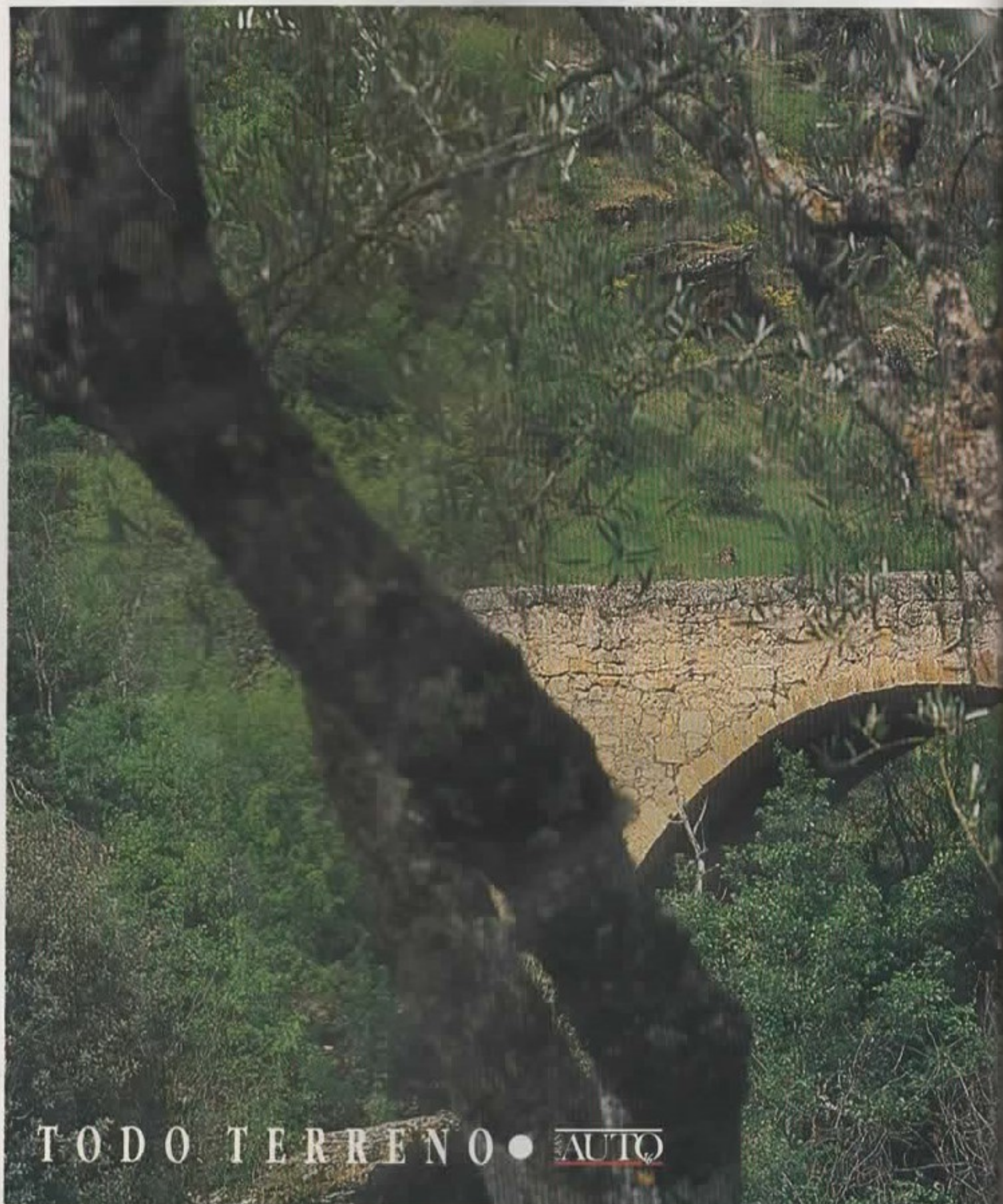


**MERCEDES
300 GE**

www.mercedesclassicos.com



TODO TERRENO • AUTO

IMPARRABLE

www.mercedesclasicos.com



Lucir una estrella en el morro de un coche es un síntoma de calidad y de buen hacer. En el caso de los todo terreno esto se cumple al pie de la letra y el G demuestra estar por encima del resto de los todo terreno en el campo, sin perder la onda de las nuevas tendencias ruterias de los modelos más modernos. El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas supone una aportación técnica más que suficiente para mantenerlo al día.

