



Comunicado de prensa
AMG

Mercedes-AMG SL 43: atractivo modelo básico con motor de tecnología innovadora

Turbocompresor eléctrico con tecnología procedente de la Fórmula 1™, por primera vez en un vehículo de serie

Affalterbach. Tras la introducción de las dos variantes con motor V8, Mercedes-AMG presenta ahora el SL 43 (consumo de combustible en el ciclo mixto; 9,4-8,9 l/100 km, emisiones de CO₂ en el ciclo mixto: 214-201 g/km)¹, una versión básica del legendario roadster de nuevo desarrollo con técnica innovadora. Bajo el capó del descapotable de 2+2 asientos con capota de lona se esconde un motor de gasolina de 4 cilindros en línea y una cilindrada de dos litros, como base para una propulsión sobresaliente. Nunca antes se había incorporado en un vehículo de serie un turbocompresor eléctrico con tecnología procedente de la Fórmula 1™. El sistema implementado en el SL 43 deriva directamente de la técnica utilizada desde hace años con excelentes resultados por el Mercedes-AMG Petronas F1 Team en la categoría reina del deporte del motor. La nueva tecnología de sobrealimentación garantiza una respuesta especialmente espontánea a lo largo de la escala completa de número de revoluciones y brinda así una sensación de conducción mucho más dinámica, aumentando al mismo tiempo la eficiencia. El turbocompresor es accionado por la red de a bordo de 48 voltios, que alimenta asimismo al alternador arrancador accionado por correa (RSG). Como resultado, el Mercedes-AMG SL 43 entrega una potencia de 280 kW (381 CV) y un par máximo de 480 Nm, que puede aumentarse brevemente en determinadas situaciones de marcha con los 10 kW (14 CV) adicionales del RSG. El nuevo modelo básico de la familia SL deslumbra asimismo con un extenso equipamiento de serie. Numerosos equipos opcionales brindan variadas posibilidades para personalizar el vehículo y aumentar el confort y la seguridad.

¹ Los valores indicados son los «valores de CO₂ WLTP» determinados según el artículo 2, n° 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | T +49 711 17 0 | F +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stuttgart | Sede y juzgado de registro: Stuttgart, n° de Registro Mercantil 762873

Presidente del Consejo de Vigilancia: Bernd Pischetsrieder

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

Para obtener más información sobre las cifras oficiales de consumo y las emisiones de CO₂ específicas de los nuevos modelos, 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).

A lo largo de los siete decenios de su historia, el SL ha experimentado una evolución, pasando de bolido de pura sangre a deportivo descapotable de lujo. Este hecho es uno de los motivos por los que es considerado una leyenda del mundo del automóvil. El nuevo Mercedes-AMG SL combina el carácter acusadamente deportivo del SL primigenio con el singular nivel de lujo y la excelencia tecnológica que distingue a los modernos modelos de Mercedes-AMG, marcando así un nuevo hito en la historia de esta serie. El nuevo modelo básico de la gama, el SL 43, refleja estas prestaciones con especial acierto. Se trata del primer vehículo de serie del mundo equipado con un turbocompresor eléctrico. Esta tecnología procedente de la Fórmula 1™ resuelve el conflicto de objetivos entre un sobrealimentador pequeño —con respuesta rápida, pero una potencia máxima relativamente reducida— y un turbocompresor grande con elevada potencia máxima, ligada a un cierto retardo en su activación. Debido al carácter innovador de su sistema de propulsión, el nuevo modelo básico del roadster de 2+2 asientos está predestinado para los amantes de la tecnología. El SL 43 ofrece además un comportamiento de marcha único gracias a la combinación de un motor de 4 cilindros de peso relativamente bajo en el eje delantero con un concepto de tracción trasera.

«El SL ha establecido múltiples hitos tecnológicos a lo largo de su prolongada historia. Del mismo modo que el legendario 300 SL «alas de gaviota» fue en el año 1954 el primer turismo de serie del mundo que operaba con inyección directa de gasolina, el nuevo Mercedes-AMG SL 43 es ahora el primer vehículo de serie con turbocompresor eléctrico. Esta tecnología confiere al SL excelentes prestaciones, ya desde su versión básica. Gracias a ello, la versión supuestamente menos potente de nuestro SL combina la Driving Performance típica de AMG con un nivel insuperable de lujo y confort. Con este innovador propulsor pretendemos satisfacer además las expectativas de un grupo de clientes más amplio», comenta Philipp Schiemer, presidente de la gerencia de Mercedes-AMG GmbH.

«El turbocompresor eléctrico pone de manifiesto de forma fascinante la extensa transferencia de tecnología entre la Fórmula 1 y el desarrollo de los vehículos de serie. Para la implementación en combinación con nuestro potente motor de 4 cilindros M139 pudimos contar con la vasta experiencia de nuestros compañeros de Mercedes-AMG High Performance Powertrains. Esta técnica garantiza un comportamiento más ágil y, por consiguiente, aumenta el placer de conducción, a la par que mejora la eficiencia del grupo propulsor. Nos hemos propuesto objetivos muy ambiciosos con vistas al futuro de la conducción eléctrica. Con ayuda de componentes innovadores como el turbocompresor eléctrico estaremos en condiciones de alcanzar estas metas», subraya Jochen Hermann, Chief Technical Officer de Mercedes-AMG GmbH.

El turbocompresor eléctrico mejora la respuesta del motor

El principio de funcionamiento del turbocompresor eléctrico se basa en la tecnología utilizada por el Mercedes-AMG Petronas F1 Team. El componente clave es un motor eléctrico de unos cuatro centímetros de anchura montado directamente sobre el árbol del turbocompresor, entre la rueda de turbina en el lado de escape y la rueda del compresor en el lado de aire fresco. Este motor impulsa directamente el árbol del turbocompresor con regulación electrónica, acelerando por tanto la rueda del compresor antes de que el caudal de gases de escape asuma esta tarea por medio de la turbina.

Con ello mejora claramente la respuesta del motor inmediatamente por encima del régimen de ralentí y a lo largo de la escala completa de número de revoluciones. El motor de combustión interna reacciona con mayor espontaneidad a las órdenes del acelerador, y la sensación general de conducción es más dinámica. Al mismo tiempo, la electrificación del turbocompresor hace posible alcanzar un par motor más elevado a bajas revoluciones, lo que aumenta asimismo la agilidad y optimiza la capacidad de aceleración al poner en marcha el vehículo. La tecnología del turbocompresor eléctrico está en condiciones de mantener la presión de sobrealimentación, incluso en el caso de que el conductor retire el pie del acelerador, o incluso pise el freno. De ese modo se garantiza una respuesta directa en todo momento.

La red eléctrica de a bordo de 48 voltios alimenta el turbocompresor, que puede alcanzar un número de revoluciones máximo de hasta 170.000 rpm. Esta cota permite operar con un caudal muy elevado de aire. El turbocompresor, el motor eléctrico y la electrónica de potencia están conectados al circuito de

refrigeración del motor de combustión interna para asegurar en todo momento condiciones térmicas ideales. En combinación con el motor de cuatro cilindros en línea y dos litros de cilindrada —con la denominación interna M139—, la innovadora tecnología del SL 43 garantiza una potencia nominal de 280 kW (381 CV) a 6.750 rpm. El par máximo de 480 Nm está disponible entre las 3.250 y 5.000 rpm. En función de la situación, el sistema garantiza además brevemente una potencia adicional de 10 kW (14 CV) a través del alternador arrancador accionado por correa (RSG).

El RSG de segunda generación integrado en la red de a bordo de 48 voltios es la base de un concepto de propulsión híbrida parcial. Además de aumentar temporalmente la potencia, permite implementar funciones que optimizan la eficiencia, como el planeo o la recuperación. La tecnología de 48 voltios aumenta al mismo tiempo el confort, pues las transiciones entre la función de arranque y parada y la función de planeo son prácticamente imperceptibles.

Cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G con embrague húmedo para el arranque y tracción trasera
A diferencia de los modelos compactos de Mercedes-AMG, que incorporan desde hace tiempo el motor M139 de 4 cilindros sin turbocompresor eléctrico y en posición transversal, el propulsor del SL 43 se monta en posición longitudinal. En el modelo básico de la serie SL —que viene siempre equipado con tracción trasera—, este motor se combina por primera vez con el cambio AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission, transmisión multiembrague). 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. La función de doble embrague en los programas de conducción «Sport» y «Sport+» propicia además una experiencia de conducción especialmente sugestiva. Se ha implementado además la función RACE START, que garantiza una aceleración óptima a partir de vehículo parado.

Las prestaciones no dejan nada que desear. El SL 43 acelera en tan solo 4,9 segundos de 0 a 100 km/h y alcanza una velocidad máxima de 275 km/h. Además de sus excelentes prestaciones, el modelo básico de la serie destaca también por sus cotas relativamente bajas de consumo y emisiones.

Arquitectura de roadster con estructura compuesta de aluminio para asegurar la Driving Performance típica de AMG

El nuevo SL de la serie R232 se basa en una arquitectura completamente nueva, desarrollada por Mercedes-AMG. El nuevo canon de dimensiones permite integrar —por primera vez desde el Mercedes SL de la serie R129 del año 1989— 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 brindan espacio suficiente para que viajen cómodamente 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.

El chasis del vehículo, formado por una estructura ligera compuesta de aluminio, consta de un Spaceframe de aluminio con estructura autoportante. Este concepto constructivo garantiza máxima rigidez y, por consiguiente, constituye una base perfecta para una conducción dinámica y precisa, elevado confort, una disposición perfecta de los componentes en el interior y proporciones deportivas de la carrocería. 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 peso bajo. Entre los materiales utilizados se cuentan el aluminio, el magnesio, los materiales reforzados con fibras y el acero. Este último se emplea, por ejemplo, para fabricar el marco del parabrisas. Este último 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 tan solo unos 270 kilogramos. Junto con un centro de gravedad bajo, la construcción ligera de la carrocería es la base de un dinamismo de conducción óptimo.

Modelo básico con discretos atributos de diferenciación en el diseño exterior

El SL 43 se diferencia de los dos modelos con motor de 8 cilindros en algunos detalles del diseño exterior. Por ejemplo, equipa faldones específicos delante y detrás y embellecedores en las salidas de escape redondos en lugar de rectangulares. Entre los atributos característicos del diseño de la carrocería del SL 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. El SL 43 calza de serie llantas de aleación de 19 pulgadas. Como opción se ofrecen también las demás llantas disponibles para los modelos con motor de 8 cilindros. Se trata de llantas de aleación con propiedades aerodinámicas optimizadas en formato de 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.

Elementos aerodinámicos activos mejoran el dinamismo y la eficiencia

Un aspecto destacado del equipamiento técnico es el sistema activo de regulación del aire AIRPANEL, que contribuye a mejorar los parámetros aerodinámicos. Ello se consigue mediante lamas horizontales situadas detrás de la toma superior de aire, que se regulan por vía electrónica y se abren o se cierran con ayuda de motores eléctricos para optimizar el caudal de aire y, por tanto, los parámetros aerodinámicos en función de la demanda.

En condiciones normales, las lamas están cerradas, incluso al circular a la velocidad máxima. En esta posición disminuye la resistencia aerodinámica. Una vez que se ha alcanzado una temperatura determinada en componentes definidos y la demanda de aire de refrigeración es especialmente elevada, se abren las lamas y dejan pasar el caudal máximo de aire de refrigeración hacia los intercambiadores de calor. Esta técnica exige una regulación activa rápida e inteligente.

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. La posición de este componente varía en función de la situación de conducción. El software de control tiene en cuenta para ello numerosos parámetros como, por ejemplo, la velocidad de marcha, la aceleración longitudinal y transversal y la velocidad con que se acciona el volante. 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.

El paquete aerodinámico opcional para el Mercedes-AMG SL 43 incluye flics más grandes en los parachoques delante y detrás y un difusor trasero de mayor tamaño. De ese modo aumenta la fuerza ascensional en los ejes y disminuye al mismo tiempo la resistencia aerodinámica. A ello contribuyen asimismo las distintas velocidades umbral a las que se activa el spoiler trasero, así como su ángulo más erguido de 26,5 grados (en lugar de 22 grados) en la posición Dynamic.

Capota de lona para un peso reducido 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 metálico 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 vellón PES de alta calidad de 450 g/m² de gramaje.

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.

Interior con puesto de conducción «hiperanalógico» y asientos de confort de serie

El interior del Mercedes-AMG SL 43 cautiva con la sugestiva combinación de geometría analógica y mundo digital, un concepto denominado «hiperanalógico» por los especialistas. 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. El tablero de instrumentos simétrico responde a un diseño robusto en forma de ala y se divide en una sección superior y otra inferior. Entre los aspectos destacados cabe mencionar los cuatro difusores galvanizados de turbina para la ventilación. La superficie de estos elementos se prolonga en forma de rotundos resaltes longitudinales 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 que evita reflejos de la luz solar. Con el fin de evitar asimismo 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 en la consola central, entre 12 y 32 grados.

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.

El SL 43 equipa de serie asientos de confort con numerosas opciones de ajuste eléctrico y manual, tapizados en una combinación de símil de cuero ARTICO y tela. Como opción se ofrecen tapizados en cuero, en napa y en napa AMG, así como asientos deportivos AMG y asientos AMG Performance de conformación escultural. Quien busque un toque especialmente exclusivo puede elegir uno de los

tapizados opcionales MANUFAKTUR beige macchiato/gris titanio o MANUFAKTUR 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 el color MANUFAKTUR cromo negro. El volante AMG Performance con calefacción del volante opcional está a disposición en varias ejecuciones: napa y napa/microfibra MICROCUT.

Tren de rodaje de nuevo diseño con eje delantero multibrazo y medidas innovadoras de construcción ligera

El SL 43 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. El nuevo SL es el primer vehículo de serie de Mercedes-AMG equipado 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.

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.

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 del SL 43. Aquí se ha reducido el peso mediante un espesor variable de las paredes. 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.

El SL 43 puede equiparse opcionalmente con la generación más reciente de la amortiguación adaptativa regulable AMG. 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. 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 cruce 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.

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 el vehículo.

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. 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 limpiado de los forros tras el proceso de frenado.

Dirección del eje trasero opcional para conjugar agilidad y estabilidad

El Mercedes-AMG SL 43 puede equiparse opcionalmente 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. La desmultiplicación más directa de la dirección en el eje delantero permite controlar mejor el vehículo en el margen límite y disminuye los esfuerzos necesarios para manejar el volante.

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

Los cinco programas de conducción AMG DYNAMIC SELECT—«Calzada resbaladiza», «Comfort», «Sport», «Sport +» e «Individual», así como el programa «RACE» incluido en el paquete opcional AMG DYNAMIC PLUS— ofrecen un amplio margen para personalizar el carácter del vehículo, entre confortable y dinámico. 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 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.

Gama de equipamiento del SL: gran diversidad para una presencia individual

Los detalles del amplio equipamiento de serie y los numerosos equipos opcionales disponibles para el

Mercedes-AMG SL 43 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. Destacan los doce colores para la carrocería, incluyendo las dos tonalidades exclusivas para el SL hiperazul metalizado y MANUFAKTUR gris Monza magno, tres colores para la capota y algunos diseños nuevos de las llantas.

Quien desee optimizar el aspecto del vehículo, subrayando la elegancia o el dinamismo, puede 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, los flics en el parachoques delantero y el listón de adorno en el embellecedor lateral. El paquete incluye además los embellecedores de la salida de escape en negro de alto brillo, así como el difusor con listón de adorno de fibra de carbono o en negro de alto brillo.

Paquete AMG DYNAMIC PLUS para optimizar el placer de conducción

El SL 43 puede equiparse opcionalmente con el paquete AMG DYNAMIC PLUS, que combina numerosos componentes de altas prestaciones.

- Los apoyos dinámicos para el motor AMG integran el motor en la carrocería de forma más rígida o más flexible, 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 en el eje trasero con regulación electrónica 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 mejor 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.

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

Los sistemas de asistencia a la conducción —disponibles en parte como opción— utilizan numerosos sensores, cámaras y equipos de radar para observar el tráfico y el entorno del nuevo SL 43. Siempre que es necesario, estos ayudantes inteligentes pueden intervenir en fracciones de segundo. Al igual que sucede en las generaciones actuales de la Clase C y la Clase S de Mercedes, el conductor cuenta con la ayuda de 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. De este modo es posible reaccionar mejor 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 más 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 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.

Datos técnicos¹

Mercedes-AMG SL 43

Motor			
Número de cilindros y disposición		4/L	
Cilindrada	cm ³	1.991	
Potencia nominal	kW/CV	280/381	
a un régimen de	rpm	6.750	
Potencia adicional (boost)	kW/CV	10/14	
Par motor nominal	Nm	480	
a un régimen de	rpm	3.250-5.000	
Relación de compresión		10,0	
Preparación de la mezcla		inyección combinada de gasolina, directa y en el colector de admisión, sobrealimentación mediante turbocompresor eléctrico	
Transmisión de fuerza			
Propulsión		tracción trasera	
Cambio		cambio automático de 9 marchas SPEEDSHIFT MCT AMG con embrague multidisco húmedo para el arranque	
Desmultiplicaciones			
1./2./3./4./5./6./7./8./9. 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 y estabilizador		
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 y estabilizador		
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	1.810	
Carga útil	kg	335	
Capacidad del depósito/reserva	l	70/10	
Prestaciones, consumo, emisiones			
Aceleración 0-100 km/h		s	4,9
Velocidad máxima		km/h	275 (limitada electrónicamente)
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP	l/100 km	9,4-8,9	

Emisiones de CO ₂ en el ciclo mixto WLTP	g/km	214-201
---	------	---------

Los valores indicados son los «valores de CO₂ WLTP» determinados según el artículo 2, n° 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

Personas de contacto:

Koert Groeneveld, tel.: +49 160 8614747, koert.groeneveld@mercedes-benz.com

Melanie Cecotti, tel.: +49 160 8628464, melanie.cecotti@mercedes-benz.com

Jochen Übler, tel.: +49 176 30914191, jochen.uebler@mercedes-benz.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 Mercedes-Benz Media Site bajo group-media.mercedes-benz.com, pueden encontrarse comunicados de prensa y servicios digitales para periodistas y multiplicadores. Además, a través de nuestro canal de Twitter @MB_Press, en www.twitter.com/MB_Press, ofrecemos información acerca de temas de actualidad y eventos relacionados con Mercedes-Benz Cars & Vans.

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 172.000 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 2021, la empresa vendió unos 1.9 millones de turismos y casi 386.200 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 cuatro 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 del Mercedes-Benz Group. 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.