinamismo de conducción, sin dejar por ello de ser altamente eficiente. Junto al aumento de la potencia debido al motor eléctrico adicional, el equipo de desarrollo ha mejorado también el rendimiento energético del vehículo completo, lo que redundará en una reducción de las emisiones y del consumo de combustible.

Eje delantero multibrazo y estabilización activa del balanceo

El nuevo Mercedes-AMG SL: el tren de rodaje

El SL 55 4MATIC+ equipa de serie un nuevo tren de rodaje mecánico AMG RIDE CONTROL con amortiguadores de aluminio de alto rendimiento especialmente ligeros, incluyendo amortiguación regulable, así como muelles helicoidales de construcción ligera. Por primera vez se equipa un vehículo de serie de Mercedes-AMG con un eje delantero multibrazo, formado por cinco brazos alojados completamente dentro de la llanta. Esta disposición mejora claramente las condiciones cinemáticas. Los elementos separados e independientes de guiado y de suspensión de las ruedas permiten una elevada aceleración transversal, con influencias mínimas de la propulsión en el sistema de dirección. En el eje trasero asume igualmente la función de guiar las ruedas una estructura de 5 brazos en disposición tridimensional. En el SL 63 4MATIC+ celebra además su estreno el innovador tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización hidráulica activa del balanceo. Este sistema hace posible una reacción mejorada a las fuerzas direccionales y a los cambios de carga, con las características típicas de AMG en cuanto al comportamiento dinámico, la precisión y la respuesta perceptible por el conductor. Al mismo tiempo, aumenta el confort de conducción en rectas y al sobrepasar irregularidades en la calzada.

Con el fin de reducir las masas no suspendidas se recurre al aluminio forjado para la fabricación de los brazos del tren de rodaje, las manguetas y los portarruedas en el eje delantero y el eje trasero del nuevo SL. El concepto de eje multibrazo guía cada rueda con un mínimo de movimientos elásticos. La elevada estabilidad de la caída y la convergencia de las ruedas no solo permite circular a alta velocidad en curvas, sino que transmite al conductor el mejor contacto con la calzada en el margen crítico de conducción, que comienza en una gama muy alta de aceleración transversal. Esto se manifiesta en un excelente dinamismo transversal y una gran estabilidad de marcha a altas velocidades, así como en una reacción predecible a las influencias externas debidas, por ejemplo, al viento lateral, a ondulaciones del suelo o a cambios en el coeficiente de fricción entre la calzada y los neumáticos. Una integración especialmente directa del amortiguador en el portarruedas trasero reduce las vibraciones y las variaciones indeseadas de la carga en las ruedas. Los elementos separados e independientes de guiado y de suspensión de las ruedas permiten una elevada aceleración transversal con influencias mínimas de la propulsión en el sistema de dirección, lo que supone un rasgo de confort adicional.

Los muelles helicoidales de construcción ligera son fruto de un nuevo desarrollo. Un tratamiento térmico especial ha permitido reducir su peso sin detrimento de su capacidad de rendimiento. Durante el proceso de fabricación se adhiere en primer lugar la base al muelle. Esta unión fija impide que pueda penetrar suciedad en el interior —por ejemplo, arena— y causar desgaste en el muelle durante la vida útil del componente. El muelle no experimenta corrosión durante el ciclo de vida completo, y es posible por tanto aumentar la resistencia máxima del componente, a pesar de su reducido peso. De ese modo se ahorran unos 0,2 kilogramos por muelle.

Otra medida importante de construcción ligera afecta a los estabilizadores por barra de torsión en el eje delantero y en el eje trasero de los vehículos sin estabilización activa del balanceo. Aquí se ha reducido el peso mediante un espesor variable de las paredes. Para ello se trata el material de partida en un proceso especial de embutido, optimizando sus dimensiones en función de los esfuerzos que son de esperar en el vehículo. El espesor máximo de la pared se aplica solamente en los lugares donde es necesario, por esperarse esfuerzos máximos durante el funcionamiento. En este caso se trata del área de los apoyos de goma.

Más confort y carácter más deportivo: amortiguación adaptativa regulable con dos válvulas

En el SL 55 4MATIC+ se monta de serie la generación más reciente de la amortiguación regulable AMG. Este sistema trabaja con dos válvulas limitadoras de la presión en cada amortiguador. Con ayuda de estas válvulas de regulación de acción progresiva es posible configurar un margen claramente mayor de la fuerza de amortiguación. Una válvula regula la fase de extensión, esto es, la fuerza resultante al extenderse la amortiguación de la rueda, y otra válvula regula la fase de compresión, cuando el conjunto amortiguador de la rueda se comprime. La regulación de la fase de extensión y de la fase de compresión tiene lugar de forma independiente. En concreto, esto supone una reducción de la llamada línea característica blanda del amortiguador, y es posible acentuar la línea característica dura del amortiguador. Con ello, la carrocería es amortiguada con mayor sensibilidad al experimentar sacudidas, y se evita que las fuerzas resultantes de las irregularidades en la calzada se transmitan a los pasajeros. Al mismo tiempo se optimiza la estabilización de la carrocería gracias al mando más preciso de la válvula de la fase de extensión y la válvula de la fase de compresión (de forma progresiva e independiente en cada válvula). Por un lado, esta tecnología permite aumentar el confort de los pasajeros. Por el otro, hace posible elegir cotas más deportivas para el dinamismo de conducción.

La unidad de control responsable de la regulación del tren de rodaje analiza los datos disponibles —entre ellos, los transmitidos por los sensores de aceleración y de desplazamiento de las ruedas— y adapta en pocos milisegundos la fuerza de amortiguación de cada una de las ruedas en función de la situación. Gracias a la incorporación de las dos válvulas de regulación, el amortiguador está en condiciones de garantizar la adaptación de la fuerza de amortiguación en el rango completo de oscilaciones de las ruedas. Debido a la forma constructiva especial de las válvulas, el amortiguador reacciona con rapidez y sensibilidad a las variaciones en la superficie de la calzada y a cada situación de conducción.

El conductor puede preseleccionar el reglaje básico eligiendo uno de los programas de conducción AMG DYNAMIC SELECT. Basta con pulsar un botón para variar el comportamiento del vehículo. Por ejemplo, para disfrutar del pleno dinamismo en el modo «Sport+» o para moverse serenamente a velocidad de crucero en el modo «Comfort». Al mismo tiempo, es posible accionar un pulsador específico para variar el reglaje en tres niveles con independencia de los programas de conducción.

Por primera vez como equipamiento de serie: AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización hidráulica activa del balanceo

En el SL 63 4MATIC+ se incorpora un sistema hidráulico de desarrollo completamente nuevo, utilizado por primera vez de serie en un modelo Mercedes-AMG, el innovador tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL. La novedad más importante son los elementos hidráulicos activos que sustituyen a los estabilizadores transversales mecánicos convencionales por barra de torsión, encargados de compensar en fracciones de segundo los movimientos de balanceo del nuevo SL. Para ello, los amortiguadores adaptativos se equipan adicionalmente con dos conexiones hidráulicas. Una de ellas se encuentra en el lado de compresión del amortiguador, la otra en el lado de extensión. La unión de las cámaras de los amortiguadores en las cuatro ruedas y de las conducciones se realiza directamente mediante las válvulas de ajuste de los amortiguadores adaptativos.

La conexión hidráulica inteligente de los cuatro montantes telescópicos y la regulación de la presión de la bomba y las válvulas de paso permiten variar en un amplio margen el índice de elasticidad al balanceo, reduciendo al mismo tiempo los movimientos de balanceo. Por explicarlo de otro modo: es posible variar automáticamente la elasticidad de cada barra de torsión, desde cero hasta rígida. En la conducción diaria, esto significa un aumento del confort, pues es posible compensar individualmente cualquier irregularidad en la calzada, incluso si afecta solamente a uno de los lados. Además, el sistema hidráulico reduce

activamente la disminución de la caída al tomar curvas con dinamismo. La mayor rigidez a la caída resultante permite al roadster tomar curvas con gran precisión.

