



Texto y fotos:
Javier Herrando

Motor Sport Madrid



Cuando hay caballos... las sensaciones son extraordinarias y el trabajo se acumula al volante. Y en pocos todoterrenos hay más caballos que en un Mercedes G 500.

Soportes de elevación



Tras el desmontaje de ambos paragolpes se han ideado de forma artesanal cuatro soportes de elevación a medida, anclados a la estructura del chasis. Los extremos están acabados en tubo de acero inoxidable con forma cilíndrica para que una vez perforados los correspondientes orificios en ambos paragolpes coincidan entre sí y podamos empezar a dar uso a este práctico invento con la ayuda indispensable de un gato hidráulico de la marca Nike. Estos elegantes y útiles acoples, unidos al rápido funcionamiento del gato Nike, se convertirán, sin duda, en nuestro mejor aliado en situaciones de desatascos, pues permiten liberar el vehículo en cuestión de segundos.



Una bestia... pero discreta

Si te gustan las sensaciones fuertes a ritmo de infarto y eres consciente del potencial que llevas entre manos, deja fluir tu adrenalina al volante de este anabolizado Mercedes G 500 y descubre todos los secretos de una preparación específica muy efectiva, realizada a medida para este modelo en concreto.

Cuando el equipo de redacción me comentó la intención de probar una preparación de un Mercedes G 500, inmediatamente pensé en un viejo amigo de la infancia que precisamente andaba liado preparando uno varios meses atrás en su centro de operaciones mecánicas. Enseguida surgió la visita para probar el vehículo en cuestión y él mismo nos brindó la oportunidad de conducir para nosotros este inquietante Mercedes G 500 a lo largo de una sesión fotográfica no apta para cardíacos, en la que ya sabíamos que íbamos a sudar tinta recorriendo los innumerables y estrechos caminos del lugar...

Una vez en marcha, la sensación al volante es espectacular. Cuando pisas el acelerador, aquello parece no tener fin, subiendo de marchas en modo secuencial a un ritmo frenético, y envuelto en un ensordecedor bramido que sólo los potentes motores Mercedes sacan a relucir... aunque en este caso sea aderezado con alguna que otra ayuda extra que veremos a continuación.

Todo el proyecto de preparación a nivel de I+D+i lo gestiona el departamento técnico de la empresa Car World, especializada en el sector del 4x4 y que ofrece formación y servicios en cursos de conducción, rescate de vehículos, via-

jes y asistencia por el continente africano. También Manolo Cabrera, de ARC Racing, ha contribuido con sus conocimientos y experiencia en esta transformación, mientras que parte de la labor de campo la ha ejecutado Desarrollo y Proyectos Rivero Hermanos. A continuación, veamos qué tiene de especial este gran todoterreno.

A TODO GAS...

Con el fin de mejorar, si cabe, la entrega de potencia de este Mercedes G 500 se contactó con una empresa madrileña especializada en estos menesteres, Motor Sport Madrid-Wetterauer Spain es la



Las llantas Borbet en color negro no sólo aportan una estética distinta al vehículo, sino que, además, están diseñadas para conseguir un desplazamiento de 30 mm.

La optimización de la centralita permite llevar la potencia a 320 CV y mejorar el consumo de este Mercedes

Se intentó -y se consiguió- que la preparación afectara mínimamente al aspecto exterior del G, como pedía el propietario

lial alemana-. Con sede central en Colblenza, Alemania, dispone de un departamento de ingeniería que trabaja diariamente en el desarrollo de nuevos software para obtener siempre los mejores resultados en cuanto a prestaciones y fiabilidad mecánica.

El trabajo que se ha realizado en el G 500 por parte de los profesionales de MSM ha consistido en optimizar los parámetros electrónicos existentes en la ECU de gestión del motor, para extraer al V8 de 4.998 c.c. una nueva cifra de potencia de 320 CV y 500 Nm de par motor. Tamaño crecimiento logra bajar los consumos y mejora la feroz respuesta dinámica del vehículo en cualquier condición y régimen.

