

Comparativo Mercedes:

CLK55 AMG

E55 AMG

CL55 AMG

S55 AMG

Secretos del corazón



Los coupés y las berlinas de la gama AMG de Mercedes no sólo comparten un corazón V8 de 5,5 litros capaz de rendir hasta 360 CV y un par de 54 mkg. Lujo y distinción son también características comunes de tan exclusiva y suntuosa familia, que tampoco tiene problemas para rivalizar en prestaciones y capacidad rutera con los deportivos más salvajes del mundo.

www.mercedesclassticos.com







AMG parece haber encontrado un filón de oro en su motor de 5,5 litros y prueba de ello es que esta poderosa mecánica se monta actualmente en todos los modelos de Mercedes desarrollados por su prestigiosa filial deportiva. Los técnicos de AMG son conscientes de que su musculoso V8 cuenta con cualidades suficientes para convertir en un misil con ruedas cualquier carrocería que le acoja. Y lo mejor para constatarlo es un test de gama como el que AUTOMOVIL ha llevado a cabo en exclusiva sobre territorio alemán. El viejo aeropuerto de Malsheim, en las cercanías de Stuttgart, sirvió como pista de pruebas ideal para medir el potencial prestacional de las joyas de AMG: mientras que las carreteras y autopistas alemanas - estas últimas sin límite de velocidad - completaron un escenario idílico para la realización de tan ambicioso test. Por tanto nada impedía exprimir a fondo y sin ningún tipo de miramientos los más de 1.400 CV de tan poderoso cuarteto.

La primera jornada de test comenzaba con la adquisición de datos a través de la quinta rueda o Correvit, mientras nuestro fotógrafo José Fernández Pacheco no paraba de gastar carretes inmortalizando todo lo que ocurría sobre la marcha. Transcurridos los primeros compases, la opinión



Gracias a su mayor ligereza y a unos desarrollos del cambio algo más ajustados, el CLK55 AMG es el modelo más prestacional del lote

de los miembros del equipo de AUTOMOVIL desplazado a Alemania era unánime: «*Menu-do motor*». Eso era lo primero que a todos se nos ocurría tras bajarnos de los coches. Y es que hay que reconocer que, por muy acostumbrado que



uno esté a conducir aparatos de enorme potencial, la respuesta de este propulsor causa una grata impresión. No conviene olvidar que se están manejando en torno a 360 CV y un par que llega a alcanzar los 54 mkg, aunque curiosamente AMG no declara las mismas cifras en todos los modelos.



El CLK55 es el más ágil y eficaz en los trazados sinuosos. El placer de conducción está asegurado con este coupé.



Este motor está desarrollado a partir del V8 de 5 litros que se monta en la Clase S y, entre otras cosas, cuenta con mayor cilindrada (concretamente 443 cc más), que se consigue gracias al aumento de la carrera de los cilindros en 8 mm. En AMG también se ha trabajado sobre el cigüeñal, se ha montado un escape especial, colectores de admisión de longitud variable, árboles de levas huecos de mayor cruce y unos pistones especiales forjados de aluminio y refrigerados por aceite. Con todo esto y una gestión electrónica específica se aumenta la potencia en torno a 50 CV y se ganan aproximadamente 5 mkg de



también se ha trabajado sobre el cigüeñal, se ha montado un escape especial, colectores de admisión de longitud variable, árboles de levas huecos de mayor cruce y unos pistones especiales forjados de aluminio y refrigerados por aceite. Con todo esto y una gestión electrónica específica se aumenta la potencia en torno a 50 CV y se ganan aproximadamente 5 mkg de

Cuando se desconecta el control de estabilidad hay que manejar el pedal del gas con mucha suavidad para evitar las pérdidas de motricidad



En el CLK55 el volante se puede regular en profundidad pero no en altura. La postura a los mandos es, no obstante, muy buena.

par. Lo más curioso de todo es que gracias al superior rendimiento termodinámico también se disminuyen los consumos y las emisiones contaminantes; no en vano, el motor cumple la exigente normativa que entrará en vigor en Alemania y en la UE a partir del año 2005.