Al conducir en rectas se abre completamente el sistema, en función del programa de conducción y la situación del vehículo. El sistema compensa los obstáculos individuales que, sin su ayuda, pudieran originar movimientos de balanceo. El conductor y los pasajeros experimentan una sensación de conducción mucho más confortable. La disminución de los movimientos de balanceo al tomar curvas contribuye tanto al aumento del confort como a un incremento del dinamismo de conducción. Además, es posible variar con una mayor amplitud el comportamiento del vehículo en los distintos programas de conducción, entre confort y deportividad.

Todos los amortiguadores están unidos entre sí mediante conducciones hidráulicas

El principio básico del tren de rodaje es la conexión mutua entre el lado de compresión y el lado de extensión de todos los amortiguadores del vehículo. La fase de compresión del amortiguador delantero izquierdo está unida mediante una conducción hidráulica con la fase de extensión del amortiguador delantero derecho. A esto se suma una conducción de lado a lado del vehículo, que establece una unión con el lado de compresión del amortiguador trasero izquierdo y con la fase de extensión del amortiguador trasero derecho. Mediante un segundo circuito se conectan entre sí de forma similar las otras fases de las cámaras de los amortiguadores. Si se representa de forma simplificada el tendido de las conducciones hidráulicas se obtiene en cada caso la forma de una «H».

Junto a estas conexiones entre los amortiguadores, el sistema consta de otros componentes importantes para su funcionamiento. Las fases de extensión y de compresión de los amortiguadores están unidas directamente entre sí mediante una válvula de 2/2 vías de accionamiento eléctrico, la llamada válvula de confort. En el lado de compresión de cada uno de los amortiguadores se encuentra además un acumulador de presión. Ambos circuitos están unidos adicionalmente a una bomba central. Esta bomba asegura la posibilidad de ajustar la presión hidráulica del sistema en ambos circuitos. La conexión entre la bomba y los dos circuitos se realiza mediante válvulas de 2/2 vías. Detrás de las válvulas en las conducciones individuales se han integrado sensores de presión para supervisar la presión del sistema. La posibilidad de elegir libremente la presión del sistema permite seleccionar y variar la intensidad de la compensación del balanceo generada. En general, cuanto mayor sea la presión del sistema, mayor es la rigidez al balanceo que puede lograrse.

El sistema trabaja con gran eficiencia, pues aprovecha la energía cinética existente en el vehículo para influir positivamente en la tendencia al balanceo. El equipo hidráulico del tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL suministra asimismo la presión necesaria para el elevador opcional en el eje delantero. En caso necesario es posible elevar la sección delantera del automóvil en 30 milímetros. Por ejemplo, para facilitar la entrada en un garaje subterráneo o para superar badenes reductores de velocidad. Para el manejo del elevador de eje puede utilizarse el visualizador central de medios, o bien las teclas AMG en el volante. El menú correspondiente se abre si se presiona la superficie con el símbolo del vehículo en la regleta de mandos. Entre otras posibilidades, el conductor puede memorizar mediante la tecnología GPS el lugar en el que ha utilizado el elevador de eje, de manera que la sección delantera del automóvil se eleva de nuevo automáticamente al pasar por el lugar correspondiente.

Diferencial autoblocante del eje trasero para optimizar la estabilidad de marcha

El SL 63 4MATIC+ dispone de serie de un bloqueo de diferencial con regulación electrónica en el eje trasero que asegura en cualquier situación una tracción sobresaliente y máxima seguridad de conducción. Este equipo está disponible también para el SL 55 4MATIC+ en el marco del paquete AMG DYNAMIC PLUS opcional. Con ello no solo mejora la tracción en las ruedas motrices del eje trasero, sino que también aumenta la velocidad que puede alcanzarse en curvas en el margen límite. Al mismo tiempo se optimiza la estabilidad de marcha al cambiar de carril a alta velocidad. El sistema trabaja con una acción de bloqueo variable en régimen de tracción y de retención y está perfectamente adaptado a las diferentes condiciones de marcha y coeficientes de fricción de la calzada.

Sistema de frenos de alto rendimiento AMG con discos compuestos para lograr distancias de frenado cortas

El nuevo sistema de frenos AMG de alto rendimiento con discos compuestos es garantía de cotas excelentes de deceleración y de una dosificación precisa de la fuerza de frenado. El sistema de frenos convence con una distancia de frenado corta, una respuesta sensible y, algo no menos importante, con una gran estabilidad y vida útil, incluso bajo esfuerzos extremos. Entre las funciones de confort se

cuentan la ayuda al arranque en pendientes, el llenado anticipado y la función frenos secos al conducir bajo la lluvia. Si está desconectado el encendido y el vehículo está detenido, el cambio activa automáticamente la posición de aparcamiento «P». El freno de estacionamiento eléctrico se suelta automáticamente al ponerse en marcha.

Los discos de freno compuestos son especialmente ligeros. La reducción de las masas no suspendidas redundará en una mejora del dinamismo de conducción y de la respuesta al volante. El disco de freno (de fundición de acero) y la campana del freno (de aluminio) están unidos mediante pasadores especiales, en lugar de tornillos como hasta ahora. Esta construcción ahorra espacio, que puede utilizarse para mejorar la refrigeración de los frenos. Otra novedad son los taladros en los discos, optimizados para un sentido de giro determinado de la rueda. Además del ahorro de peso y la disipación mejorada del calor, esta solución destaca por la respuesta más rápida al conducir sobre calzadas húmedas, y un mejor efecto de limpieza de los forros tras el proceso de frenado.

En el eje delantero de las dos versiones del SL con motor V8 se montan discos de freno compuestos autoventilados y perforados de formato 390 x 36 mm con pinzas fijas de 6 émbolos; en el eje trasero se trata de discos de 360 x 26 mm con pinzas de garra de 1 émbolo. El SL 55 4MATIC+ utiliza pinzas de freno pintadas en color rojo, el SL 63 4MATIC+ pinzas de freno amarillas.

Como opción es posible encargar para las dos variantes del SL el sistema de frenos cerámicos de alto rendimiento AMG con discos compuestos. En ese caso se montan discos de freno de 402 x 39 milímetros en el eje delantero y de 360 x 32 milímetros en el eje trasero. Esta opción permite ahorrar peso en comparación con el freno de serie. Al mismo tiempo, los discos cerámicos pueden soportar esfuerzos extremos y ayudan a reducir de forma permanente la distancia de frenado. Por lo tanto, son ideales para el uso en circuitos de carreras. Gracias a la pintura de color bronce de las pinzas de freno, este equipo puede identificarse de inmediato como componente de alta tecnología. Todos los forros de freno están exentos de cobre, por lo que son especialmente ecológicos.

Conjuga agilidad y estabilidad

El nuevo Mercedes-AMG SL: la dirección activa del eje trasero

Por primera vez en su larga historia se equipa el SL de serie con una dirección activa del eje trasero (HAL). En función de la velocidad de marcha, las ruedas traseras giran en el mismo sentido o en sentido antagonista a las ruedas delanteras. Este sistema, optimizado con precisión para las características del nuevo SL, permite por tanto un comportamiento de marcha tanto ágil como estable. Otras ventajas son el control mejorado del vehículo en el margen límite y las menores fuerzas en la dirección, pues la desmultiplicación de la dirección en el eje delantero es más directa (12,8:1 en vez de 14,2:1 sin HAL).

El elemento central del sistema son dos actuadores electromecánicos en la dirección —combinación de motor eléctrico con un engranaje de husillo— sin unión mecánica con el volante. Estos componentes sustituyen a los brazos de convergencia convencionales del eje trasero. Este sistema electrónico o «by-wire» (mediante cables) utiliza un diagrama característico definido para regular el ángulo de orientación de las ruedas traseras. La variación del ángulo de convergencia en la rueda trasera asciende a un máximo de 2,5 grados en un sentido.

Hasta una velocidad de 100 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario al sentido de giro de las ruedas delanteras. Esto equivale a una reducción virtual de la batalla del vehículo. Las ventajas son evidentes. El SL gira con mayor agilidad al tomar curvas, con lo que aumenta el placer de conducción y se precisan menos movimientos del volante. Otras ventajas son la mejor maniobrabilidad y la disminución del diámetro de giro en situaciones cotidianas de conducción; por ejemplo, al cambiar de sentido, o al aparcar.

