

...y una pizca de dep

Para el modelo más costoso de su catálogo, el fastuoso coupé cuatro plazas CL, Mercedes ya había puesto toda la carne en el asador. Toda la tecnología y todo el refinamiento que puede dar la técnica actual se concentran en este GT. A la receta magistral que conformaba los CL500 y 600 ya conocidos sólo le faltaba un condimento: más deportividad; y, por qué no, también se podría aspirar a más lujo aún y a un equilibrio superior. El resultado lleva por nombre CL55 AMG.

Por derecho pleno, hay un departamento o, mejor dicho, una empresa filial, en la que debía recaer la tarea de proporcionar ese toque de deportividad: Mercedes-AMG. Trabajando conjuntamente con Mercedes desde el principio del proyecto C215 —denominación interna del nuevo CL— se podría decir que esta vez AMG ha tenido menos trabajo que de costumbre. No han necesitado encontrar hueco para un V8 en el exiguo compartimento motor del Clase C, como sucedió con el C43; en el caso del CL hay espacio de sobra incluso para un V12. Ni siquiera tenían necesidad de implantar una transmisión capaz de soportar el par de sus afinadas mecánicas, porque bastaba con tomar la del CL600 de serie. En cuanto a frenos, ¿qué mejor que dejar los descomunales discos ventilados y taladrados de este último? Otra de las especialidades de AMG consiste en poner a punto unas suspensiones de tremenda eficacia, aunque sin perder de vista una máxima de Mercedes, el confort de marcha. Pues no, aquí tampoco han tenido que hacer nada, porque cualquier CL de serie con su suspensión activa ya lo borda.

Entonces, ¿qué ha hecho AMG? Sencillamente, estar ahí durante todo el proceso

Contacto:

Mercedes CL55 AMG

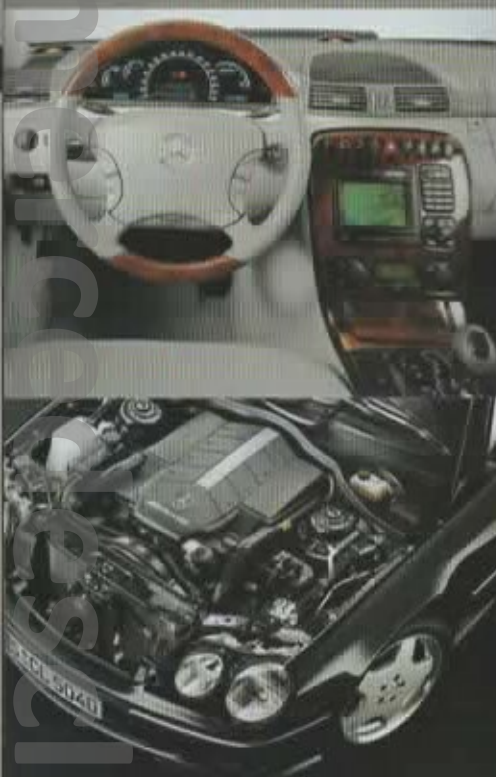
Mercedes no ha dejado fuera del plato ningún ingrediente. El lujo y la línea dinámica constituyen la esencia del CL. Pero a partir de ahora ya está disponible también la máxima deportividad, garantizada por el marchamo AMG que adorna, allá por donde se mire, una tercera versión, denominada CL55 AMG.



www.mercedesclasificas.com

ortividad





Sobre el CL55, AMG ha aplicado todo su saber en lo que respecta a desarrollo de motores deportivos de gran cilindrada, que no es poco



de desarrollo, como unos ojos vigilantes por encima del hombro. Por ejemplo, haciendo sentir que no se podía dar carpetazo a la aerodinámica o a los frenos cuando ya respondían al pliegue de condiciones con velocidad limitada electrónicamente a 250 km/h... porque ellos iban a permitir a su versión rodar libremente hasta los 285 km/h. O comprobando que las virtudes de la suspensión activa eran suficientes como para satisfacer a los compradores más exigentes. Precisamente, el hecho de que haya podido adoptar la suspensión denominada ABC (Active Body Control) tal y como viene de serie en cualquier CL lo dice todo sobre las bondades de la misma. Un sistema hidráulico se encarga de

variar la precarga de los muelles de manera activa y continua, en función de la información que detectan trece sensores, en su mayoría, señales de los movimientos de la carrocería. Esta costosa suspensión necesita dos poderosos ordenadores y una extraordinaria rapidez de actuación en todos sus elementos, pero consigue unir dos mundos hasta ahora inalcanzables: deportividad y confort. Más aún, el sistema es capaz de compensar el balanceo y de modificar la altura de la carrocería respecto del suelo... todo ha quedado bien claro en el test del CL500 que precede a estas páginas.