Como se comentaba anteriormente, el funcionamiento de este especialísimo V8 es realmente impresionante. No sólo es muy potente y sumamente elástico, sino que además ofrece descomunales dosis de par en toda la gama de revoluciones utilizable. La respuesta al acelerador es siempre inmediata y contundente. Tanto es así que, cuando se desconecta el control de



www.mercedes-bic.com



El aeropuerto de Malmshelm resultó un escenario perfecto para la adquisición de datos con la quinta rueda.



El interior del CL55 ofrece un lujo casi asiático y el espacio disponible es más que suficiente para que los cuatro ocupantes puedan viajar a todo confort.



tracción, hay que dosificar muy bien el pedal del gas para no abrasar literalmente los neumáticos en las arrancadas o a la salida de los virajes más lentos, ya que las gomas, pese a sus gigantescas dimensiones, son incapaces de transmitir tanta potencia al suelo sin descomponerse. Aunque teóricamente en el CLK55 y en el E55 se anuncian 13 y 6 CV menos, respectivamente, que en los S55 y CL55, lo cierto



En el E55 se pone de manifiesto una progresividad de reacciones y un equilibrio envidiables

que a los mandos no se aprecian diferencias de funcionamiento. Lo que sí queda claro tras las mediciones con el Correvit es que el CLK es el más prestacional del lote, gracias a su mayor ligereza y a unos desarrollos del cambio algo más ajustados. Las diferencias son, no obstante, muy reducidas —especialmente en relación al E55— y queda claro que cualquiera de estos cuatro automóviles de lujo puede presumir de un nivel prestacional que para sí quisieran muchos deportivos de campanillas. No en vano, todos ellos son capaces de codearse en estas lides con modelos de la talla de los Maserati 3200 GT, Porsche 911 Carrera o Jaguar XKR, por citar algunos ejemplos.

Pero además del motor, los protagonistas de este comparativo también comparten la caja de cambios automática de cinco velocidades. Esta es de tipo autoadaptativo, cuenta con sistema de accionamiento secuencial y con idénticas relaciones y grupo para los cuatro modelos, aunque las dife-



www.mercedes-bencos.com





Aunque las dos berlinas ofrecen unas prestaciones muy similares, el E55 es mucho más deportivo que el S55.



rencias de calzado varían el desarrollo final. Los cambios automáticos de Mercedes siempre han demostrado excelentes cualidades y en esta ocasión no iba a ser menos. La suavidad en las inserciones es la nota dominante y en el modo manual se puede manejar con total rapidez y sin apenas esfuerzo. En esta posición, las marchas se bloquean, llegando el motor al corte de encendido si no se pasa a la relación superior. Esto se agradece especialmente cuando se conduce deportivamente, aunque en tales circunstancias los más exigentes probablemente echarán de menos una caja manual de seis velocidades, sobre todo en el caso de los E55 y CLK55.

Y es que está claro que entre los cuatro invitados a este test se pueden establecer dos grupos bien diferenciados. En el primero de ellos figurarían el E55 y el CLK55. No en va-

El territorio favorito del S55 son las carreteras rápidas y de buen firme, en particular las autopistas alemanas, sin límite de velocidad

El territorio favorito del S55 son las carreteras rápidas y de buen firme, en particular las autopistas alemanas, sin límite de velocidad

no, ambos tienen un planteamiento claramente más racing que sus hermanos mayores, como lo prueba el que los dos utilizan unas suspensiones más energéticas —que no incómodas— con amortiguadores y muelles especiales y altura de casco rebajada en 25 mm. Con todo esto se consigue un comportamiento impecable en cualquier circunstancia, así como la máxima diversión a los mandos.

En el caso del E55 se pone de manifiesto una progresividad de reacciones y un equilibrio envidiables. Es una máquina de devorar kilómetros a ritmo de vértigo, pero con total seguridad y confort. Esta fabulosa berlina demuestra



El equipamiento al máximo nivel y la terminación más exquisita son una constante en estas cuatro realizaciones.