Si el SL se desplaza a más de 100 km/h, el sistema hace girar las ruedas traseras en paralelo a las ruedas delanteras (el ángulo máximo de orientación de las ruedas es entonces de 0,7 grados). Esto equivale a un alargamiento virtual de la batalla, que mejora sensiblemente la estabilidad de marcha. Al mismo tiempo, al cambiar de dirección aumenta más rápidamente la fuerza de guiado lateral en las ruedas traseras, lo que acelera la reacción al accionamiento del volante.

La dirección activa del eje trasero no sólo mejora la maniobrabilidad en curvas, sino que asiste al conductor también en maniobras bruscas de esquivas y aumenta por tanto la seguridad activa. Con ello es más fácil dominar el SL en el margen crítico de conducción.

Por lo demás, la respuesta depende también del programa de conducción AMG DYNAMIC SELECT seleccionado. En el modo Sport+, por poner un ejemplo, la dirección del eje trasero reacciona con mayor agilidad y de forma más directa, incluso a menores velocidades. De ese modo puede asistir al conductor en una maniobra automatizada de estacionamiento o si se hace uso de la función de aparcar a distancia. Más adelante será posible implementar actualizaciones «over the air», sin conexión física del vehículo.

Amplio margen para personalizar el carácter del vehículo

El nuevo Mercedes-AMG SL: los programas de conducción

Los seis programas de conducción de AMG DYNAMIC SELECT —«Calzada resbaladiza», «Comfort», «Sport», «Sport +», «Individual» y «RACE» (programa de conducción RACE de serie en el SL 63 4MATIC+, en el SL 55 4MATIC+ forma parte del paquete AMG DYNAMIC PLUS opcional)— brindan mayores posibilidades a la hora de personalizar la característica del vehículo, entre confortable y dinámica.

Con este reglaje se modifican numerosos parámetros relevantes:

- Propulsión: curva característica del acelerador, puntos de cambio y duración de las transiciones en los cuatro niveles Reduced, Moderate, Sport y Dynamic
- AMG DYNAMICS: funciones de control de la agilidad, como la regulación de la tracción integral, la curva característica de la dirección y el ESP®; funciones adicionales en los niveles Basic, Advanced, Pro o Master
- Sistema de escape: sonoridad y característica de las funciones de sonido Balanced y Powerful
- Tren de rodaje: en los programas Comfort, Sport, Sport+

Los distintos programas ofrecen una vivencia individual al volante, a la medida de las diversas condiciones de conducción y los deseos del conductor.

- «Calzada resbaladiza»: armonización ideal sobre calzadas resbaladizas o heladas con reducción de la potencia y curva de par más horizontal. Los cambios suaves de relación y la conmutación temprana a una marcha más larga refuerzan la sensación de estabilidad en la conducción.
- «Comfort»: conducción confortable y optimizada para reducir el consumo, entre otras medidas mediante cambios muy tempranos a una marcha más larga. El tren de rodaje y la dirección presentan una armonización confortable. Al mismo tiempo, se mantiene activada la función de parada y arranque ECO.
- «Sport»: carácter deportivo con una respuesta más ágil al accionamiento del acelerador, cambios de relación más rápidos, cambios más tempranos a una marcha inferior y función de doble embrague, que hace más perceptible y emocional el cambio de relación. La armonización del tren de rodaje y la dirección es más dinámica.
- «Sport+»: carácter extremadamente deportivo con respuesta aún más ágil al acelerador, función de doble embrague con una sonoridad acentuada al reducir e intervención precisa en el par motor al acoplar una marcha superior, con supresión parcial de determinados cilindros para un acoplamiento más rápido de la marcha. Aumento del número de revoluciones de ralentí para un arranque más rápido. El tren de rodaje, la dirección y la cadena cinemática presentan un ajuste aún más dinámico.
- «RACE» (de serie en el SL 63 4MATIC+, opcional para el SL 55 4MATIC+ en el marco del paquete AMG DYNAMIC PLUS): para la conducción dinámica en circuitos de carrera cerrados al público. En este modo, todos los parámetros están optimizados para permitir máximas prestaciones.
- «Individual»: ofrece la posibilidad de seleccionar y memorizar valores individuales para los parámetros mencionados, de acuerdo con las preferencias del conductor. En los modos «Reduced» y «Moderate» de la propulsión está disponible además la función de planeo.

AMG DYNAMICS: más agilidad y una mayor estabilidad

Los modelos SL disponen de AMG DYNAMICS, una función adicional vinculada a los programas de conducción de AMG DYNAMIC SELECT. Este sistema integrado de control de la estabilidad amplía las funciones estabilizantes del ESP® con intervenciones en la regulación de la tracción integral, en la curva característica de la dirección, en la regulación del sistema de tracción integral variable y en el ESP®, destinadas a agilizar el comportamiento. Al tomar curvas con dinamismo, por ejemplo, el sistema

interviene brevemente en el freno de la rueda trasera del lado interior de la curva y origina así un momento de guiñada definido en torno al eje vertical que favorece un cambio de dirección espontáneo y preciso. El margen abarca desde un enfoque extremadamente estable hasta un alto dinamismo. Al seleccionar un programa de conducción, el visualizador de medios muestra el símbolo AMG DYNAMICS junto con la denominación correspondiente.

- «Basic» está vinculado a los programas de conducción «Calzada resbaladiza» y «Comfort». Los roadsters se distinguen con este ajuste por un comportamiento muy estable, con gran atenuación de las fuerzas de guiñada.
- «Advanced» se activa en el programa «Sport». Los modelos SL conservan un balance neutro. Una menor atenuación de los movimientos de guiñada, menores correcciones del ángulo de la dirección y una mayor agilidad favorecen maniobras dinámicas como, por ejemplo, la conducción en carreteras sinuosas.
- «Pro» (abreviatura de «Professional») forma parte del programa «Sport+». El conductor recibe en el modo «Pro» mayor asistencia en maniobras dinámicas de conducción, de modo que aumenta la agilidad y mejora la confirmación del contacto con la calzada al conducir en curvas.
- «Master» está vinculado al programa de conducción «RACE» (de serie en el SL 63 4MATIC+, opcional para el SL 55 4MATIC+ en el marco del paquete AMG DYNAMIC PLUS). El modo «Master» se dirige a conductores que desean experimentar el dinamismo y el placer al volante en circuitos cerrados al público. «Master» ajusta un reglaje con tendencia ligeramente sobreviradora, con pocas correcciones en la dirección y una respuesta más ágil al volante. De esta manera, el modo «Master» es aval de máxima agilidad y permite disfrutar con plenitud del potencial dinámico del automóvil. Para poder activar el modo «Master», el conductor tiene que accionar el pulsador separado para el ESP® en la consola central y seleccionar el ESP® SPORT Handling Mode o el modo ESP® OFF.

En el programa de conducción «Individual», el conductor puede definir personalmente las características de los niveles de AMG DYNAMICS «Basic», «Advanced», «Pro» y «Master».

Funciones aerodinámicas activas para un equilibrio perfecto y más eficiencia

El nuevo Mercedes-AMG SL: la aerodinámica

Un capítulo esencial en el desarrollo del nuevo SL consistía en lograr una elevada eficiencia aerodinámica. En concreto, se trataba de alcanzar una relación perfectamente equilibrada entre una baja resistencia aerodinámica y fuerzas ascensionales reducidas. El lujoso roadster se beneficia aquí de la extensa experiencia de Mercedes-AMG en la competición automovilística. Los numerosos elementos aerodinámicos activos en el frontal y en la zaga están integrados sin solución de continuidad en el diseño exterior del automóvil. Otros detalles y medidas contribuyen asimismo a la reducción del coeficiente de resistencia aerodinámica hasta una cota mínima de c_x 0,31, un valor excelente para un deportivo descapotable. Las propiedades aerodinámicas optimizadas ayudan a reducir el consumo y a estabilizar el comportamiento del vehículo.