En el fondo, AMG se ha contentado con aplicar lo que mejor sabe hacer: instalar su mo-

tor V8 de 5,5 litros, todo temperamento, y equilibrar el conjunto. Desde que se pone en marcha está presente el ronroneo que se ha tratado de ocultar al V8 del CL500. En esta ocasión, al AMG no le queda el orgullo de ser la variante más potente de la gama, porque sus 360 CV son ligeramente superados por los 367 CV del CL600. Sin embargo, encierra mucho más carisma que cualquiera de las dos versiones de serie. Al CL500 le supera en potencia y lo arrasa en términos de par; al CL600, tan preocupado por la contaminación y la suavidad, también lo derrota de plano. Especialmente en términos de agrado de uso para el aficionado a los deportivos. No hay que olvidar que el CL600 desconecta automáticamente la mitad de sus cilindros entre 1.000 y 3.000 rpm cuando no se pisa generosamente el acelerador. Esto significa, no sólo que el motor no se deja sentir, sino que pequeños movimientos del pedal derecho no dejan ver el enorme poderío que realmente hay bajo el capó. Eso sí, si se pisa con ganas el

acelerador, entran en juego los 12 cilindros de golpe, acompañados de una reducción del cambio automático, y se desencadena la tormenta; un temporal tan intempestivo y tan contundente, que en el tráfico actual enseguida debe dejar paso a la calma. El CL55 juega su baza, inmerso en el tráfico, mucho mejor. No sólo funcionan siempre sus ocho cilindros, sino que lo hacen con ganas y permitiendo una íntima sensación de respaldo al conductor. AMG ha reprogramado la inyección, sin primar a ultranza la suavidad como sus hermanos —aunque el CL55 no es un coche que trate a sus ocupantes a patadas, ni mucho menos— y lo mismo ha hecho con los cambios de marcha, más rápidos y a regímenes más altos. No hay lugar aquí, como en el CL600, a una doble personalidad; no hay un Dr. Jeckyll y un Mr. Hyde. El CL55 deja en todo momento sentir a su conductor que el cordero que piensan sus ocupantes es un lobo de arriba a abajo. Y esto lo hace más agradable de conducir, más progresivo, presivible y diverti-

Mercedes-AMG GmbH

Las caballerizas de los purasangre



La variante AMG del nuevo coupé CL se coloca a caballo entre el CL500 y el CL600 en prestaciones, potencial y equipo.

Ficha técnica Mercedes CL55 AMG

MOTOR

Ocho cilindros en V a 90°, delantero longitudinal. 5.439 cc (97 x 92 mm). Gestión electrónica con inyección secuencial. Tres válvulas por cilindro accionadas a través de un árbol de levas por culata mandados por cadena. Compresión: 10,5:1. Potencia máxima: 265 kW (360 CV) a 5.500 rpm. Par máximo 530 Nm (54,1 mkg) a 3.150 rpm.

TRANSMISIÓN

Propulsión trasera con caja de cambios automática-secuencial de cinco velocidades; control de estabilidad ESP desconectable (con ASR incluido).

BASTIDOR

Suspensión delantera independiente multibrazo anclada a un subchasis auxiliar de aluminio; trasera multibrazo; resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos con cilindros hidráulicos del Active Body Control (ABC) integrados. Frenos de discos ventilados delante y detrás, ABS y servofreno BAS de emergencia. Dirección de cremallera servoasistida de endurecimiento progresivo. Llantas de aleación de 7,5" x 17". Neumáticos de 225/55 WR17. Opcionalmente, llantas 8,5" x 19" delante y 9,5" x 19" detrás, con neumáticos de 245/40 WR19 delante y 275/35 WR19 detrás.