VICTOR PICCIONE.
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

www.mercedesclasicos.com

TODOTERRENO



LA metamorfosis que ha sufrido el Mercedes G desde su lanzamiento, hace unos trece años, es digna de estudio. Su diseño original buscaba la efectividad y la funcionalidad de cara a satisfacer las exigencias de uso militar para que estaba pensado. La buena aceptación comercial del vehículo y el rango que le imponía la estrella de tres puntas, obligó a evolucionar hacia el confort y el lujo. Actualmente la gama G marca las diferencias con el resto de los todo terreno por su impensable capacidad para trepar y su precio.

Los todo terreno de Mercedes se fabrican en las plantas que Steyr-Puch tiene en Graz (Austria). De hecho, en muchos países el vehículo se comercializa con ese nombre. Bajo las formas cuadradas de su carrocería se esconde una mecánica robusta y perfectamente adaptada al duro trato del campo. El motor es un 6 cilindros en línea de 170 caballos, ya utilizado en las berlinas; gracias a su potencia y par, encaja bien en la peculiar utilización de un coche de campo. Y, en su última actualización se benefició de un sistema de tracción total permanente y un sistema antibloqueo de frenos que le ponen en la vanguardia del segmento.

Hay que estudiar a fondo el coche para comprender el porqué de sus extraordinarias cualidades. Por su estructura y diseño resulta robusto y fiable, tal vez un poco pesado; pero los 170 caballos del seis cilindros minimizan el problema. Los largos recorridos de sus suspensiones y las diversas posibilidades de utilización de sus diferenciales, bloqueables desde el puesto de conducción, le confieren posibilidades inigualables. Por último, el confort de la suspensión facilita una utilización rutera al mejor nivel, con el único inconveniente del consumo, capaz de agotar el bolsillo más boyante.

El más profano de los conductores se da cuenta de que está conduciendo un Mercedes. Los elementos interiores son comunes...



Sólo un conjunto técnicamente muy conseguido y una terminación de primer orden pueden permitir ofrecer un producto tan completo. El seis cilindros de tres litros se muestra ideal para el todo terreno.

El Mercedes G se comporta a la perfección sobre cualquier terreno, esté asfaltado o no.

Su interior deja bien claro que se trata de un Mercedes, con todos los elementos habituales de las berlinas de lujo de la marca.



El Mercedes 300 GE es el compañero ideal para cualquier tipo de excursión. Con él no importa el nivel de dificultad a superar ni la dureza del recorrido.

FICHA TECNICA

MOTOR

De seis cilindros en línea, situado en posición delantera longitudinal. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución mediante un árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigeración por agua. Cilindrada de 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del pistón de 88,5 milímetros y carrera de 80,2. La compresión es de 9,2 a 1 y la potencia de 170 caballos a 5.500 revoluciones por minuto. El par máximo es de 24,0 mkg. a 4.400 rpm. La alimentación se realiza mediante un sistema de inyección electrónica. Tiene catalizador y utiliza gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción permanente a las cuatro ruedas. Tres diferenciales bloqueables manualmente. Caja de cambios automática de 4 marchas y caja de reductoras con mando en el suelo. Velocidad a 1.000 revoluciones por minuto (km/h.): 1ª: 8,9. 2ª: 15,4. 3ª: 25,3. 4ª: 34,6.

DIRECCION

De recirculación de bolas, asistida. Número de vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS

De disco, ventilados, en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras. Antibloqueo de frenos desconectable.

CHASIS

De largueros longitudinales con travesaños. Carrocería de dos puertas con portón trasero.

SUSPENSION

Eje rígido delante con muelles y barras de reacción. Barra estabilizadora. Eje rígido detrás con muelles y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS

Neumáticos de medidas 255/75 R 15 montados sobre llantas de chapa de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha de 2.060

kilos. Capacidad del depósito de combustible de 96 litros.

DIMENSIONES (en mm.)