Otra mejora a anotar en este sentido es la modificación del escape original, que es sustituido por uno de acero inoxidable con el silencioso central suprimido y dos líneas laterales, una por bancada de cilindros.

La transmisión es permanente, con bloqueo de diferencial central, trasero y delantero, y cambio automático de cinco velocidades, que puede utilizarse en modo secuencial.

Los neumáticos encargados de transmitir toda la potencia y el agarre al suelo son unos BF Goodrich Mud-Terrain T/A en medida 255/85 R16, montados en unas bonitas llantas Borbet de aluminio en color negro, diseñadas con un desplazamiento exterior de 30 mm.



En esta secuencia observamos el proceso de montaje del cabestrante delantero, de hasta 5.400 kg, que exigió la modificación del parachoques delantero y la realización de un soporte de matrícula específico. La presencia del enorme radiador, con dos ventiladores, no dejaba mucho espacio para las conexiones eléctricas del cabestrante, dotado de cable de plasma. En la imagen de la derecha (9) vemos el cortacorrientes instalado.



Los trabajos efectuados en la suspensión permiten que este G supere cualquier obstáculo... a prácticamente cualquier ritmo.

Depósito auxiliar al milímetro



Tras estudiar la idea de instalar un depósito de combustible complementario, lo primero fue buscar una ubicación en el vehículo que no fuera visible y que no estorbara a su dueño en el día a día. Por este motivo, después de darle vueltas al asunto, finalmente se decidió aprovechar al milímetro el espacio libre que da la nueva localización de las dos líneas de escape laterales, junto con la supresión de los silenciosos del escape original. El proceso de elaboración ha sido realizado de forma artesanal por la empresa Desarrollo y Proyectos Rivero Hermanos, partiendo de varias planchas en acero inoxidable que entre hilos de soldadura han dando forma a un depósito auxiliar XXL de 100 litros de capacidad, amoldado perfectamente al hueco. Su composición interna consta de rompeolas transversales y longitudinales para minimizar el desplazamiento del combustible, además de contar con aforador, bomba de transvase y respiraderos unidos a los del depósito original. También cuenta con un indicador de nivel en el habitáculo para saber las cantidades que se transvasan del depósito suplementario al original.



Los muelles más largos permiten ganar seis centímetros en los recorridos de suspensión, lo que mejora la capacidad trialera del G, ya de por sí notable en el modelo de serie.



12



13



14



15

Para mejorar el rendimiento del motor de ocho cilindros (12) se reprogramó la centralita electrónica y, sobre todo, se montó una nueva línea de escape en acero inoxidable y sin el silencioso central (13, 14 y 15), con salida independiente para cada una de las dos bancadas de cilindros del propulsor.



16



17



18



19

Los muelles realizados a medida para las suspensiones delantera y trasera (16 y 17) se complementaron con unas barras Panhard regulables en sus dos extremos (19) y amortiguadores Oram Step 3 de botella separada con regulación independiente elaborados también a medida (18).



La capacidad trialera del coche ha mejorado al ganar altura, y las suspensiones y el equipo de ruedas aseguran una motricidad espectacular.



10



11

En el interior apenas hay cambios y se mantiene incluso el volante con inserciones de madera, que aporta un toque de lujo a los G. Solo la presencia de dos GPS con sus soportes delata que se trata de un aventurero.

Debido a la escasa autonomía del vehículo con el depósito de fábrica, se ha construido uno adicional de 100 litros de capacidad, aforador y bomba de trasvase. Junto a la palanca de cambios se ha alojado un indicador del nivel de combustible del depósito auxiliar y un botón para activar los posibles trasvases al tanque principal. Como medida de precaución se han añadido dos protectores de bajos independientes de 8 mm de grosor para cubrir de posibles golpes la transfer y el depósito extra de combustible.

