

MERCEDES 500 E /
PORSCHE 911 TURBO

NIKI LAUDA PROBADOR DE EXCEPCION



Por un día el tricampeón del mundo se convirtió en probador de coches. Sus sensaciones resaltan el diferente carácter de ambos coches a pesar de tener una potencia similar.

HAN pasado casi seis años desde aquel Gran Premio de Austria en el que Niki Lauda anunció su adiós a las carreras. Se despidió con una frase tan pragmática como él: «Amigos míos, he tomado la decisión de apartarme de las carreras, y por eso os he convocado aquí para agradecer las cosas buenas y malas que habeis escrito sobre mí». Ahora, en Salzburgo, su habitual residencia, le llaman simplemente «Herr

ENTRE DOS AGUAS

Niki Lauda tiene el «corazón» en el Porsche 911 Turbo y aprecia la tecnología que encierra el Mercedes 500 E.



**COMO DE
CARRERAS**
El 500 E tiene un
comportamiento
sorprendente en
carreteras viradas.
Lauda lo cruza en
cada viraje como si
se tratara de un
coche de rallye.



www.mercedesclasicos.com



Lauda»; todo el mundo le aprecia por su seriedad, por su pasado, y se le respeta como lo que es, un importante hombre de negocios, propietario de una compañía de aviación que lleva su nombre. Sin embargo, de vez en cuando «Herr Lauda» se acuerda de que posee un don innato para la conducción, hasta tal extremo que un volante en sus manos convierte el hecho de conducir en un acto casi artístico.

Y para matar el gusanillo, Lauda se ha prestado a probar para Motor 16 dos coches tan sublimes como diferentes: el Mercedes 500 E y el Porsche 911 Turbo. La elección fue idea del mismo Lauda, y la acompañó de las siguientes palabras:

«Si vuelvo a conducir profesionalmente, es para divertirme, y disfrutar con algo insólito, diferente».

La comparación entre estos dos coches puede resultar incorrecta; sin embargo, para Lauda fue suficiente el hecho de que tuviesen una potencia semejante -320 caballos el 911 y 326 el 500 E- además, ambos nacen en la factoría de Porsche en Zuffenhausen. «Estos dos coches -nos dice Lauda- pueden ser lo ideal para una misma persona, pero en diferentes épocas de su vida. El Porsche 911 Turbo es el

más indicado cuando se necesita una chispa de locura; por el contrario, el Mercedes 500 E es el más apropiado cuando esa locura pasa a formar parte del pasado. En realidad, hablo de mi vida. De hecho, soy propietario de un 500 E, que ha sustituido a un 500 SL.

Decidí hacer ese cambio un día en el que llegué a la conclusión de que una berlina era el coche más indicado para mí. Cuando conduje por primera vez el 500 E,



DOS CONCEPTOS Y UNA IDEA
 Para el inolvidable Niki, en el 500 E se conjugan la comodidad con las altas prestaciones. Por el contrario el 911 Turbo se caracteriza por una conducción más delicada y especialmente precisa en las curvas. Sin embargo, la fiabilidad existe en ambos coches aunque se lleven al límite.

descubrí que era un coche totalmente perfecto».

Lauda interrumpe la conversación, que había comenzado sentado en la aleta del Porsche, para volver a colocarse su inseparable gorra colorada que el viento de los Alpes se quería llevar, y continúa: «A los ojos del gran público, el 500 E parece un coche normal; pero, se trata de un pura sangre, y este contraste me gusta mucho».

-¿Qué característica aprecia más en este coche?

-Me fascina su confort de marcha, verdaderamente incomparable, en el que incluyó el cambio automático con cuatro variantes de marcha.

El 500 E es uno de esos coches en el que el cambio automático está en concordancia con el espíritu del coche en sí.

Lauda se va animando progresivamente y continúa:

-Si pisas a tope el acelerador, alcanzas rápidamente los doscientos kilómetros por hora y puedes llegar tranquilamente a los doscientos cincuenta como si nada. A esa velocidad puedes escuchar música o conversar con quien te acompañe.

