

actualidad

El club de los 300 km/h.

Reyes del asfalto

En este desafío americano de los coches «de calle» más rápidos se han obtenido resultados sorprendentes, con un Chevrolet Corvette experimental rozando las marcas de los Grupo C de Le Mans.



CUATRO meses atrás, en medio del pegajoso calor del verano americano, marchábamos un grupo de seis colegas y amigos a través del estado de Ohio. Cada 40 ó 50 km. parábamos para intercambiar coches y poder así juzgarlos todos en utilización normal de carretera. El compacto convoy resultaba impresionante por su aspecto y sonido, según rodaba a toda marcha por las autopistas, o bien frenaba y reacceleraba en

las calles de los pueblos y las curvas y baches de las carreteras campestres.

Desde luego, no eran los coches más civilizados y tratables que he conocido; pero está claro que se trataba de vehículos extraordinarios. El día anterior, uno de ellos había promediado una velocidad punta de 358 km/h., con una pasada de casi 372 km/h., en el sentido favorable. Ya fuera de la pista, el recorrido de carretera consistía

precisamente en la prueba de verificación de que los coches eran efectivamente «de calle», tanto en el aspecto legal como en el de la tratabilidad y uso práctico. El Chevrolet Corvette doble turbo experimental, que la víspera había volado bajo, ahora marchaba en medio del grupo, con ciertas toses y tirones, producto de la salvaje preparación de su motor, pero ofreciendo un comportamiento aceptable, mientras que su única civilización aparente res-

www.mercedesclasicos.com





«Lo último en hierros de Detroit», un Camaro potenciado a 690 CV. Superado en la pista, el Mercedes-AMG era el modelo más agradable en carretera.

pecto al día anterior consistía en la adopción de neumáticos de calle y la supresión del apéndice en su spoiler delantero.

Este era el final satisfactorio para un desafío técnico-periodístico en el que nuestros colegas del mensual americano «Car and Driver» habían querido dar un reto al sentido de frustración que muchos sienten en EE.UU. por tener las mejores carreteras del mundo y las limitaciones de velocidad más absurdamente bajas; quizá por ello el americano entusiasta del automóvil tiene una auténtica obsesión por la velocidad. Así, se había convocado una invitación para todo aquel capaz de acercarse a los 300 km/h. con un coche matriculado y legalizado para uso de calle, en el escenario de la pista oval peraltada de 12 km. de desarrollo que tiene en Ohio la entidad Transportation Research Center.

Hay que precisar que el concepto «street legal» en Estados Unidos es bien diferente del de otros sitios, dada la gran tradición que tienen en aquel país las elaboraciones y preparaciones más exóticas e imaginativas. Y mientras los legisladores americanos son de lo más picajosos en lo que respecta a los coches nuevos de gran serie, haciendo responsables a fabricantes, importadores y vendedores de un bajo nivel legal de emisiones contaminantes, no ocurre lo mismo con las transformaciones que efectúan los particulares; en EE.UU., la ITV o dispositivos de control más o menos equivalentes brillan por su escasez.

Si las esperanzas de la convocatoria eran sin límites, la realidad arrojaba un saldo de siete contendientes, entre los cuales un

Ferrari Testarossa totalmente de serie con especificaciones EE.UU. 1986 se vería limitado al simple papel de referencia. Se esperaba también un Lamborghini Countach que no apareció, pero claramente habría sido demasiado lento para aspirar a los primeros puestos. Del Ferrari F40, demasiado reciente, lógicamente no podía haber un ejemplar disponible, mientras que el Porsche 959, con sus 317 km/h. reales, no se vende en Estados Unidos.