UN PESO PESADO

La apariencia de todoterreno con cierta clase sigue manteniéndola intacta, ya que se ha intentado en lo posible conservar la filosofía como vehículo de serie más o menos discreto, sin demasiados complementos a la vista que pudieran transformar exageradamente su aspecto exterior de origen.

Siguiendo estas directrices, el paragol-

pes delantero original ha sido modificado en su parte central para ubicar en su interior un cabrestante de hasta 5.400 kg de arrastre, con cable de plasma y soporte superior adicional de matrícula elaborado artesanalmente. Además, tanto el paragolpes delantero como el trasero cuentan con cuatro soportes artesanales de elevación para utilizar un gato Nike.

Pero centrándonos en el trabajo dinámico de las suspensiones, éste debía conjugar un excelente rendimiento off-road a un ritmo fuerte y a la vez ser lo suficientemente firme para equilibrar el peso extra del depósito de combustible auxiliar, el cabrestante delantero y las protecciones de los bajos. En resumen, había que equilibrar un peso total de 2.400 kg, teniendo en cuenta el balanceo de la carrocería y las inevitables inercias.

Finalmente se dotó los dos ejes con una barra Panhard regulable con roscas a izquierda y derecha, además de sustituir los muelles originales por unos reforzados de

4x4 ADDICT

CALLADO - SERVICIO - STOCK MASIVO

euro4x4parts.com

RECAMBIOS & EQUIPO

972 37 44 10

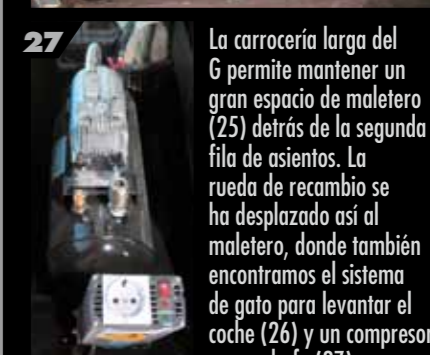
¡TODOS LOS RECAMBIOS QUE NECESITAS ¡ÁNIMO, MANOS A LA OBRA!



El dinamismo es una de las características que se buscaban. Los 320 CV convierten este G en un coche con el que se pueden obtener medias muy altas en pista.



En los bajos observamos la barra Panhard regulable (20) y algunas de las protecciones que se han añadido (23) a las que originalmente ya monta el G (22), un coche que sale relativamente bien protegido de fábrica. Los neumáticos (24) son unos BF Goodrich Mud-Terrain T/A en medida 255/85 R16, montados en unas llantas Borbet pintadas en color negro para contrastar con la carrocería.



La carrocería larga del G permite mantener un gran espacio de maletero (25) detrás de la segunda fila de asientos. La rueda de recambio se ha desplazado así al maletero, donde también encontramos el sistema de gato para levantar el coche (26) y un compresor con enchufe (27).

Motor Sport Madrid

Profesionales a la altura

En el caso concreto de este brutal Mercedes G 500, los profesionales de Motor Sport Madrid han conseguido llegar hasta los 320 CV en banco de potencia, partiendo de los 294 de origen, mientras que el par máximo obtenido ha sido de 500 Nm, en comparación con los 440 Nm que ofrece recién salido del concesionario.

El comportamiento del coche es sorprendente, según afirmó su propietario justo después de la transformación... "Al ser un coche tan pesado buscaba mejorar aun más la rapidez de respuesta a cualquier régimen, y el resultado ha sido muy satisfactorio".

Con esta optimización se consigue una mejora considerable de las prestaciones y del par motor; se ha trabajado a conciencia en las curvas de par y potencia para conseguir que el cliente pueda disfrutar de un nuevo enfoque prestacional de su vehículo.



