



esilpovils

www.mercedes-benz.com



Test: Mercedes G55 AMG

Lo más de
Mercedes

En su versión AMG, el Mercedes G se convierte en una máquina salvaje se mire por donde se mire. Salvajes son sus prestaciones, su capacidad rutera y sus cualidades todo terreno. Pero ahí no acaba todo, ya que el mismo adjetivo se puede utilizar en su máxima expresión si se habla de los consumos o el precio.



Gracias a las impresionantes cualidades de su V8 con 354 CV,

En sus más de veinte años de existencia, el Mercedes G se ha consolidado como uno de los vehículos más avezados y fiables para la práctica del *off road*. Una robustez a toda prueba y unas cualidades fuera de lo común para sortear obstáculos, han convertido a este automóvil en una leyenda viva que, según parece, todavía tiene cuerda para rato. Porque en contra de lo que muchos pudieran pensar tras el nacimiento de la Clase M, el G todavía seguirá construyéndose al menos cuatro o cinco años, aunque probablemente sean muchos más. Y es que Mercedes tiene muy claro que el G es un coche para entusiastas, para aquellos que saben muy bien lo que están comprando y que quiere lo mejor, cueste lo que cueste.

Si se tiene en cuenta que fue diseñado en sus orígenes por la prestigiosa firma Puch como vehículo militar, no es de extrañar que este todo terreno

cuenta con una base muy sólida y las soluciones sobradamente probadas para un uso intensivo fuera de carretera. Así, por ejemplo, para su construcción se parte de un robusto chasis de largueros y las suspensiones disponen de sendos ejes rígidos guiados por tirantes longitudinales y barras Panhard. Se utilizan asimismo muelles helicoidales como elemento elástico y amortiguadores de gas. Por lo que se refiere a la transmisión, el G dispone de un sistema de tracción total permanente y tres diferenciales convencionales (central, delantero y trasero), que se pueden bloquear completamente mediante tres interruptores ubicados en el salpicadero. Se trata de un esquema bastante sencillo, pero sumamente eficaz y fiable en las condiciones más adversas de utilización. Aquí no hay electrónica que pueda fallar o sistemas que se debiliten o pierdan facultades por exceso de temperatura, como

ocurre con los dispositivos antipatinamiento electrónicos o los diferenciales viscosos, tan de moda hoy en día en esta categoría.

La versión protagonista de estas páginas conserva intactas las características técnicas anteriormente comentadas, pero gracias a la adopción del fabuloso motor V8 de 5,5 litros desarrollado por AMG, se convierte en un *dragster* capaz de rivalizar en aceleración con deportivos de la talla de un Audi TT o un Mercedes SLK230 Kompressor. Como se comentaba anteriormente en el test comparativo que analizaba los coupés y las berlinas AMG 55, este propulsor está desarrollado a partir del V8 que se utiliza en las versiones 500 de la gama Mercedes (entre ellas el G500). Gracias a las modificaciones efectuadas por el preparador germano, esta mecánica desarrolla nada menos que 354 CV y un par que supera los



50 mkg. Con semejante rendimiento mecánico no es de extrañar que este gigante consiga acelerar de 0 a 100 km/h en 7"69/100 segundos y supere sin problemas los 210 km/h.

Además del motor, la preparación de AMG incluye un equipo de frenos con cuatro



Al igual que en el G500, la caja de cambios es automática de cinco velocidades y como es norma en los cambios de convertidor de la firma de la estrella, su funcionamiento es muy bueno y las inserciones se realizan con total suavidad y de forma muy progresiva. Desgraciadamente este modelo todavía no cuenta con el sistema de accionamiento secuencial, aunque hay que reconocer

el G55 permite viajar a velocidades muy poco habituales en un todo terreno



que el selector de laberinto sigue siendo muy eficaz.

A pesar de sus enormes dimensiones, el G55 es un coche muy manejable y fácil de conducir. La visibilidad es buena y gracias a una dirección muy suave este mastodonte se desenvuelve sorprendentemente bien en ciudad, aunque está claro que este no debe ser su *habitat* natural. Para ver sus posibilidades, lo mejor es tomar vías más rápidas cuanto antes.