El diseño aerodinámico del SL satisface las complejas exigencias a la estabilidad de marcha, la resistencia aerodinámica, la refrigeración de los componentes y el ruido aerodinámico. Un dimensionamiento aerodinámico adecuado ayuda a aliviar situaciones críticas de conducción, por ejemplo, durante una maniobra repentina de esquivar a alta velocidad. Al mismo tiempo, contribuye a facilitar el manejo del vehículo, a incrementar la eficiencia y a reducir el ruido aerodinámico.

El diseño de un roadster plantea un desafío especial a la hora de asegurar un balance aerodinámico equilibrado en cualquier situación, tanto con la capota abierta como cerrada. Se trata de conseguir que el carácter del vehículo y las propiedades de conducción permanezcan invariables. Por lo demás, no debe variar en gran medida el nivel de ruidos si se bajan las ventanillas laterales o si el montaje del paravientos modifica las condiciones básicas.

La configuración tridimensional del faldón delantero con perfil Jet-Wing y splitter frontal no sólo reduce las fuerzas ascensionales a la cota deseada, sino que ayuda también a optimizar el flujo de aire de entrada y de salida en los módulos de refrigeración. Además, la configuración aerodinámica de los canales de aire para refrigeración de los frenos mejora de forma precisa el rendimiento de éstos. Los bajos del vehículo con revestimiento integral de gran superficie son garantía de una conducción exacta del aire de salida del radiador de aceite y de un caudal optimizado de aire para el difusor trasero.

Sistema de regulación del aire AIRPANEL, por primera vez en dos piezas

Otra especialidad técnica que mejora las propiedades aerodinámicas del SL es el sistema activo de regulación del aire AIRPANEL de dos componentes. El primer elemento utiliza lamina verticales, ocultas detrás de la calandra del radiador y de la toma inferior de aire en el faldón delantero. El segundo componente, situado detrás de la toma superior de aire, consta de lamina horizontales. Todas las lamina se regulan por vía electrónica y se abren o se cierran con ayuda de motores eléctricos para optimizar la corriente de aire y, por tanto, los parámetros aerodinámicos en función de la demanda.

En condiciones normales, las lamina están cerradas, incluso al circular a la velocidad máxima. En esta posición reducen la resistencia aerodinámica y permiten dirigir el aire de forma precisa hacia los bajos del vehículo para reducir aún más las fuerzas ascensionales en la sección delantera. Una vez que se ha alcanzado una temperatura determinada en componentes definidos, y si la demanda de aire de refrigeración es especialmente elevada, se abren las lamina (en el segundo sistema más tarde, al alcanzarse una velocidad de 180 km/h) y dejan pasar el caudal máximo de aire de refrigeración hacia los intercambiadores de calor. Esta técnica exige una regulación activa rápida e inteligente.

Spoiler trasero activo con estrategia inteligente de operación

Esto mismo puede decirse de otro componente activo de la concepción aerodinámica, el spoiler trasero extensible integrado sin solución de continuidad en la silueta del vehículo. El ajuste de este componente varía en función de la situación de conducción. El software de control tiene en cuenta para ello numerosos parámetros. Por ejemplo, la velocidad de marcha, la aceleración longitudinal y transversal y la velocidad de giro de la dirección.

A partir de una velocidad de 80 km/h, el spoiler puede asumir posiciones con cinco ángulos diferentes para desempeñar distintas tareas, desde optimizar la estabilidad de marcha hasta reducir la resistencia aerodinámica. Si el sistema reconoce situaciones con elevado dinamismo de conducción, coloca el alerón trasero en la posición más empinada y garantiza así un comportamiento dinámico y seguro.

- Posición 0 (recogido), ángulo de -11 grados, 0-80 km/h: el spoiler trasero, integrado plenamente en el diseño de la tapa del maletero, no modifica el aspecto del vehículo a vehículo parado y a baja velocidad. El mecanismo de ajuste está protegido de la suciedad y de cuerpos externos en el vehículo aparcado.
- Posición 1, ángulo de +6 grados, 80-140 km/h: en esta posición, el nuevo SL muestra la menor resistencia aerodinámica (menor que en la posición 0), con lo que se consigue la máxima eficiencia y un bajo consumo.
- Posición 2, ángulo de +11 grados, 140-160 km/h: balance optimizado entre baja resistencia aerodinámica y estabilidad de marcha a partir de la gama media de velocidad
- Posición 3, ángulo de +17 grados, de 160 km/h hasta la velocidad máxima: balance optimizado entre baja resistencia aerodinámica y estabilidad de marcha hasta la velocidad máxima
- Posición 4, ángulo de +22 grados, Dynamic Position, de 120 km/h hasta la velocidad máxima, si el vehículo reconoce un estilo de conducción con alto dinamismo: máximo dinamismo transversal, fruto de la máxima carga aerodinámica, para una excelente adherencia a la calzada. Al mismo tiempo, máxima estabilidad de marcha. En esta posición, el conductor puede extender el spoiler con independencia de la situación de conducción, pulsando para ello la tecla con visualizador integrada en el volante.

Aumento de la eficiencia y la carga aerodinámica con el paquete aerodinámico opcional

Este paquete no se limita a mejorar el aspecto exterior del vehículo. Flics más grandes en los parachoques delantero y trasero, un difusor trasero de mayor tamaño y un perfil aerodinámico activo en los bajos del vehículo, por delante del motor, mejoran considerablemente las propiedades aerodinámicas del vehículo, tanto la carga aerodinámica como la resistencia aerodinámica. De esa manera mejoran las propiedades de marcha a alta velocidad, especialmente la aceleración transversal, la estabilidad direccional, la estabilidad al frenar y la eficiencia. La velocidad umbral a la que se activa el spoiler trasero varía con el paquete aerodinámico. El spoiler trasero se extiende en la posición 1 y la posición 2 a una velocidad 10 km/h inferior, y mejora el balance con un ángulo más empinado de 26,5 grados en la Dynamic Position.

Perfil aerodinámico activo en los bajos del vehículo

El perfil aerodinámico activo que forma parte del paquete aerodinámico opcional, oculto de forma casi invisible en los bajos del vehículo, por delante del motor, contribuye de forma decisiva a mejorar el comportamiento del vehículo. Este elemento de fibra de carbono de solo dos kilogramos de peso reacciona a la posición del selector AMG DYNAMICS y se extiende automáticamente unos 40 milímetros hacia abajo al circular a una velocidad de 100 km/h en el modo Basic/Advanced, o bien de 80 km/h en el modo Pro/Master. De ese modo modifica claramente el caudal de aire en los bajos del vehículo. Con ello se genera el llamado efecto Venturi, que hace que el vehículo se adhiera adicionalmente a la calzada, reduciendo así las fuerzas ascensionales en el eje delantero, en una cota de unos 50 kilogramos al

circular a una velocidad de 250 km/h. El conductor experimenta este efecto positivo en la dirección, incluso a menor velocidad. En concreto, resulta más fácil guiar con precisión el SL en las curvas, y también mejora la estabilidad direccional en rectas. El roadster reacciona con mucha más agilidad, especialmente al girar con rapidez y en situaciones con elevada aceleración transversal, y permanece al mismo tiempo predecible y fácil de controlar. Este elemento mejora asimismo el coeficiente de resistencia aerodinámica.

En el momento en que el motor eléctrico extiende el perfil se abre también la abertura de salida de aire del radiador del motor en el frontal y conduce directamente la corriente de aire en dirección al difusor trasero. De ese modo, este componente recibe el flujo ideal de aire. Con ello aumenta también la estabilidad del eje trasero y disminuye el nivel de temperatura de los puntos calientes en la zona trasera. Al mismo tiempo, las mejoras aerodinámicas del nuevo SL velan por una refrigeración mejorada de los frenos, pues se conduce el aire frío directamente hacia los discos de las ruedas. El componente activo se suspende de elementos elásticos como protección para evitar daños mecánicos, y puede desplazarse sin problemas hacia arriba al sobrepasar ondulaciones en la calzada.