Jose Carneros; C/ Copérnico 11
Coslada - Madrid
Tlf 916 737 892 Fax 916 742 299
www.aumentodepotencia.com
www.motorsportmadrid.com



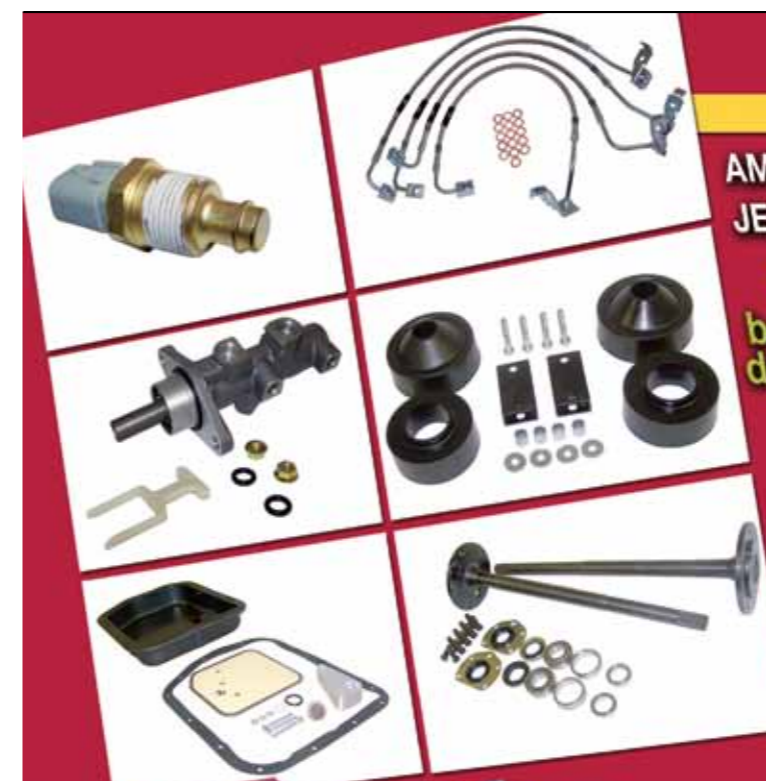
MOTORSPORTMADRID

+6 cm, fabricados a medida para trabajar conjuntamente con unos nuevos amortiguadores Oram Step 3 de botella separada con regulación independiente y elaborados también a medida con una longitud extra de +5 cm cada uno. En el eje trasero se acopla el mismo esquema de suspensión y se remata todo el conjunto con un limitador de extensión por rueda.

HOMOLOGADO

El excelente comportamiento del vehículo no sólo se consigue al transformar la parte mecánica pura y dura, ya que el funcionamiento de este tipo de vehículos de alta gama está demasiado vinculado a la electrónica y también hay que trabajar sobre este aspecto, ya que al variar la altura del vehículo, el ángulo de pivote de dirección, la batalla, el diámetro de rueda y la anchura total (llanta desplazada ET 30 mm)... ha sido necesario modificar determinados parámetros electrónicos y dinámicos del vehículo para que pueda ser conducido con normalidad, sin reacciones extrañas y sin que se encienda ninguna luz de alerta en el cuadro de mandos cada dos por tres.

Pero lo mejor de todo, y más importante, es que el proyecto completo del vehículo cuenta con su correspondiente homologación para pasar la ITV tranquilamente. ✘



AMPLIO STOCK PARA JEEP, CHRYSLER Y DODGE

Si compras online beneficiate de un 10% de descuento adicional introducir la clave dec10 y obtendrás tu descuento

Visita nuestra NUEVA e-shop en www.crown-iberia.com

Tenemos más de 7.000 referencias con imágenes de alta calidad



Recambios para JEEP® CHRYSLER® y DODGE® MONOVOLUMEN



Socilite catálogos en www.crown-iberia.com o en el teléfono +34 956 548 883

MOTORES SOLIHULL Distribuidor Crown en las Canarias MOTORES SOLIHULL Tel.: 922 821 400