Muy pocos coches en el mundo son tan lujosos y confortables como un Clase S. En esta versión se disfruta además de las prestaciones de un deportivo de altos vuelos.





El funcionamiento del V8 de 5,5 litros desarrollado por AMG es realmente impresionante



además un enorme aplomo en las autopistas alemanas incluso a altísima velocidad, aunque tampoco desentona en los trazados más selectivos. Tanto en la pista de pruebas de Mainsheim como en la tortuosa ruta de montaña escogida para la ocasión, el E55 pone de manifiesto una extraordinaria capacidad rutera y una impresionante manejabilidad. Ahora bien, si lo que se busca es la máxima diversión al volante, el recién nacido CLK55 es todavía más gratificante. No conviene olvidar que este maravilloso coupé está desarrollado a partir del anterior Clase C y, por tanto, se trata de un coche más ágil

y ligero, aunque sus reacciones son también más vivas cuando se le exprime a fondo. Para aprovechar a tope las cualidades del bastidor de estos dos purasangre conviene desconectar el control de estabilidad y tracción, ya que ambos entran en acción con mucha celeridad. No obstante, esto sólo debe hacerse si se tienen las ideas muy claras y la suficiente pericia para domar la abundante caballería disponible. En estas circunstancias el tren trasero tiende a insinuarse con mucha facilidad, si bien ambos demuestran nobleza y buenas maneras. El placer de conducción está por tanto asegurado —

sobre todo en el CLK55—, aunque la clientela más exigente echará de menos la acción de un autoblocante mecánico con el que se podrían redondear los virajes aún con más precisión.

Ni el CL55 ni el S55 permiten tantos malabarismos, pero ambos disfrutan de una notable agilidad y una sorprendente progresividad para su tamaño, peso y voluminoso calzado. Su terreno favorito son, lógicamente, las carreteras rápidas y de buen firme, en particular las amplias autopistas germanas, que carecen de límite de velocidad. A poco que las condiciones del tráfico lo permitan, se puede comprobar como en-

tra en acción el limitador que impide superar la barrera de los 250 km/h. Porque en realidad han nacido para convertir cualquier viaje en un corto trayecto. En el interior nada, a excepción del velocímetro, hace pensar que se está viajando a semejante ritmo. La suspensión neumática de tarado variable mima como una madre a los ocupantes, proporcionando una calidad de rodadura soberbia. Y lo mismo puede decirse de todo lo que se refiere a la sonoridad. Es como si se estuviera rodando a bordo del más lujoso sedán —sobre todo en el S55—, pero a un ritmo habitualmente reservado a los deportivos más prestacio-

Datos oficiales



Mercedes CLK55 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 92); 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
255 kW (347 CV) a 5.500 rpm • 510 Nm (52 mkg) entre 3.000 y 4.300 rpm

Disposición motriz
Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica y mando secuencial en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP
Embrague • Grupo
Convertidor hidráulico de par • 2,82:1

Suspensión
Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos; trasera independiente tipo multibrazo, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y estabilizadora en ambos trenes

Dirección
Recirculación de bolas con servoasistencia variable; diámetro de giro: 10,7 m

Volante
370 mm Ø (3,2 vueltas)

Frenos
Doble circuito hidráulico en diagonal con discos ventilados delante y detrás (334/300 mm Ø), ABS y BAS

Llantas
Aleación, 7,5" x 17" delante y 8,5" x 17"

Neumáticos
Michelin Pilot SX de 225/45 ZR17 delante y 245/40 ZR17 detrás; presiones: 2,3/2,4 bar y 2,6/3,3 bar a plena carga

Velocidad máxima
250 km/h (autolimitada)
De 0 a 100 km/h
5"4/10

Largo • Ancho • Alto • Peso
4.567 • 1.722 • 1.371 mm • 1.620 kg
Batalla • Vías • Depósito
2.690 • 1.505/1.488 mm • 62 litros

Consumo homologado UE
Mixto: 11,7 litros /100 km

Cambio • Relaciones
• Desarrollo final (km/h)