-Eso está bien, pero a doscientos cincuenta kilómetros por hora creo que sólo usted tendría ganas de charlar...



-No, estás en un error. Con el 500 E no tienes miedo porque no se nota la velocidad; además, si quieres sentir el placer de la aceleración, no es necesario que des un golpe de acelerador para actuar el *Kick-down*, es suficiente pisar a fondo y el coche se convierte en un misil.

-¿Y respecto al comportamiento general?

-En autopista se comporta como una berlina; sin embargo, en las carreteras viradas de montaña se convierte en un coche de carreras preciso, seguro y siempre neutro en sus reacciones. Todo esto resulta todavía más excitante si está acompañado por un acabado como el que tiene, con parte del salpicadero en raíz de nogal. Otro detalle que aprecio enormemente es el volante, decididamente superior al de

los SL y SEC. Al tener la corona de mayor sección se agarra mejor, y la desmultiplicación de la dirección permite perfectamente la conducción deportiva.

-¿Y qué tiene de malo el 500 E?

-Primero te hablaré del 911 Turbo y luego te lo explico. En primer lugar considero que a este Porsche como el coche de la nostalgia. No puedo olvidar que el primitivo 911 Turbo fue uno de mis primeros amores. En 1975, cuando luchaba por el Campeonato del Mundo con la Ferrari, tenía a mi disposición un Ferrari Daytona. Sin embargo, soñaba con un 911 Turbo y por fin lo compré, de color blanco. Entonces yo era muy distinto de como soy ahora, ni siquiera existía en mi mente el proyecto de la Air Lauda. Por ésta y otras razones, el 911 Turbo es un coche nacido del deseo y crecido en la nostalgia; por eso, cualquier juicio sobre el modelo actual, está ligado mentalmente a aquel 911 blanco de 1975. Respecto a la línea estética, tengo que agradecer a Porsche que haya respetado mis recuerdos. El concepto del coche ha cambiado considerablemente; sin embargo, cuando lo miro me produce una gran nostalgia. Incluso me gustan los limpiaparabrisas, que actualmente parecen antidiluvios, independientemente



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

Vencer el reto. Culminar el desafío.

RENAULT te invita a que vivas libre como el viento y alcances la cumbre con el Jeep Wrangler Texan: El Amigo Americano.

Jamás te habrás movido con tanta libertad. Para eso cuentas con un motor de 105 CV (versión con catalizador), encendido

FRENTE A FRENTE



UN DESEO FIRME
*Desde que pilotaba para Ferrari Lauda
soñó siempre con un 911 Turbo.*

Jeep! Jeep! Hurra!

Distribuido por **RENAULT**

electrónico e inyección multipunto.