Por otro lado, el elemento activo refuerza la acción del sistema activo de regulación del aire de ventilación AIRPANEL. Si se cierran las persianas móviles disminuye una vez más la fuerza ascensional en el eje delantero. El perfil aerodinámico en los bajos del vehículo puede extenderse a vehículo parado (por ejemplo, para limpiarlo y eliminar las hojas), y se recoge automáticamente al ponerse en marcha. El perfil se extiende a continuación de forma automática al alcanzarse el perfil de velocidad correspondiente.

Ruedas con propiedades aerodinámicas optimizadas reducen el peso y la resistencia aerodinámica. Con el SL se ofrecen además numerosas llantas de aleación con propiedades aerodinámicas optimizadas en formato de 20 o 21 pulgadas de diámetro, que provocan menos turbulencias, con lo que disminuye la resistencia aerodinámica. Cabe destacar especialmente las llantas de 20 pulgadas con anillos de plástico de acción aerodinámica, que contribuyen además a reducir el peso total.

El bajo nivel de ruido aerodinámico del SL contribuye en gran medida al confort en recorridos largos típico de Mercedes. Sistemas efectivos de hermetizado y un diseño aeroacústico perfeccionado son garantía de una gran idoneidad para el uso a diario de este vehículo. También aporta una importante contribución a la seguridad activa la ausencia de suciedad en los retrovisores exteriores, las ventanillas laterales y la luneta trasera.

Numerosas posibilidades de personalización para una presencia individual

El nuevo Mercedes-AMG SL: el equipamiento

Los detalles de equipamiento y las numerosas opciones brindan variadas posibilidades de personalización del nuevo SL, de modo que el propietario puede otorgarle el cariz deseado, sea deportivo y dinámico, o sea lujoso y elegante. Doce colores para la carrocería, incluyendo las dos tonalidades exclusivas hiperazul metalizado y MANUFAKTUR gris Monza magno, tres versiones para el techo, numerosos diseños nuevos de las llantas en formato de 19 a 21 pulgadas y diversos paquetes de diseño exterior permiten disfrutar con la elección.

En la fecha de su lanzamiento, Mercedes-AMG ofrece el nuevo SL en doce atractivas pinturas. Junto a la pintura estándar amarillo sol, la oferta incluye también pinturas especialmente exclusivas de la gama MANUFAKTUR. A esto se añaden las pinturas metalizadas plata hightech, negro obsidiana, gris selenita, azul espectral e hiperazul, esta última reservada en exclusiva al SL. Otra pintura exclusiva ostenta la denominación MANUFAKTUR gris Monza magno. La oferta de colores se completa con MANUFAKTUR gris alpino estándar, MANUFAKTUR blanco opalita bright, MANUFAKTUR blanco opalita magno, MANUFAKTUR rojo Patagonia metalizado y MANUFAKTUR azul espectral magno. Todas las pinturas pueden combinarse con capotas textiles de color negro, rojo o gris.

El SL 55 4MATIC+ calza de serie llantas de aleación AMG de 19 pulgadas en diseño multirradio, en color plata o negro mate, a elección. El SL 63 4MATIC+, llantas de aleación AMG de 20 pulgadas y 5 radios dobles. La oferta de ruedas comprende en total nueve variantes. Entre ellas se cuentan dos modelos de 20 pulgadas con propiedades aerodinámicas optimizadas, con 5 radios dobles o en diseño multirradio. El elenco se completa con llantas de aleación AMG de 21 pulgadas y 10 radios y llantas forjadas AMG de 21 pulgadas y 5 radios dobles, en ambos casos en dos colores diferentes de acabado.

Paquetes de diseño exterior para un aire más elegante, o más deportivo

Quien desee optimizar el aspecto de su nuevo SL, subrayando la elegancia o el dinamismo, pueden elegir entre tres paquetes de diseño exterior.

- El paquete cromado exterior AMG incluye detalles nobles en cromo de alto brillo en el faldón delantero, en los embellecedores laterales y en la zaga.
- En combinación con el paquete AMG Night, algunos elementos del exterior presentan un acabado en negro de alto brillo, como el splitter frontal, los embellecedores laterales, las cubiertas de los espejos retrovisores y el elemento de adorno en el difusor trasero. A esto se añaden embellecedores oscuros de la salida de escape. En función de la pintura seleccionada se obtienen así llamativos contrastes o transiciones fluidas.
- El paquete AMG Night II incluye además otros elementos en negro de alto brillo, como la calandra del radiador, la tipografía y la estrella Mercedes en la zaga.
- Si se adquiere el paquete exterior de fibra de carbono AMG, los componentes de construcción ligera en fibra de carbono recuerdan a la historia del SL en el automovilismo deportivo. Entre las piezas de fibra de carbono se cuentan el splitter frontal, las carcasas de los retrovisores exteriores y el difusor en la parte trasera. A ello se añaden los embellecedores de la salida de escape en negro de alto brillo.

Paquete AMG DYNAMIC PLUS para optimizar el placer de conducción

El SL 55 4MATIC+ puede equiparse opcionalmente con el paquete AMG DYNAMIC PLUS (forma parte del equipamiento de serie del SL 63 4MATIC+). Este paquete combina numerosos componentes de altas prestaciones que aumentan el placer de conducción con una agilidad impresionante:

- Apoyos dinámicos para el motor AMG, que integran el motor de forma más rígida o más flexible a la carrocería en función de la situación de conducción. De ese modo se logra en todo momento el mejor balance posible, entre dinamismo de conducción y confort.
- El diferencial autoblocante AMG con regulación electrónica en el eje trasero distribuye la fuerza entre las ruedas con mayor rapidez y más precisión al tomar curvas con rapidez o al acelerar con brío, y garantiza de ese modo la máxima tracción posible.
- Con solo pulsar un botón, el programa de conducción «RACE» brinda las prestaciones de un bólido de competición, como una respuesta aún más espontánea del motor y curvas características más directas para el acelerador. Puede seleccionarse como programa de conducción adicional mediante las teclas AMG en el volante.
- La altura rebajada en diez milímetros contribuye a reducir la altura del centro de gravedad del vehículo y lo estabiliza adicionalmente.
- Las pinzas de freno AMG de color amarillo subrayan a la vista el mayor potencial dinámico.

Un ambiente noble en el habitáculo para viajar relajado y con elevado confort

En el interior del nuevo SL se utilizan materiales de alta calidad en tonalidades que armonizan entre sí para crear un ambiente lujoso de bienestar. El tapizado de napa de serie en los modelos V8 está a disposición en los siguientes colores: negro, Sage Grey/negro y Red Pepper/negro, así como marrón Siena/negro. Quien busque un toque especialmente exclusivo puede elegir uno de los tapizados opcionales MANUFATUR beige macchiato/gris titanio o MANUFATUR marrón tartufo/negro. Los asientos AMG Performance pueden encargarse además en una combinación de napa y microfibra DINAMICA con costuras de adorno de color amarillo o rojo.

Como complemento a este equipo es posible escoger los elementos de adorno y la consola central, no solo en el color de serie negro de alto brillo, sino también en aluminio o en fibra de carbono, así como en MANUFATUR cromo negro. El volante AMG Performance con calefacción del volante de serie está a disposición en varias ejecuciones: napa y napa/microfibra DINAMICA.

Llave Mercedes-AMG con confortables funciones KEYLESS-GO

Ambas variantes del nuevo SL incluyen de serie la función KEYLESS-GO con manillas de las puertas enrasadas con la carrocería. En el momento en que detecta la llave electrónica en la cercanía inmediata del vehículo (en un entorno aproximado de un metro del mismo), la electrónica del vehículo establece una comunicación con ella utilizando las antenas. Si el código coincide con el valor memorizado, el vehículo reconoce a su propietario y desbloquea el cierre centralizado. Otra ventaja es que no resulta posible bloquear por inadvertencia el SL mientras la llave electrónica se encuentra dentro del vehículo. Para bloquear el vehículo de forma activa puede utilizarse la llave, o también pulsar la tecla en la manilla de la puerta del conductor o del acompañante. El proceso de arranque se inicia también cómodamente sin necesidad de utilizar la llave de contacto. El motor arranca en el momento en que se acciona la tecla de arranque y parada situada a la derecha, junto al volante, mientras se mantiene pisado el pedal de freno.