1ª	3,59:1	11,3
2ª	2,19:1	18,6
3ª	1,41:1	28,9
4ª	1,00:1	40,7
5ª	0,83:1	49,1



Mercedes E55 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 92); 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
260 kW (354 CV) a 5.500 rpm • 530 Nm (54 mkg) entre 3.150 y 4.500 rpm

Disposición motriz
Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica y mando secuencial en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP
Embrague • Grupo
Convertidor hidráulico de par • 2,82:1

Suspensión
Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos; trasera independiente tipo multibrazo, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos y estabilizadora en ambos trenes

Dirección
Recirculación de bolas con servoasistencia variable; diámetro de giro: 11,3 m

Volante
370 mm Ø (3 vueltas)

Frenos
Doble circuito hidráulico en diagonal con discos ventilados delante y detrás (334/300 mm Ø), ABS y BAS

Llantas
Aleación, 8" x 18" delante y 9" x 18" detrás

Neumáticos
Michelin Pilot 235/40 ZR18 delante y 265/35 ZR18 detrás; presiones de ruedas: 2,3/2,4 bar y 2,6/3,3 bar a plena carga

Velocidad máxima
250 km/h (autolimitada)
De 0 a 100 km/h
5"7/10

Largo • Ancho • Alto • Peso
4.795 • 1.799 • 1.411 mm • 1.710 kg
Batalla • Vías • Depósito
2.833 • 1.560/1.543 mm • 80 litros

Consumo homologado UE
Mixto: 12,1 litros /100 km

Cambio • Relaciones
• Desarrollo final (km/h)

1ª	3,59:1	11,6
2ª	2,19:1	19,0
3ª	1,41:1	29,6
4ª	1,00:1	41,7
5ª	0,83:1	50,2



Mercedes CL55 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 92); 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
265 kW (360 CV) a 5.500 rpm • 530 Nm (54 mkg) entre 3.150 y 4.500 rpm

Disposición motriz
Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica y mando secuencial en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP
Embrague • Grupo
Convertidor hidráulico de par • 2,82:1

Suspensión
Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos; trasera independiente tipo multibrazo, con sistema hidroneumático electrónico y estabilizadora en ambos trenes

Dirección
Recirculación de bolas con servoasistencia variable; diámetro de giro: 11,7 m

Volante
370 mm Ø (3 vueltas)

Frenos
Doble circuito hidráulico en diagonal con discos ventilados delante y detrás (340/315 mm Ø), ABS y BAS

Llantas (unidad probada)
Aleación, 8,5" x 19" delante y 9,5" x 19" detrás

Neumáticos (unidad probada)
Dunlop SP Sport 9000 de 245/45 YR19 delante y 275/40 YR19; presiones de ruedas: 2,0/2,2 bar y 2,5/2,7 bar a plena carga

Velocidad máxima
250 km/h (autolimitada)
De 0 a 100 km/h
6"0/10

Largo • Ancho • Alto • Peso
4.993 • 1.857 • 1.398 mm • 1.865 kg
Batalla • Vías • Depósito
2.885 • 1.577/1.578 mm • 88 litros

Consumo homologado UE
Mixto: 13,4 litros /100 km

Cambio • Relaciones
• Desarrollo final (km/h)

1ª	3,59:1	12,7
2ª	2,19:1	20,8
3ª	1,41:1	32,3
4ª	1,00:1	45,6
5ª	0,83:1	54,9



Mercedes S55 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 92); 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
265 kW (360 CV) a 5.500 rpm • 530 Nm (54 mkg) entre 3.150 y 4.500 rpm

Disposición motriz
Cambio automático de cinco relaciones con gestión electrónica y mando secuencial en prolongación del cigüeñal; propulsión trasera con control electrónico de estabilidad ESP
Embrague • Grupo
Convertidor hidráulico de par • 2,82:1

Suspensión
Delantera independiente de paralelogramo deformable, con dobles triángulos superpuestos; trasera independiente tipo multibrazo, con sistema hidroneumático electrónico y estabilizadora en ambos trenes