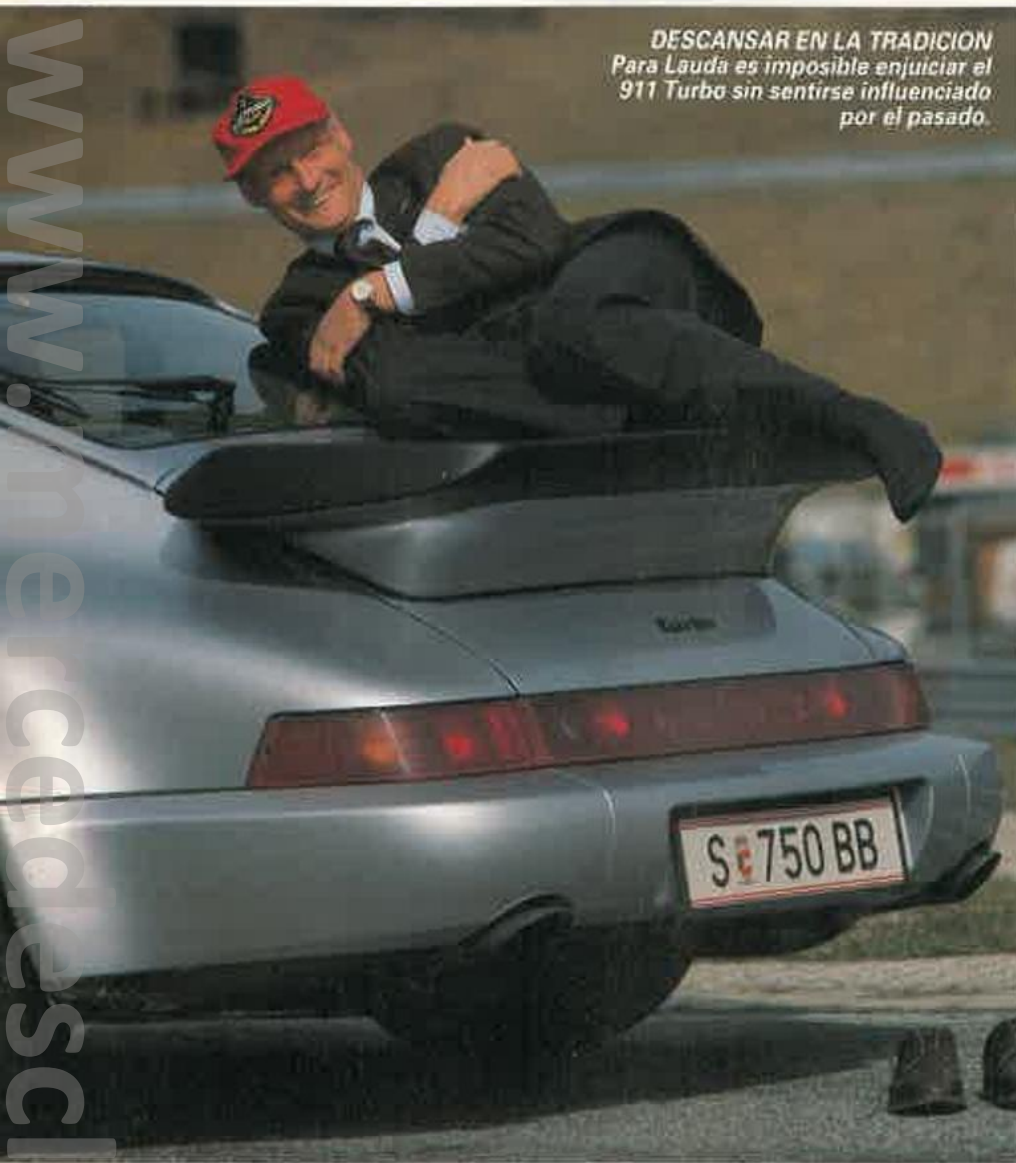
Por su gran equipamiento interior y sus 2 versiones de techo, Hard Top y Soft Top, jamás estarás tan cerca del cielo.

Desde **1.999.000** ptas.*

*Precio Península y Baleares, IVA y Transporte Incluidos.

Jeep Wrangler Texan

DESCANSAR EN LA TRADICION
Para Lauda es imposible enjuiciar al
911 Turbo sin sentirse influenciado
por el pasado.



MERCEDES 500 E

FICHA TECNICA

Motor: 8 cilindros en V a 90°. Cilindrada total: 4.973 cc. Diámetro x carrera: 96,5 x 85 mm. Relación de compresión 10:1. Par máximo: 48,7 kgm. a 3.900 rpm. Potencia máxima: 326 CV a 5.700 rpm. Cuatro árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro.

Alimentación: Inyección electrónica LH Jetronic.

Transmisión: Cambio automático con cuatro marchas. Tracción posterior con sistema ASR antipatinamiento.

Suspensión: Cuatro ruedas independientes con barras de torsión; antihundimiento en el tren delantero, amortiguadores hidroneumáticos. Suspensión posterior Multilink con sistema antihundimiento. Frenos de disco en las cuatro ruedas con sistema ABS.