COTAS

Largo/ancho/alto: 4.993/1.857/1.398 mm. Batalla y vías (del./tras.): 2.885 mm y 1.577/1.578 mm. Peso: 1.865 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 250 km/h (autolimitada electrónicamente) ó 265 km/h. Aceleración 0-100 km/h: 6"

DATOS COMERCIALES

Precio: A partir de 20.800.000 pts

do. A pesar del peso, que se deja notar en carreteras de curvas, el CL55 se defiende muy bien en trazados lentos. Las enormes ruedas opcionales de 19 pulgadas, diseñadas específicamente para él, per-

miten comprobar sobre mal piso las virtudes de la suspensión, aún trabajando con neumáticos de perfil 35. A medida que el trazado permite aumentar el ritmo, mejor se adapta el CL55 al medio. El velocímetro se ha reenumerado con

una escala que acaba ahora en 320 km/h. Falta hace, porque la velocidad aumenta sin que apenas lo parezca. La suavidad de marcha invita a desconectar el Distronic —el control de cruce por radar, también opcional en el AMG— que no es operativo más allá de 160 km/h, e invita a disfrutar de un imperturbable aplomo en los rápidos curvones de las autopistas alemanas por la que discurre parte del recorrido de este contacto. Tan convencidos están de las cualidades de su criatura los de AMG, que el itinerario sugerido incluyó una descarnada y estrecha carretera castigada por los hielos, con usnos agujeros que hacían temer por los neumáticos de perfil bajo, porque ni el coche ni los ocupantes parecen acusar las irregularidades incluso rodando a un ritmo elevado.

Todo lo anterior sucede inmersos en ese clima de lujo que se puede esperar del modelo más ostentoso de Mercedes, porque su precio se encuentra a caballo entre el CL500 y el CL600. El CL55 invita a distinguirse, a añadirle sus exclusivas ruedas y los detalles aerodinámicos diseñados para él. Entonces, su precio sería ligeramente superior que el CL600. Mínimos detalles, porque cuando se habla de tales cifras —en torno a 21 millones, en función de las opciones que se elijan— para optar por los distintos CL disponibles, sin duda importa más el corazón que la razón.

M.G.P.

No muy lejos de Stuttgart, en Alffalterbach, se producen los Mercedes más exclusivos; con el aval de la marca de la estrella y con un doble control de calidad, el que pone Mercedes cuando les proporciona la «materia prima» en forma de coche pintado, con interior y sin mecánica, y el que realiza AMG a la salida de su fábrica como coche completo. Lo que en 1967 se fundó como Oficina de Ingeniería para el Diseño y Ensayo de Motores de Carreras, empleando siempre bases Mercedes —y no siempre con su beneplácito—, comenzó a trabajar codo con codo para Mercedes-Benz en 1990, cuando se hicieron cargo de la elaboración del C36 AMG que saldría al mercado en 1993. Después de ganar con los CLK-GTR el Campeonato FIA GT y absorbida por la marca de la estrella en 1999 para convertirse en Mercedes-AMG, ya son cuatro los modelos que la firma ofrece en su catálogo salidos de las líneas de AMG: C43 y E55 —con carrocería berlina o familiar—, ML55 y CLK55. Pero alrededor del motor 55, un V8 de 5,5 litros y potencias

entre 347 y 360 CV según la carrocería en que se instale, giran aún más productos. Son los coches que fabrica AMG bajo pedido, fuera de la lista «oficial» de que dispone cualquier concesionario de Mercedes, aunque también son estos los encargados de su venta y de dar servicio al cliente. Así nacen los C55, S55, G55, SL55, CL55 —el más reciente, aquí presentado— o el SL73, con un V12 de 7,3 litros de cilindrada y 525 CV capaz de agrietar el suelo cuando acelera. Rizando el rizo, AMG puede realizar cualquier tipo de transformación, incluso implicando modificaciones de ingeniería o de carrocería, de modo que cualquier sueño sobre Mercedes pueda hacerse realidad si se cuenta con dinero suficiente para pagarlo.

Más con los pies en el suelo, para el Clase A y el SLK ofrecen exclusivamente retoques estéticos (llantas, faldones, etc.), que constituyen su principal volumen de negocio. Pero que nadie se inquiete, porque han prometido que para el reestilizado SLK habrá pronto un AMG de carácter, con algo más que fachada.