Dirección
Recirculación de bolas con servoasistencia variable; diámetro de giro: 11,7 m

Volante
370 mm Ø (3 vueltas)

Frenos
Doble circuito hidráulico en diagonal con discos ventilados delante y detrás (340/315 mm Ø), ABS y BAS

Llantas
Aleación, 8,5" x 18" delante y 9,5" x 18" detrás

Neumáticos
Dunlop SP Sport 9000 de 245/45 YR18 delante y 275/40 YR18 detrás; presiones de ruedas: 2,2/2,4 bar y 2,4/2,9 bar a plena carga

Velocidad máxima
250 km/h (autolimitada)
De 0 a 100 km/h
6"0/10

Largo • Ancho • Alto • Peso
5.038 • 1.855 • 1.444 mm • 1.885 kg
Batalla • Vías • Depósito
2.965 • 1.574/1.570 mm • 88 litros

Consumo homologado UE
Mixto: 13,4 litros /100 km

Cambio • Relaciones
• Desarrollo final (km/h)

1ª	3,59:1	12,2
2ª	2,19:1	20,1
3ª	1,41:1	31,2
4ª	1,00:1	43,9
5ª	0,83:1	52,9

nales del mundo. Como en sus hermanos pequeños, la dirección ofrece una precisión milimétrica y la actitud en curva también alcanza una calificación muy alta, como es norma entre los modelos de la firma de la estrella. Si se llevan las cosas al extremo, los controles de tracción y estabilidad impiden cualquier mal gesto, y sólo si se tiene la osadía de prescindir de tan eficaces ayudas a la conducción se podrán comprobar los buenos modos que ofrecen ambos. No obstante, como se puso en evidencia en la pista del viejo aeropuerto de la 2ª Guerra Mundial, las inercias son demasiado grandes para poner en práctica la técnica del derrapaje controlado, y lo normal cuando se



fuerzan las cosas es terminando dando un trompo monumental. Está claro que ninguno de los dos está diseñado para este tipo de menesteres; son automóviles que necesitan rutas rápidas y despejadas para poder dar rienda suelta a toda su musculatura. En este tipo de trazados, muy pocos son los coches en el planeta que permiten rodar de forma tan rápida, segura y confortable.

Pero en AMG no sólo se preocupan de que sus realizaciones consigan prestaciones de infarto y un comportamiento de primera clase. Como se puede imaginar, en las transformaciones que realiza la filial de Mercedes también se dedica una especial atención a mejorar los frenos. En este apartado es

PRESTACIONES

Banco de pruebas AUTOMOVIL

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

Modelo	ACELERACIÓN (segundos)		Velocidad (km/h)		Comentarios	Velocidad máxima	
	De 0/100	400	0	1000		(rpm en 5ª)	
CLK55 AMG	5s 73/100 en D	13s 91/100	216,4	24s 92/100	La velocidad máxima está limitada a 250 km/h, aunque los cuatro modelos superan holgadamente esta cifra. En estas lides el CLK55 ha vuelto a demostrar que es el más rápido	255,44	(5.20 rpm en 5ª)
E55 AMG	5s 97/100 en D	14s 12/100	209,00	25s 91/100		251,05	(5.060 rpm en 5ª)
CL55 AMG	6s 57/100 en D	14s 66/100	208,8	25s 81/100		254,66	(4.638 rpm en 5ª)
S55 AMG	6s 57/100 en D	14s 71/100	208,1	25s 90/100		253,23	(4.766 rpm en 5ª)

ADELANTAMIENTO

Modelo	Comentarios	20 km/h → 70 km/h		70 km/h → 120 km/h		Total de 20/120 km/h
		Tiempo (segundos)		Tiempo (segundos)		
CLK55 AMG	El menor peso del conjunto permite al CLK55 ser más rápido en aceleración. Los resultados son, no obstante, espectaculares en todos los modelos, gracias a la abrumadora caballería disponible	2s 76/100		4s 24/100		7s 00/100
E55 AMG		2s 71/100		4s 26/100		6s 97/100
CL55 AMG		3s 09/100		4s 76/100		7s 85/100
S55 AMG		2s 94/100		4s 61/100		7s 55/100