Detalles del equipamiento de serie como el sistema de carga inalámbrica, que permite recargar sin necesidad de cables la batería de los smartphones compatibles con el llamado estándar Qi, subrayan el alto nivel de confort del nuevo Mercedes-AMG SL. La superficie correspondiente para la carga por inducción se encuentra en el compartimento portaobjetos en la consola central. La pantalla táctil muestra detalles del proceso de carga.

Ayudantes discretos

El nuevo Mercedes-AMG SL: los sistemas de asistencia a la conducción

Los sistemas de asistencia a la conducción utilizan numerosos sensores, cámaras y equipos de radar para observar el tráfico y el entorno del nuevo roadster. Siempre que es necesario, pueden intervenir en fracciones de segundo. Al igual que sucede en las actuales generaciones de la Clase C y la Clase S de Mercedes, el conductor cuenta con la ayuda de numerosos sistemas, nuevos o ampliados. Estos equipos le asisten en situaciones cotidianas —por ejemplo, adaptando la velocidad, manteniendo la separación respecto a otros vehículos, o facilitando el guiado en curvas o las maniobras de cambio de carril— y le permiten conducir de forma más confortable y más segura. Si se reconoce un peligro, numerosos sistemas le ayudan a reaccionar correctamente a una colisión inminente. Un nuevo concepto de visualizado en el cuadro de instrumentos facilita la percepción del funcionamiento de los sistemas.

La nueva representación de los sistemas de asistencia en el cuadro de instrumentos muestra de forma comprensible y transparente en una imagen maximizada el funcionamiento de dichos sistemas. El conductor reconoce aquí en una abstracción tridimensional su vehículo, la ruta que sigue, las líneas delimitadoras del carril y la presencia de otros usuarios de la vía, como turismos, camiones, motocicletas y ciclistas. Sobre la base de esta representación del entorno se visualizan el estado del sistema y el funcionamiento de los asistentes. La nueva representación animada del funcionamiento de los sistemas de asistencia a la conducción se basa en una escena virtual en 3D, generada en tiempo real. Esta representación dinámica de alta calidad contribuye a hacer transparente el funcionamiento de los sistemas de asistencia a la conducción en una vivencia de conducción con elementos de realidad aumentada.

A continuación se resumen las novedades más importantes en los sistemas del nuevo SL:

ATTENTION ASSIST

Este sistema implementado de serie puede reconocer síntomas típicos de cansancio y falta acusada de atención por parte del conductor, y animarle con un aviso de advertencia a parar para descansar.

Asistente activo de distancia DISTRONIC

Este sistema inteligente puede mantener automáticamente la distancia preseleccionada respecto a los vehículos que circulan por delante en carreteras de todo tipo, tanto autopistas como carreteras secundarias, y en ciudad. Algunas novedades son

- la reacción a usuarios de la vía detenidos hasta una velocidad máxima de 100 km/h con el fin de evitar una colisión (hasta ahora, 60 km/h)
- la selección del dinamismo de DISTRONIC en MBUX, con independencia de DYNAMIC SELECT.

Asistente activo de dirección

Este equipo ayuda al conductor a mantener el vehículo en su carril cuando circula a menos de 210 km/h. Algunas novedades son

- el reconocimiento del carril utilizando adicionalmente la cámara de 360°,
- un aumento significativo de la disponibilidad y el rendimiento en curvas al circular por carreteras secundarias,
- la mejora del centrado del vehículo en su carril al conducir por autopista,
- la ayuda en la conducción desaxial respecto al centro del carril en función de la situación (por ejemplo, formación de un corredor de emergencia, o bien orientación por el arcén de la calzada en carreteras secundarias sin marcado del centro de la vía).

Asistente para señales de tráfico

Junto a las restricciones de la velocidad máxima autorizada señalizadas de forma convencional, reconoce también puentes de señalización y señales provisionales en zonas de obras. Algunas novedades son

- una función de advertencia ante señales de STOP, que avisa si el conductor está a punto de ignorar una señal de este tipo,
- una función de advertencia de semáforo rojo, que avisa si el conductor está a punto de saltarse un semáforo en rojo.

Detector activo de cambio de carril

El detector activo de cambio de carril utiliza una cámara para reconocer si el vehículo ha sobrepasado una línea delimitadora de la calzada o del arcén al conducir en un rango de velocidad de 60 a 250 km/h, y ayuda al conductor a impedir que el vehículo se salga de su carril por inadvertencia. Si existe peligro de colisión con usuarios de la vía reconocidos en el carril contiguo —por ejemplo, vehículos en maniobra de adelantamiento o circulando en sentido contrario—, el sistema interviene asimismo en los frenos. Algunas novedades son

- la reacción a los márgenes de la calzada, por ejemplo, al césped más allá del arcén,
- la intervención especialmente intuitiva mediante la dirección,
- la posibilidad de ajustar la sensibilidad mediante un menú (temprana, mediana, tardía).

Asistente activo para cambio de carril

El asistente activo para cambio de carril ayuda al conductor de forma cooperativa al cambiar al carril contiguo en vías de varios carriles. El cambio de carril hacia la izquierda o hacia la derecha se soporta solamente si los sensores indican que el carril adjunto está delimitado respecto al propio carril por una línea discontinua, y no se reconoce ningún vehículo en la zona relevante para la seguridad. Algunas novedades son

- la fase más larga de búsqueda (15 segundos en vez de 10 segundos, en función del país), en la que puede llevarse a cabo el cambio de carril, y
- el mayor dinamismo transversal (en función del país).

Asistente activo de parada de emergencia

El asistente activo de parada de emergencia frena el vehículo dentro de su propio carril —hasta la detención si es necesario— si reconoce durante la marcha que el conductor no está en condiciones de asumir el control de su vehículo. En el nuevo SL, esto funciona también en el caso de que no esté conectado el asistente activo de distancia DISTRONIC con servodirección inteligente. Otra novedad es el accionamiento del pretensor de cinturón y una sacudida mediante los frenos como última advertencia antes de la intervención en los frenos.

Asistente de frenado activo con función de cruce

El asistente de frenado activo hace uso de los sensores instalados en el vehículo para registrar si existe peligro de colisión con vehículos que circulan por delante, en sentido contrario o que cruzan la propia calzada. Si se reconoce un peligro de colisión inminente, el sistema puede advertir al conductor con señales ópticas y acústicas. Si el conductor no frena con la contundencia necesaria también es posible ayudarlo mediante un incremento del momento de frenado conforme con la situación, e incluso iniciar un frenado de emergencia autónomo si no se registra ninguna reacción del conductor. Algunas novedades son

- la función de girar (entre otros, advertencia de peatones que cruzan la calzada al girar),
- la extensión de la función de cruce a las carreteras secundarias (hasta 120 km/h en vez de 72 km/h),

- la advertencia y el frenado autónomo si se detecta tráfico en sentido contrario.

Control activo de ángulo muerto y función de advertencia al bajar del vehículo

El control activo de ángulo muerto puede advertir con señales ópticas —y también con señales acústicas, si se ha activado el intermitente— del peligro de una colisión lateral al conducir en el rango de velocidad de unos 10 a 200 km/h. Si el conductor ignora las advertencias e inicia un cambio de carril, el sistema puede intervenir en último término en los frenos de uno de los lados para corregir la deriva si la velocidad es superior a 30 km/h. A esto se suma la función de advertencia al salir del vehículo parado, que señala a los ocupantes que se disponen a salir la presencia de un vehículo en movimiento en la zona crítica (incluyendo bicicletas). Esta función está disponible con el vehículo parado durante un máximo de tres minutos después de desconectar el encendido. Algunas novedades son

- el complemento de la señalización de peligros con la iluminación activa de ambiente (también para la advertencia al bajar del vehículo);
- gracias a las cámaras del asistente interior MBUX, es posible advertir del peligro incluso en el momento en que el conductor o el acompañante extienden la mano en dirección a la manilla de la puerta.