Gracias a la abundante caballería, se puede viajar por autopista a velocidades muy poco comunes en un todo terreno. No hay que pisar demasiado el pedal del acelerador para ver como la aguja del velocímetro se acerca rápidamente a los 200 km/h, aunque a esta velocidad el nivel sonoro es muy elevado y los silbidos aerodinámicos llegan a ser bastante molestos. A este ritmo el G55 AMG disfruta de un gran aplomo, al menos mientras el viento esté en cal-

discos ventilados de gran tamaño en ambos trenes y pinzas de doble pistón en la parte delantera. También se montan amortiguadores de tarado más enérgico, llantas de aleación ligera de 18" —de diseño específico— y unos espectaculares neumáticos de sección 265 y perfil 60.



sorprendente la precisión de dirección que consigue el eje rígido delantero y la elevada velocidad de paso por curva que permite el conjunto. Conviene, no obstante, no llevar las cosas al extremo, ya que la progresividad de reacciones no es su punto fuerte y cuando se sobrepasan los límites de adherencia el coche tiene inercias difíciles de gobernar. La poderosa mecánica AMG catapulta al G55 de una curva a otra con un poderío sobresaliente, aunque no conviene ace-

La preparación AMG no supone ninguna merma en las cualidades off road

ma. De lo contrario se hace preciso realizar constantes correcciones en la trayectoria y es mejor tomarse las cosas con más tranquilidad. Manteniendo un cruce de 160 ó 170 km/h se puede viajar mucho más relajado, sin aumentar demasiado el volumen de la radio y consumiendo muchísimo menos. Y es que si se tiene la osadía de rodar constantemente con el pie en la tabla es posible gastar los 90 litros del depósito en menos de 300 km.

Aunque el G55 AMG no está diseñado para participar en rallyes, hay que reconocer que se defiende mucho mejor de lo esperado en los trazados más sinuosos y las carreteras de montaña germanas donde se desarrollaron las jornadas de test. Lógicamente hay que tener en cuenta que el peso en orden de marcha se sitúa en torno a 2,3 toneladas y que el centro de gravedad es bastante elevado, pero resulta



Datos oficiales

Mercedes G55 AMG



Definición

Ocho cilindros en V a 90°, delantero longitudinal; refrigerado por agua

Arquitectura

Bloque y culata en aleación ligera; cigüeñal aligerado en fundición sobre cinco apoyos

Cilindrada

5.439 cc (97 x 92mm); compresión: 10,5:1

Alimentación y encendido

Gestión electrónica Bosch HFM con inyección multipunto secuencial; doble encendido electrónico digital semiestático integrado

Distribución

Tres válvulas por cilindro accionadas a través de empujadores hidráulicos, mediante dos árboles de levas en culata mandados por cadena

Potencia y par máximos

354 kW (360 CV) a 5.500 rpm • 525 Nm (53,57 mkg a 3.000 rpm)



Disposición motriz

Tracción total permanente con reductora y diferenciales central, trasero y delantero bloqueables electrónicamente

Embrague • Grupo • Reductora

Convertidor hidráulico de par • 3,91:1 • 2,71:1

Cambio • Relaciones • Desarrollo final-largas/cortas (km/h)

1ª	3.930:1	8,54	3,44
2ª	2.410:1	13,92	5,61
3ª	1.490:1	22,52	9,07
4ª	1.000:1	33,55	13,51
5ª	0.830:1	40,42	16,28



Suspensión

Delantera y trasera de eje rígido guiado por tirantes longitudinales y barra Panhard; muelles helicoidales, amortiguadores de gas y estabilizadora en ambos trenes

Dirección

Recirculación de bolas servoasistida; diámetro de giro: 13,3 m

Volante

380 mm Ø (3,25 vueltas)

Frenos

Doble circuito hidráulico en diagonal con discos ventilados delante y detrás con pinzas de doble pistón en la parte delantera; ABS de serie

Llantas

Aleación ligera de 7,5" x 18"

Neumáticos

Bridgestone Dueler HTS 686 265/60 VR18; presiones de ruedas: 2,2/2,2 bar y 2,2/3,0 bar a plena carga



Velocidad máxima

209 km/h

De 0 a 100 km/h

7"4/10



Largo • Ancho • Alto • Peso

4.680 • 1.760 • 1.936 mm • 2.258 kg

Batalla • Vías • Depósito

2.850 • 1.475/1.475 mm • 95 litros



Consumo homologado UE

Mixto: 15,8 litros /100 km



Llave en mano

Precio

16.458.620 pesetas (98.921 euros) (aproximado) IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Tasa de matriculación, seguro y opciones, aparte.