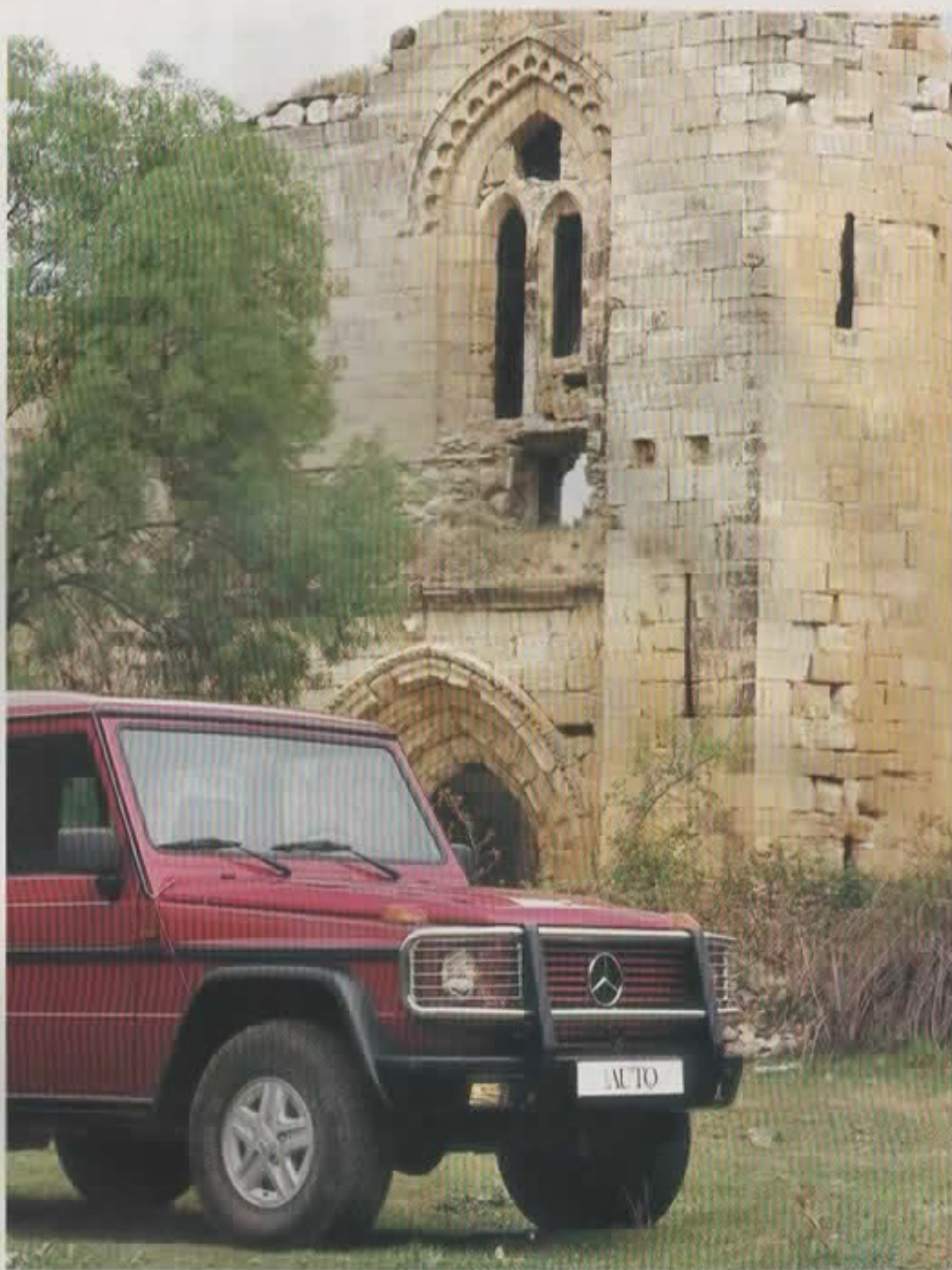
Longitud, 4.185; anchura, 1.990; altura: 1.980; distancia entre ejes: 2.400; vías: 1.425.

FRENOS

Distancias de frenado (en metros): A 60 km/h.: 16,4. A 100 km/h.: 57,9. A 120 km/h.: 83,7.

SONORIDAD

Al ralentí: 50,8. A 60 km/h.: 62,6. A 90 km/h.: 68,2. A 120 km/h.: 68,4. A 140 km/h.: 73,4. A tope: 80,2. Valores en decibelios.