Dimensiones: Longitud: 4.750 mm. Anchura: 1.800 mm. Altura: 1.400 mm. Distancia entre ejes: 2.800 mm. Peso en vacío: 1.700 kg.

PRESTACIONES

Velocidad max: 250 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,1 s.

PORSCHE 911 TURBO

FICHA TECNICA

Motor: 6 cilindros opuestos refrigerados por aire. Cilindrada total: 3.299 centímetros cúbicos. Diámetro x carrera: 97 x 74,4 mm. Relación de compresión: 7:1. Par máximo: 45,9 kgm. a 4.500 rpm. Potencia máxima: 320 caballos a 5.750 rpm. Dos árboles de levas en cabeza dos válvulas por cada cilindro y turbocompresor tarado a 0,7 bar.

Alimentación: Inyección mecánica electrónica K-Jetronic.

Transmisión: Cambio con 5 velocidades.

Suspensión: Cuatro ruedas independientes. Amortiguadores hidroneumáticos con brazos transversales elásticos y barra estabilizadora. Suspensión posterior de brazos oblicuos. Frenos de disco en las cuatro ruedas con sistema ABS.

Dimensiones: Longitud: 4.250 mm. Anchura: 1.770 mm. Altura: 1.310 mm. Distancia entre ejes: 2.280 mm. Peso en vacío: 1.470 kg.

PRESTACIONES

Velocidad max: 270 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 5 s.

de su eficacia. Lo mismo ocurre con el salpicadero, que antaño tenía pocos indicadores, todos ellos muy precisos; ahora se ven manocontactos y luces varias que personalmente me desconciertan.

-Si dejamos al margen la nostalgia, ¿qué opina del comportamiento?

-Sin lugar a dudas, el actual 911 Turbo es mucho menos nervioso y, sobre todo, mucho menos peligroso. Al respecto, juegan un gran papel las nuevas suspensiones posteriores, el diferencial autoblocante y los neumáticos de diecisiete pulgadas, todo ello aplicado a una nueva geometría del chasis. Si lo conduces al límite, es un coche con una clara tendencia a subvirar, por lo tanto cruzarlo en las curvas es muy difícil y, sobre todo, casi imposible aprovechar toda su potencia en la salida.

Al respecto, es preciso puntualizar sobre el comportamiento de ambos coches, desde el momento que con los dos se llega al límite con un margen de seguridad todavía aceptable. Con el 500 E, el sistema ASR antipatinamiento actúa con brusquedad y condiciona la forma de conducir. Si entras en curva con el acelerador a «tabla», el ASR ralentiza la marcha y permite que el coche se afiance. Esto no me gusta; preferiría un comportamiento menos neutro, que te permitiera gobernar el coche. Por el contrario, el 911 Turbo resulta mucho más divertido. Además, el nuevo concepto aerodinámico, el nuevo fondo «carenado», convierte al 911 Turbo en un coche muy estable, incluso con viento lateral. El cambio y la dirección asistida son impecables y el motor, si se sabe utilizar al límite de sus posibilidades, proporciona una potencia impresionante, y en el caso de querer conducir de forma «civilizada», el empuje del turbocompresor comienza ya por debajo de las tres mil revoluciones por minuto, con una suavidad que no hace necesario el uso exhaustivo del cambio.

Lauda probó ambos coches en el circuito de Salzburgo y por las viradas carreteras de los Alpes cercanos, a lo largo de todo el día, se negó a que tomáramos tiempos en el circuito, aunque a escondidas se pudo apreciar que los tiempos registrados de ambos coches eran casi los mismos.

Se despidió desde la ventanilla de su Mercedes 500 E con un apretón de manos, acompañado de una mueca que pretendía ser una sonrisa. Arrancó y volvió a parar para terminar su trabajo:

«Te doy las gracias anticipadas por las cosas buenas y malas que escribirás sobre mi prueba. *Auf wiedersehen.*»

Gigi Corbetta.

Fotos: Bernd Schilling