RECUPERACIÓN

Modelo	En D desde (km/h)	Tiempo (segundos)	
		400	1000
CLK55 AMG	En D desde 40 km/h	12s 30/100	23s 36/100
	En D desde 50 km/h	11s 80/100	22s 81/100
E55 AMG	En D desde 40 km/h	12s 65/100	24s 05/100
	En D desde 50 km/h	12s 44/100	23s 86/100
CL55 AMG	En D desde 40 km/h	12s 58/100	24s 00/100
	En D desde 50 km/h	12s 30/100	23s 12/100
S55 AMG	En D desde 40 km/h	12s 61/100	24s 02/100
	En D desde 50 km/h	12s 34/100	23s 73/100

FRENADA

Modelo	140 km/h → 0 km/h (segundos)	70,8 (metros)
CLK55 AMG	3s 70/100	70,8
E 55 AMG	3s 73/100	72,3
CL55 AMG	4s 09/100	80,1
S55 AMG	4s 06/100	78,7

El peso es también un factor clave a la hora de frenar. Como se puede comprobar, tanto el CLK55 como el E55 gracias a su mayor ligereza no han tenido problemas para doblar a sus hermanos mayores en este apartado

UNIDAD PROBADA

	CLK55 AMG	E55 AMG	CL55 AMG	S55 AMG
Relación peso/potencia	4,66 kg/CV	4,83 kg/CV	5,18 kg/CV	5,23 kg/CV
Potencia específica	63,79 CV/litro	65,08 CV/litro	66,18 CV/litro	66,18 CV/litro
Presión de ruedas	2,6/2,6 bar	2,6/2,6 bar	2,7/2,7 bar	2,7/2,7 bar
Consumo medio	18,6 litros/100km	19,1 litros/100 km	20,7 litros/100 km	20,5 litros/100 km



En AMG son especialistas en convertir cualquier modelo de la gama Mercedes en una máquina de devorar asfalto a velocidad de vértigo

justo reconocer que no se han escatimado esfuerzos para estar a la altura de las circunstancias. En los protagonistas de este singular comparativo se monta un equipo de primer nivel. En la parte delantera de los cuatro se dispone de pinzas de doble pistón y también se utilizan unos impresionantes discos ventilados (de 334 mm en los CLK55 y E55, y de 340 mm en los CL55 y S55); detrás tampoco se ha dejado nada al azar y también se recurre a discos ventilados de gran tamaño (de 300 mm en los CLK55 y E55, y de 315 mm en

los CL55 y S55) y, como dato curioso, las pinzas que utilizan los CLK55 y E55 son las mismas que se montan en el SL600. En todos los modelos se disfruta de gran potencia, buen tacto y una notable resistencia a la fatiga, aunque lógicamente los cuatro terminan acusando el esfuerzo cuando se les exige a fondo en circuito o en los tramos de montaña, algo que se pone especialmente de manifiesto en los pesados CL55 y S55.

Resulta, evidente que en AMG son especialistas en convertir cualquier vehículo de la

gama Mercedes en una máquina capaz de devorar el asfalto como un tren de alta velocidad y todo ello sin poner en peligro la personalidad y los valores intrínsecos de cada modelo en particular y de Mercedes en general. Y es que, en AMG tienen muy claro que la deportividad y las altas prestaciones no tienen por qué estar reñidas con la exclusividad, el confort de marcha y de manejo y el poder de distinción que desde siempre han abanderado a las creaciones más prestigiosas de la firma de la estrella.

Juan Collin

Ficha comercial



CLK55 AMG

Llave en mano

Precio

14.330.000 pesetas (86.138 euros) IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Tasa de matriculación, seguro y opciones, aparte.