Faros DIGITAL LIGHT con proyección de símbolos de advertencia sobre la calzada

La revolucionaria tecnología de faros DIGITAL LIGHT forma parte del equipamiento de serie de los modelos SL. Esta tecnología permite implementar nuevas funciones, como la proyección de líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada. DIGITAL LIGHT posee en cada faro un módulo de iluminación con tres LED de alta potencia y 1,3 millones de espejos en miniatura, que reflejan y refractan la luz. De esa manera, la iluminación del vehículo alcanza una definición superior a 2,6 millones de píxeles. Los microespejos se encuentran sobre una superficie equiparable a la de la uña del dedo pulgar. Una unidad de control con un potente procesador gráfico envía a modo de streaming una imagen a los espejos por medio de una conexión similar a una interfaz HDMI. Puede decirse, por tanto, que DIGITAL LIGHT utiliza la técnica de un proyector de vídeo. Los nuevos faros pueden reconocerse por la lente cóncava.

El asistente para las luces de carretera trabaja con gran precisión a la hora de enmascarar a los vehículos que circulan en sentido contrario, o las señales de tráfico reflectantes. También mejoran la definición en el límite claro-oscuro y la distribución de la luz de todas las demás funciones de alumbrado adaptativas, como la luz antiniebla, la luz para autopista o la luz para ciudad.

Las siguientes funciones de asistencia son totalmente revolucionarias:

- advertencia de tramos en obras reconocidos, con proyección del símbolo de una excavadora sobre la calzada,
- advertencia de la presencia de peatones en el arcén, y marcado con un foco de luz,
- indicación de la proximidad de semáforos, señales de STOP o de dirección prohibida mediante la proyección de un símbolo sobre la calzada,
- ayuda al circular por carreteras con carriles más estrechos de lo habitual (tramos en obras) mediante proyección de marcas de guiado sobre la calzada,
- visualización del inicio del cambio cooperativo de carril,
- advertencia e indicación de dirección si el detector de cambio de carril o el control de ángulo muerto reconocen un peligro.

Protección preventiva de los ocupantes PRE-SAFE®

El singular sistema preventivo de protección de los ocupantes PRE-SAFE® forma parte del equipamiento de serie del Mercedes-AMG SL. Si se detecta una situación de peligro, PRE-SAFE® puede pretensar a título preventivo los cinturones de seguridad del conductor y el acompañante, o mover el asiento del

acompañante a una posición más favorable en caso de producirse una colisión. PRE-SAFE® utiliza para ello los sensores de otros equipos, como el ESP® o los sistemas de asistencia a la conducción.

También hemos pensado en la seguridad de los pasajeros más jóvenes. En los asientos traseros y en el asiento del acompañante se han previsto anclajes para asientos infantiles conformes con el estándar i-Size, incluyendo fijaciones ISOFIX y TopTether. En el asiento del acompañante se ha instalado un sistema automático de reconocimiento de asientos infantiles, que desconecta el airbag de este asiento por motivos de seguridad si viajan pequeños pasajeros en la plaza del copiloto. Una esterilla integrada en la superficie del asiento analiza la distribución del peso y reconoce un asiento infantil montado. Por lo tanto, no es necesario utilizar asientos infantiles especiales, equipados con transpondedores.

Muchos servicios digitales de Mercedes me connect

El nuevo Mercedes-AMG SL: conectividad

El sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) abre numerosas posibilidades de manejo intuitivo, y permite hacer uso de un gran número de servicios digitales de Mercedes me connect. Entre las ventajas para el conductor destacan el concepto intuitivo de manejo mediante pantalla táctil o botones Touch Control en el volante, la integración del smartphone con ayuda de Apple CarPlay y Android Auto, el sistema manos libres integrado mediante Bluetooth y la radio digital (DAB y DAB+).

En combinación con MBUX, los clientes tienen ya acceso a prácticos servicios de conectividad, como Live Traffic Information. Con Mercedes me connect, el nuevo SL es más inteligente todavía. El conductor puede hacer uso de numerosas funciones, tanto antes y después del desplazamiento como durante la marcha. Para ello es suficiente con vincular el roadster a una cuenta Mercedes me en el Portal Mercedes me y aceptar las condiciones de uso de estos servicios.

La oferta de Mercedes me connect es muy amplia, y abarca desde la gestión del mantenimiento y accionamientos a distancia hasta información sobre aparcamientos. Por ejemplo, el SL reconoce si es necesario acudir al taller para el mantenimiento, y envía automáticamente un mensaje al taller de servicio de Mercedes-AMG elegido por el cliente. Este taller puede elaborar una oferta por las tareas de mantenimiento pendientes y enviarla al cliente si éste lo desea. El cliente puede utilizar la consulta a distancia del estado del vehículo para averiguar cómodamente en todo momento y desde cualquier lugar —por ejemplo, en su domicilio o en la oficina— datos importantes de su vehículo, como el nivel de combustible o la presión de inflado de los neumáticos.

El conductor puede utilizar la Mercedes App y activar el cierre o a la apertura a distancia de las puertas para bloquear o desbloquear el vehículo o controlar si el vehículo está bloqueado. Esto es posible en todo momento y desde cualquier lugar. El servicio incluye la entrada de una contraseña al abrir el vehículo, lo que permite reducir el riesgo de acceso no deseado al vehículo. Por lo demás, es posible informar al cliente por correo electrónico de que alguien ha desbloqueado su vehículo a distancia. Otras funciones son, por ejemplo, la localización del vehículo por GPS o la supervisión geográfica del automóvil (geovallado).

Evitar retenciones con efectividad y ahorrar tiempo de conducción

Gracias a la navegación con Live Traffic Information y la comunicación vehicular, el cliente se beneficia de datos sobre el tráfico en tiempo real. De ese modo es posible evitar retenciones con eficiencia y ahorrar un valioso tiempo. Gracias a la comunicación vehicular, los vehículos conectados en red intercambian información acerca de eventos en el tráfico. La información temprana sobre peligros en la ruta —por ejemplo, si se ha conectado el sistema de intermitentes de advertencia— aumenta la seguridad. Las actualizaciones periódicas online del mapa de navegación velan en todo momento por la actualidad de los datos.

Se informa de los aparcamientos disponibles en las vías públicas con pronósticos de probabilidad, y en parte en tiempo real. Esta información, al igual que las plazas libres en parkings públicos, puede consultarse en la Mercedes me App y, como opción, en el mapa de navegación de MBUX. Los datos pueden asumirse como destino en el sistema de navegación. Según el proveedor, es posible que se incluyan informaciones adicionales como el horario de apertura, el número de plazas libres, la altura de

acceso y los precios y modos de pago. Las condiciones meteorológicas actuales y la temperatura en el entorno del vehículo se muestran opcionalmente en el mapa de navegación.

Para determinar el destino del viaje pueden utilizarse también direcciones de 3 palabras basadas en el sistema what3word (w3w). what3words es el modo más sencillo de especificar una ubicación. Este sistema divide el mundo en cuadrados de tres metros de lado. Cada cuadrado posee una dirección unívoca e inconfundible, formada por tres palabras. Esto permite especificar la posición de cualquier lugar en nuestro planeta, incluso ahí donde no existen direcciones postales. Esto puede ser de gran ayuda en la búsqueda de un destino.

Con ayuda del asistente de voz «Hey Mercedes» pueden utilizarse las funciones de MBUX y pueden realizarse consultas online, por ejemplo, sobre la previsión meteorológica, o sobre restaurantes en la cercanía. El cliente no necesita aprender determinadas frases predefinidas. El sistema comprende preguntas formuladas en un estilo coloquial sencillo. Por ejemplo: «¿Dónde puedo comer una hamburguesa cerca de aquí?» y «¿Necesito hoy un paraguas?» Los resultados de la búsqueda online —por ejemplo, de un restaurante, o de un hotel— pueden asumirse como destino en el sistema de navegación. En combinación con el servicio «Internet in the Car» es posible configurar un punto de acceso Wi-Fi o hacer uso de otros servicios, como radio por Internet y recepción de música en streaming.