Garantía

Un sin límite de kilometraje

Lanzamiento en España

No se comercializa en nuestro país, aunque se puede adquirir bajo pedido

Atención al cliente • Internet

949 26 88 86 • www.mercedes-benz.es

Equipamiento

Serie

ABS, airbag de conductor y acompañante, cierre centralizado de control remoto, elevavientos eléctricos, retrovisores regulables electrónicamente y calefactados, faros antiniebla, llantas de aleación ligera, radiocasete, asientos delanteros eléctricos y calefactados, tapicería en piel, control de la velocidad de cruce, pintura metalizada, arranque codificado

Opcional

Alarma antirrobo (142.848 ptas.), calefacción asientos traseros (86.016 ptas.), enganche para remolque (101.120 ptas.), recubrimiento rueda de repuesto (108.672 ptas.), barras protectoras frontales cromadas (234.880 ptas.), techo eléctrico (243.200 ptas.), sistema de ayuda aparcamiento (118.528 ptas.)

lerar demasiado pronto en los virajes más cerrados. De lo contrario la rueda delantera interior pierde adherencia y si se sigue insistiendo con el gas termina desprendiendo una fuerte humareda y un penetrante olor a goma quemada. En estas circunstancias, si se rueda al ritmo que permite el conjunto, los frenos acusan rápidamente el esfuerzo, el tacto se vuelve esponjoso y el sentido común indica que hay que bajar el ritmo. Con todo esto queda claro que el equipo de frenos especial montado en AMG sigue siendo un poco

justo para las prestaciones y el peso del conjunto.

Una vez abandonado el asfalto, este Mercedes pone en evidencia cuales fueron sus orígenes. Las suspensiones de muelles consiguen un excelente confort de rodadura y a los mandos el coche transmite mucha confianza y un enorme poderío. Si no se pretende arar los caminos, es preferible acelerar con suavidad, ya que las ruedas se ven incapaces de transmitir tanto potencial al suelo. Por este motivo conviene bloquear el diferencial central en cuanto se pisa la tierra aunque la pista se encuentre en buen



estado. A pesar de sus dimensiones, el coche demuestra una impresionante facilidad para adentrarse en los trazados más abruptos. La reductora, los bloqueos de diferencial, los amplios recorridos de la suspensión y unos ángulos de ataque y salida muy favorables, convierten a este todo terreno en un trialero nato. Es un arma difícil de batir en estas circunstancias, que sólo se ve li-



A pesar de sus enormes dimensiones, el G55 es un coche manejable y fácil de conducir



mitado por sus voluminosas dimensiones y por unos neumáticos que no son la mejor opción para la práctica del off road.

Está claro que el G55 AMG es un coche que, se mire por donde se mire, no deja de sorprender a quien tiene la fortuna de sentarse a sus mandos, aunque desgraciadamente la sorpresa no sea especialmente agradable cuando se habla de los dieciséis millones y medio de pesetas cuesta. Una cantidad que, por otra parte, al margen de estar justificada o no, se sitúa en la línea de excesos que ofrece este descomunal mastodonte.

Juan Collin

PRESTACIONES

Banco de pruebas AUTOMÓVIL

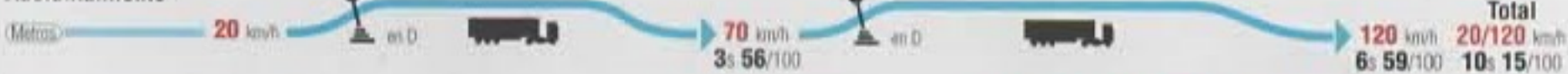
Mediciones realizadas por el equipo de pruebas de AUTOMÓVIL con el sistema electrónico Datron-Correvit EEP3 (prestaciones y frenos) y caudalímetro Flowtronic (consumo)

Velocidad (km/h)

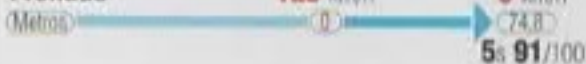


Aceleración (segundos)

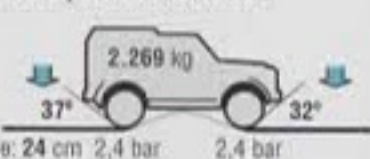
Adelantamiento



Frenada



Peso y cotas todo terreno



UNIDAD PROBADA

No hay nada comparable en el mercado. Las prestaciones de este mastodonte son más propias de un lujoso y elegante deportivo, que de un rudo todo terreno de origen militar. Las mediciones efectuadas y el tacto de pedal, ponen en evidencia que el coche está un poco justo de frenos

CONSUMO

Mixto: ciudad/carretera/todo terreno: 24,78 litros/100 km