CONSUMO *

Ciudad:	
A 30,3 km/h. de promedio	17,8
Carretera:	
A 90 km/h.	13,7
En conducción T.T.	21,4
Autopista:	
A 120 km/h.	16,6
A 140 km/h.	19,2
Consumo medio ponderado	
Autopista/carretera/ciudad	16,5
Autonomía media:	
Kilómetros recorridos	550

* Valores en litros cada 100 kilómetros

PRESTACIONES

Velocidad máxima:		165,5
(Km/h.)		
Aceleración (seg.):		
400 m. salida parada	19,3	
1.000 m. salida parada	35,8	
De 0 a 100 km/h.	13,5	
Recuperación (seg.):		
400 m.		
Desde 40 km/h en 4ª	16,5	
Desde 40 km/h en 5ª	-----	
1.000 m.		
Desde 40 km/h. en 4ª	32,8	
Desde 40 km/h. en 5ª	-----	
De 80 a 120 km/h.		
En 4ª	11,3	
En 5ª	-----	

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro de aceite	SI
Indicador carga batería	SI
Inclinómetro	NO
Reloj	SI
Faros antiniebla	NO
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	NO
Asiento regulable altura	NO
Asientos del. con suspensión	NO
Retrovisor mando distancia	S/S
Apoyacabezas	S/S
Elevavinas eléctricos	SI
Cierre centralizado	SI
Luz lectura de mapas	SI
Tapón depósito con llave	SI
Preequipo de radio	SI

Limpia/lava luneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	NO
Alarma antirrobo	NO

PRECIO

En la calle: 6.309.384 pesetas.

a los empleados en las berlinas de lujo. El volante, los pulsadores, los paneles chapados de madera y gran cantidad de detalles consiguen una puesta en escena perfecta. Esta buena primera impresión se ve ratificada en cuanto se pone en movimiento.

Una de las grandes virtudes del G reside en el casi perfecto equilibrio entre el confort y el buen hacer campero. Es moneda común que los coches muy trotones resul-

de bloquear el diferencial central. De esta forma aunque uno de los ejes pierda motricidad, el otro la mantiene. Según aumenta la dificultad, se puede recurrir a bloquear el diferencial posterior y, en última instancia, se bloquea el del eje delantero, con lo cual el Mercedes se convierte en un auténtico «panzer», capaz de pasar por encima de cualquier obstáculo. Todas estas operaciones, que parecen muy complicadas, se rea-

lizan con sólo pulsar un botón del cuadro de mandos. Otro punto a favor es que su tremenda eficacia va acompañada de una gran facilidad de conducción. La utilización de una caja de cambios automática de cuatro velocidades permite descubrir una nueva dimensión en la conducción por campo. Con las cortas engranadas, basta con un suave apretón al acelerador para superar cualquier obstáculo con toda dulzura. En pistas en buen estado es algo nervioso, debido a una distancia entre ejes un tanto corta, pero igualmente eficaz y seguro. En tales condiciones es recomendable desconectar el sistema antibloqueo de frenos, ya que las frenadas se alargan interminablemente y su actuación resulta negativa, mientras que en carretera es totalmente re-

comendable sobre todo cuando llueve.

El confort de marcha conseguido por la suspensión de muelles invita a realizar largos viajes. La voracidad de combustible del motor se ve compensada por un fenomenal depósito de casi cien litros de capacidad, por lo que la autonomía supera fácilmente los quinientos kilómetros.

Sñar con un Mercedes G se lo puede permitir mucha gente, pero acceder a él está limitado a aquellos que estén dispuestos a pagar unos cuantos millones de más sobre el precio de sus rivales más directos. Es el precio de la estrella. ■

Las formas cuadradas de su carrocería esconden una técnica bien adaptada.

ten incómodos o excesivamente funcionales. En el otro extremo está la nueva generación de ruteros que, con un buen nivel de confort y comportamiento en carretera, se mueven con torpeza fuera de ella. En el caso del Mercedes nos encontramos con el mejor trepador que existe y con unas prestaciones más que razonables en carretera.

Gracias a las suspensiones con muelles helicoidales, se consiguen unos recorridos larguísimo. De esta forma es menos probable que la rueda se despegue del suelo y, por lo tanto, la motricidad es excelente. No obstante, si las cosas se complican, se pue-