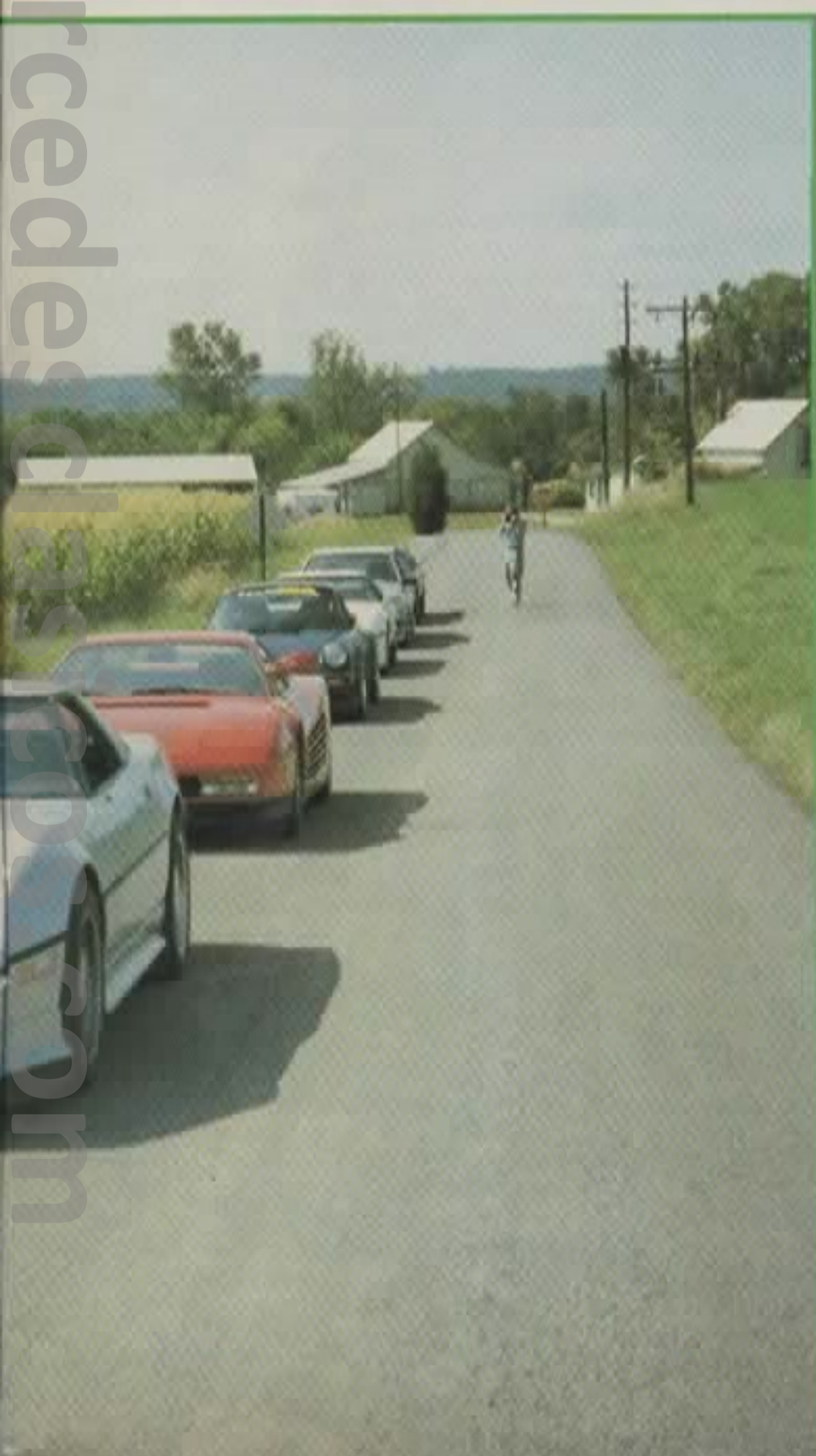
Entre los siete aspirantes al título de «Rey del asfalto», la representación más seria era la de la firma Callaway Cars Inc., que elabora el Corvette doble turbo distribuido en EE.UU. por la propia Chevrolet y que acudía a la cita con dos coches. También había un impresionante Porsche 911 doble turbo aligerado, inicialmente preparado en Alemania por Ruf y posteriormente reelaborado por Motorsport Design en Arizona. El AMG Hammer (martillo) no es sino una carrocería de Mercedes 300 E elaborada en suspensión y aerodinámica y adicionada de un motor Mercedes V8 de la clase S, pero con la cilindrada aumentada a 6.000 cm³ y dotado de culatas doble árbol de cuatro válvulas por cilindro del preparador alemán. Descrito por su propio dueño como «lo último de Detroit», había un Chevrolet Camaro de cilindrada aumentada a 8.900 cm³. Finalmente, y además del Testarossa, acudía otro Ferrari 308 preparado en Texas con aspecto visual de GTO, pero cuyo motor

Con el Corvette de serie en cabeza, los coches demostraron su tratabilidad.



Fotos: Mid Coast Studios/Hutton





Los contendientes

Chevrolet Corvette Twin Turbo Experimental (Callaway).

Motor 5,8 litros V8; 712 CV. a 6.750 rpm; cambio manual cuatro marchas con «overdrive»; neumáticos Goodyear Eagle racing 16 x 10-16; 1.574 kg.

358,0 km/h.

Chevrolet Camaro (Keith Black).

Motor 8,9 litros V8; 690 CV. a 6.000 rpm; cambio automático tres marchas con «overdrive»; neumáticos Goodyear Eagle 225/50VR16 y 255/50ZR16; 1.680 kg.

347,6 km/h.

Porsche 911 Turbo (Motorsport Design)

Motor 3,3 litros 6 cilindros «boxer»; 646 CV a 7.500 rpm; cambio manual cinco marchas; neumáticos Goodyear Eagle racing 23,5 x 10,5-6 y 25,5 x 12,5-16; 1.184 kg.

325,9 km/h.

Chevrolet Corvette Twin Turbo (Callaway).

Motor 5,7 litros V8; 400 CV. a 4.250 rpm; cambio manual cuatro marchas con «overdrive»; neumáticos Goodyear Eagle P275/40ZR17; 1.565 kg.

308,5 km/h.

Mercedes AMG «Hammer» (AMG USA)

Motor 6 litros V8 de 32 válvulas; 375 CV. a 5.750 rpm; cambio automático cuatro marchas; neumáticos Pirelli P700 215/45ZR17; 1.630 kg.

291,9 km/h.

Ferrari Testarossa (versión USA).

Motor 4,9 litros 12 cilindros «boxer»; 380 CV. a 5.750 rpm; cambio manual cinco marchas; neumáticos Michelin TRX 225/45VR415 y 280/45VR415; 1.570 kg.

278,2 km/h.

era un Chevrolet V8 de cinco litros de competición.

El Camaro era el que marcaba el tono de la reunión, cuando la gente de pluma estábamos reunidos en los talleres de T.R.C. la tarde anterior al gran día. A lo lejos se oía un ruido de trueno, que se fue ampliando según se acercaba una amenazadora forma negra. Precedido por el ronco quejido estilo «stock-car» de la NASCAR de su motor al ralentí, el enorme Chevrolet, con su abultado capó delantero, entraba despacito en el taller mostrando el morro cuajado de miles de mosquitos aplastados. