

DISEÑO	★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★

A pesar de tener unos cuantos años a sus espaldas, los Mercedes G siguen siendo los todo terreno que mejor se adaptan a cualquier tipo de utilización. Un precio exagerado limita esta opción a unos pocos afortunados.

AUNQUE la gama G de Mercedes lleva muchos años presente en el mercado Español, sus ventas han sido muy discretas ya que las excelentes dotes del coche quedan ocultas por un precio difícilmente justificable, teniendo en cuenta la calidad de los numerosos competidores.

El primer golpe de vista sobre el 300 GE revela unas formas cuadradas, un tanto anticuadas, pero que con sólo unos pocos detalles mantiene el tipo frente a las formas redondeadas de la flamante invasión nipona. Una gama de colores muy elegante remata la faena de forma que el GE es un producto verdaderamente digno de lucir una estrella en el morro.

Si nos remontamos en el tiempo, llegamos a los orígenes del G como un coche de uso militar, en el cual se exigía una fiabilidad y eficacia a toda prueba. La colaboración entre Steyr y Mercedes permitió pulir el espartano acabado militar para adaptar el vehículo a una utilización cotidiana.

Sobre la misma base original se han ido introduciendo mejoras, la más importante de las cuales se realizó hace un par de años, con la adopción de un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas y un antibloqueo de frenos.

La versión que probamos en estas páginas monta el potente seis cilindros en línea de Mercedes que en virtud de sus 170 caballos, rueda con soltura en todo tipo de terrenos. En carretera, esta potencia es suficiente para rodar a un buen promedio y adelantar sin problemas. En campo, el

40 / **Motor 16**

MERCEDES 300 GE

TODO TERRENO

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort de marcha
- Comportamiento en campo

MERCEDES 300 GE
PRECIO: 6.309.384 ptas.

- Precio excesivo
- Acceso a las plazas traseras
- Consumo de combustible

DEFECTOS





FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro, 88,5 mm. Carrera 80,2 mm. Compresión, 9,2 a 1. Potencia máxima 170 CV(125 kw) a 5 500 rpm. Par máximo, 24,0 mkg (235 Nm) a 4 400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas. Tres diferenciales engranables manualmente. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Caja de reductoras con mando en el suelo y relación de salida 1. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Sí (desconectable).

SUSPENSION: Delantera: Eje rígido con muelles y barras de reacción. Trasera: Eje rígido con muelles y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 225/75 R 15. Llantas de chapa de 7 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 2 060 kg. Capacidad del depósito de combustible: 96 l.

CONSUMOS

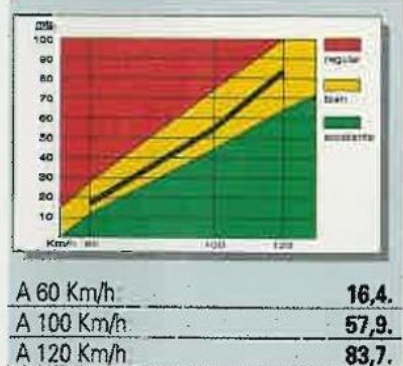
(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,3 km/h de promedio	17,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	13,7
En conducción T.T.	21,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	16,6
A 140 km/h de cruceo	19,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	16,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550

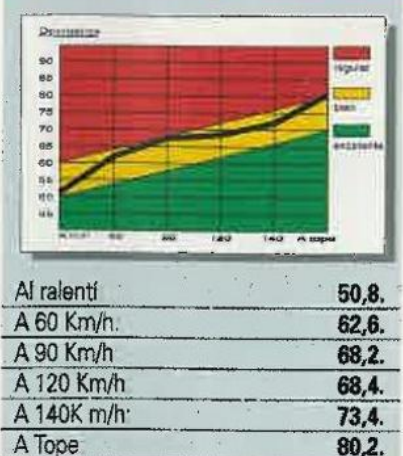
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	165,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	35,8
De 0 a 100 km/h	13,5
Recomiendo (metros)	229,9
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	—
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	—
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,3
recorriendo (metros)	344,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	—
recorriendo (metros)	—

FRENOS



SONORIDAD



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24. 28006 Madrid. Teléfono. (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de post-venta:** 92 puntos de asistencia.



LÍNEA CUADRADA
Los detalles de acabado del Mercedes disimulan el austero diseño de la carrocería. Las protecciones del morro son opcionales y tan sólo resultan útiles en una utilización muy intensa en campo.



conjunto motor-cambio automático de cuatro velocidades, hace auténticas diabluras. Por una parte está el buen funcionamiento del motor a bajo régimen. Por otra parte, el cambio automático es un perfecto aliado para una conducción despreocupada por cualquier tipo de camino.

En su configuración actual, el Mercedes 300 GE es el vehículo ideal para los más exigentes en el campo. Su estructura está conformada por un sólido bastidor de acero que lo aguanta todo sin retorcerse. Sobre dicho bastidor van montadas unas suspensiones con ejes rígidos y muelles, cuyos recorridos permiten sortear casi cualquier obstáculo sin que las ruedas pierdan el contacto con el suelo. Como decíamos, la tracción es permanente a las cuatro ruedas, lo que obliga a montar un diferencial central. Para las situaciones difíciles, el 300 GE dispone de un bloqueo en cada



RECAMBIO A MANO
La rueda de repuesto va colgada sobre el portón posterior. Para subirla o bajarla de su alojamiento es necesario hacer mucha fuerza.

uno de los tres diferenciales. Estos se accionan mediante tres botones situados en el salpicadero. Uno de ellos bloquea el diferencial central, con lo cual se consigue el mismo reparto de par en cada uno de los ejes. Si la situación se complica, se puede bloquear el diferencial posterior. En condiciones extremas, se puede bloquear el diferencial delantero. En estas condiciones hay que aumentar las precauciones y rodar despacio, ya que el coche pierde capacidad direccional. Los bloqueos de los diferentes diferenciales se tienen que accionar siempre en este orden. Para desactivarlos, se puede operar en orden inverso o, simplemente, desactivar el bloqueo central. La distancia entre ejes de esta versión, que es la corta, y la ausencia de voladizos, tanto delante como detrás, permiten superar zonas trialeras totalmente inaccesibles para otros vehículos, sobre

TODO SUAVIDAD
El excelente compromiso de la amortiguación permite viajar por cualquier terreno con gran comodidad.

AIRE MERCEDES
En el cuadro de mandos queda bien claro que se trata de un Mercedes. Los detalles y los mandos son iguales que los de las berlinas.



CUERO NATURAL
Los asientos son de cuero y no tienen nada que envidiar de los de una berlina de la marca.



AL VOLANTE
Para manejar las diferentes posibilidades de la transmisión apenas hay que soltar una mano del volante.



todo a la última generación de todo terreno urbanos.

En un principio, puede parecer que el cambio automático no es la opción ideal para un todo terreno puro y duro, pero según van pasando los kilómetros por el campo, se van apreciando todas las ventajas de este sistema. Si las condiciones del camino no son extremas, se puede mantener la caja tr nsfer en las relaciones largas. Si el camino se complica es conveniente engranar las cortas para no sobrecalentar el aceite del convertidor de par. Al no haber embrague, las ruedas no pierden empuje casi nunca, por lo que no se pueden cometer errores al atacar un obstáculo en una marcha equivocada.

En cuanto a la dirección, no hay la menor pega. Es asistida, pero mantiene un buen nivel de sensibilidad de forma que el conductor sabe, en todo momento, lo que acontece en el tren delantero. Los frenos, por su parte, son potentes y aguantan bien el duro trabajo de detener un coche que pesa casi dos toneladas. Est n dotados de un sistema antibloqueo que tiene la peculiaridad de ser desconectable. Este botoncito es fundamental ya que, fuera del asfalto, la



CRUCE DE EJES
El largo recorrido de las suspensiones permite que las ruedas del G estén en contacto con el suelo en las situaciones más difíciles.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Asientos de cuero, con un mullo apropiado y buena sujeción lateral.
- ▲ Climatización potente, tanto para el frío como para el calor, con una sencilla regulación.

EN CONTRA

- ▼ Los más bajitos echarán en falta un volante regulable en altura.
- ▼ El mecanismo para abatir los asientos delanteros no deja demasiado espacio.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Mercedes 300 GE quedan todos en desventaja en lo que se refiere a eficacia todo terreno. Sin embargo, el precio juega en contra suyo. Así pues, el Mitsubishi Montero V6 GLS (3.665.720 ptas.), tiene un comportamiento rutero impecable pero no puede competir con el Mercedes fuera del asfalto. El Range Rover es algo más grande y, por lo tanto, más torpe en campo. Según sus versiones, el precio puede oscilar entre 3.666.285 y 7.579.000 pesetas a tope de equipamiento. El Bertone Freeclimber 2.7 (3.694.535 ptas.) es otra opción más barata, pero mucho menos gratificante. Ciertamente, para un usuario que no necesite unas cualidades excepcionales para el todo terreno, la oferta del Mitsubishi es verdaderamente imbatible.

actuación de este mecanismo es perjudicial para la eficacia de la frenada. Las distancias se alargan de forma escandalosa. Sin embargo, en carretera es fundamental, sobre todo si han caído cuatro gotas en el asfalto.

La gran virtud del Mercedes 300 GE reside en la capacidad de adaptación al uso que sea. Su excelencias en el campo, se ven completadas por un comportamiento rutero honesto y una facilidad de conducción al alcance de cualquier conductor.

La posición al volante está garantizada por unos asientos de cuero, que no tienen nada que envidiar de los empleados en cualquiera de las berlinas de la marca. El cuadro, y en general toda la decoración interior, resume por todas partes el estilo de Mercedes. Los paneles de madera, los botones y los mandos, son todos semejantes a los que se pueden ver en otros modelos. Las plazas posteriores, sólo dos, son suficientemente cómodas, aunque su acceso es algo complicado. A la altura del coche se une un hueco un tanto angosto para acceder al asiento posterior. El maletero es suficiente, pero sin alardes. Como es normal, el asiento posterior se puede abatir para ampliar el volumen de carga.

En un uso cotidiano, el Mercedes GE resulta agradable de conducir. La maniobrabilidad es excelente y, en el tráfico urbano, la altura del coche ofrece a su conductor una panorámica privilegiada. El cambio responde con rapidez a la menor insinuación del acelerador. En ciudad es recomendable poner la palanca en la tercera velocidad para evitar que se engrane la cuarta con demasiada prontitud. El buen nivel sonoro y la suavidad de la marcha invitan a viajar. En las curvas, el Mercedes mantiene con gran fidelidad las trayectorias marcadas por el volante. No parece que se trate de un eje rígido, ya que sus reacciones son muy progresivas. El mayor inconveniente reside en la voracidad de combustible del motor. A velocidad uniforme, y sin dejarse llevar por la velocidad, el consumo se puede mantener en torno a los 13 ó 14 litros pero, si dejamos que el pie derecho se mueva con libertad, esta cifra se puede acercar a los 18 ó 20 litros cada cien kilómetros. Gracias al depósito de 96 litros, se consigue una autonomía razonable. ○

Victor Piccione

Fotos: José Robledo