Datos técnicos¹

Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+

Motor		
Número de cilindros y disposición		8/V
Cilindrada	cm ³	3.982
Potencia nominal	kW/CV	430/585
a un régimen de	rpm	5.500-6.500
Par motor nominal	Nm	800
a un régimen de	rpm	2.500-5.000
Relación de compresión		8,6
Preparación de la mezcla		inyección de gasolina controlada por microprocesador, sobrealimentación biturbo
Transmisión de fuerza		
Propulsión		tracción integral completamente variable AMG Performance 4MATIC+
Cambio		cambio deportivo de 9 marchas SPEEDSHIFT MCT AMG con embrague multidisco húmedo para el arranque
Desmultiplicaciones		
1 ^a /2 ^a /3 ^a /4 ^a /5 ^a /6 ^a /7 ^a /8 ^a /9 ^a marcha		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marcha atrás		4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización semiactiva del balanceo, eje de brazos transversales dobles de aluminio, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales y amortiguación adaptativa regulable
Eje trasero		tren de rodaje AMG ACTIVE RIDE CONTROL con estabilización semiactiva del balanceo, eje de brazos transversales dobles de aluminio, compensación del cabeceo al frenar, muelles helicoidales y amortiguación adaptativa regulable
Sistema de frenos		sistema hidráulico de frenos de doble circuito; discos de freno de 390 mm autoventilados y perforados delante, con pinzas fijas de aluminio de 6 émbolos; discos de freno de 360 mm autoventilados y perforados detrás, con pinzas de garra de aluminio de 1 émbolo; freno de estacionamiento eléctrico, ABS, servofreno de emergencia, ESP® de 3 niveles
Dirección		servodirección paramétrica de accionamiento electromecánico con barra cremallera, desmultiplicación variable (12,8:1 en posición central) y servoasistencia variable
Llantas		delante: 9,5J x 20 H2; detrás: 11J x 20 H2
Neumáticos		delante: 265/40 ZR20; detrás: 295/35 ZR20
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.700
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.660/1.625
Longitud/altura/anchura	mm	4.705/1.353/1.915
Diámetro de giro	m	12,84
Volumen del maletero	l	213-240
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.970
Carga útil	kg	320
Capacidad del depósito/reserva	l	70/10

Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	3,6
Velocidad máxima	km/h	315
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP	l/100 km	12,7-11,8
Emisiones de CO ₂ en el ciclo mixto WLTP	g/km	288-268

Los datos técnicos sobre la potencia, el par, las prestaciones, el consumo y las emisiones que contiene esta publicación son provisionales, y han sido determinados a nivel interno de conformidad con el método de certificación aplicable en cada caso. Todavía no se dispone de valores confirmados por la asociación certificadora TÜV, ni de una homologación de tipo CE o un certificado de conformidad con valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.

Datos técnicos¹

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+

Motor		
Número de cilindros y disposición		8/V
Cilindrada	cm ³	3.982
Potencia nominal	kW/CV	350/476
a un régimen de	rpm	5.500-6.500
Par motor nominal	Nm	700
a un régimen de	rpm	2.250-4.500
Relación de compresión		8,6
Preparación de la mezcla		inyección de gasolina controlada por microprocesador, sobrealimentación biturbo
Transmisión de fuerza		
Propulsión		tracción integral completamente variable AMG Performance 4MATIC+
Cambio		cambio deportivo de 9 marchas SPEEDSHIFT MCT AMG con embrague multidisco húmedo para el arranque
Desmultiplicaciones		
1 ^a /2 ^a /3 ^a /4 ^a /5 ^a /6 ^a /7 ^a /8 ^a /9 ^a marcha		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marcha atrás		4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		tren de rodaje AMG RIDE CONTROL con ejes de brazos transversales dobles de aluminio, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, muelles helicoidales de construcción ligera, estabilizador y amortiguación adaptativa regulable
Eje trasero		tren de rodaje AMG RIDE CONTROL con ejes de brazos transversales dobles de aluminio, compensación del cabeceo al arrancar y al frenar, muelles helicoidales de construcción ligera, estabilizador y amortiguación adaptativa regulable
Sistema de frenos		sistema hidráulico de frenos de doble circuito; discos de freno de 390 mm autoventilados y perforados delante, con pinzas fijas de aluminio de 6 émbolos; discos de freno de 360 mm autoventilados y perforados detrás, con pinzas de garra de aluminio de 1 émbolo; freno de estacionamiento eléctrico, ABS, servofreno de emergencia, ESP® de 3 niveles
Dirección		servodirección paramétrica de accionamiento electromecánico con barra cremallera, desmultiplicación variable (12,8:1 en posición central) y servoasistencia variable
Llantas		delante: 9,5J x 19; detrás: 11J x 19
Neumáticos		delante: 255/45 ZR19; detrás: 285/40 ZR19
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.700
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.665/1.629
Longitud/altura/anchura	mm	4.705/1.359/1.915
Diámetro de giro	m	12,84
Volumen del maletero	l	213-240
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.950
Carga útil	kg	330
Capacidad del depósito/reserva	l	70/10

Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	3,9
Velocidad máxima	km/h	295
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP	l/100 km	12,7-11,8
Emisiones de CO ₂ en el ciclo mixto WLTP	g/km	288-268

Los datos técnicos sobre la potencia, el par, las prestaciones, el consumo y las emisiones que contiene esta publicación son provisionales, y han sido determinados a nivel interno de conformidad con el método de certificación aplicable en cada caso. Todavía no se dispone de valores confirmados por la asociación certificadora TÜV, ni de una homologación de tipo CE o un certificado de conformidad con valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.

Personas de contacto:

Melanie Cecotti, tel.: +49 160 8628464, melanie.cecotti@daimler.com

Jochen Übler, tel.: +49 176 30914191, jochen.uebler@daimler.com

Más información sobre Mercedes-AMG en www.mercedes-amg.com. En nuestra plataforma online Mercedes me media, bajo la dirección media.mercedes-benz.com, así como en nuestro sitio Daimler Global Media, bajo media.daimler.com, pueden encontrarse comunicados de prensa y servicios digitales para periodistas y multiplicadores. También ofrecemos información acerca de temas de actualidad y eventos relacionados con Mercedes-Benz Cars & Vans a través de nuestro canal de Twitter @MB_Press, en www.twitter.com/MB_Press

Mercedes-Benz AG en resumen

La empresa Mercedes-Benz AG es responsable de las actividades globales de Mercedes-Benz Cars y Mercedes-Benz Vans, y cuenta con una plantilla de más de 170.000 empleados en todo el mundo. Ola Källenius es el presidente de la Junta Directiva de Mercedes-Benz AG. Los fines primarios de la empresa son el desarrollo, la producción y la distribución de turismos, furgonetas y monovolúmenes, así como la prestación de servicios relacionados. La empresa aspira asimismo a liderar otros sectores, como la movilidad eléctrica y el software para automóviles. La cartera de productos comprende la marca Mercedes-Benz con las marcas Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ y Clase G, así como la marca smart. La marca Mercedes me brinda a los clientes acceso a los servicios digitales de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG es uno de los mayores fabricantes de turismos de lujo en todo el mundo. En el año 2020, la empresa vendió unos 2,1 millones de turismos y casi 375.000 furgonetas y monovolúmenes. Mercedes-Benz AG promueve continuamente el desarrollo de la red mundial de producción en estas dos áreas de negocio, con unos 35 centros de producción en 4 continentes, y se orienta en especial por las expectativas del mercado de la movilidad eléctrica. En paralelo a estas plantas de vehículos se está creando y ampliando una red global de producción de baterías en tres continentes. La sostenibilidad es el principio rector de la estrategia de Mercedes-Benz. Para la empresa, este concepto supone aportar de forma permanente un valor añadido a todos los niveles, tanto para sus clientes como para sus empleados, inversores, socios comerciales y para la sociedad en su conjunto. La base de ello es la estrategia empresarial sostenible de Daimler. La empresa asume en todo momento su responsabilidad por las repercusiones económicas, ecológicas y sociales de su actividad comercial, teniendo en cuenta la totalidad de la cadena de valor.