Garantía

Un año sin límite de kilometraje

Lanzamiento en España

Abril de 2000

Atención al cliente • Internet

949 26 88 88 • www.mercedes-benz.es

Equipamiento

Serie

ABS, aire acondicionado, airbag de conductor, acompañante y laterales, cierre centralizado de control remoto, elevavinas eléctricos, retrovisores regulables eléctricamente y calefactables, faros antiniebla, llantas de aleación ligera, radiocasete con mandos en el volante, regulación del volante en altura y profundidad, dirección asistida, ESP, ordenador multifunción, asientos delanteros calefactables, pintura metalizada, tapicería de piel, programador de velocidad.

Opcional

Parktronic (153.600 ptas.), techo corredizo eléctrico (249.600 ptas.), navegador (376.704 ptas.), alarma (80.000 ptas.), faros de Xenon (192.000 ptas.), cargador CD (102.400 ptas.)

E55 AMG

Llave en mano

Precio

14.900.000 pesetas (89.564 euros) IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Tasa de matriculación, seguro y opciones, aparte.

Garantía

Un año sin límite de kilometraje

Lanzamiento en España

Febrero de 1998

Atención al cliente • Internet

949 26 88 88 • www.mercedes-benz.es

Equipamiento

Serie

ABS, aire acondicionado, airbag de conductor, acompañante, laterales y windowbags, cierre centralizado de control remoto, elevavinas eléctricos, retrovisores regulables eléctricamente y calefactables, faros antiniebla, llantas de aleación ligera, radiocasete con mandos en el volante, regulación eléctrica del volante en altura y profundidad, dirección asistida, ESP, ordenador multifunción, asientos calefactables, pintura metalizada, tapicería en piel, programador de velocidad.

Opcional

Parktronic (153.600 ptas.), techo eléctrico (249.600 ptas.), control presión neumáticos (121.472 ptas.), alarma (80.000 ptas.), faros de Xenon (192.000 ptas.), navegador (376.704 ptas.)

CL55 AMG

Llave en mano

Precio

21.900.000 pesetas (131.642 euros) IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Tasa de matriculación, seguro y opciones, aparte.

Garantía

Un año sin límite de kilometraje

Lanzamiento en España

Enero de 2000

Atención al cliente • Internet

949 26 88 88 • www.mercedes-benz.es

Equipamiento

Serie

ABS, climatizador, airbag de conductor, acompañante, laterales y windowbags, cierre centralizado de control remoto, elevavinas eléctricos, faros de Xenon, Parktronic, techo eléctrico, retrovisores regulables eléctricamente y calefactables, faros antiniebla, llantas de aleación ligera, radiocasete con mandos en el volante, regulación eléctrica del volante en altura y profundidad, dirección asistida, ESP, ordenador multifunción, asientos calefactables, pintura metalizada, tapicería en piel, alarma, programador de velocidad.

Opcional

Control de la presión de los neumáticos (121.472 ptas.), navegador (376.704 ptas.), DISTRONIC (473.856 ptas.), calefacción independiente (352.384 ptas.)

S55 AMG

Llave en mano

Precio

18.800.000 pesetas (113.007 euros) IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Tasa de matriculación, seguro y opciones, aparte.

Garantía

Un año sin límite de kilometraje

Lanzamiento en España

Enero de 2000

Atención al cliente • Internet

949 26 88 88 • www.mercedes-benz.es

Equipamiento

Serie

ABS, climatizador, airbag de conductor, acompañante, laterales y windowbags, cierre centralizado de control remoto, elevavinas eléctricos, faros de Xenon, Parktronic, techo eléctrico, retrovisores regulables eléctricamente y calefactables, faros antiniebla, llantas de aleación ligera, radiocasete con mandos en el volante, regulación eléctrica del volante en altura y profundidad, dirección asistida, ESP, ordenador multifunción, asientos calefactables, pintura metalizada, tapicería en piel, alarma, programador de velocidad.

Opcional

Control de la presión de los neumáticos (121.472 ptas.), navegador (376.704 ptas.), DISTRONIC (473.856 ptas.), calefacción independiente (352.384 ptas.)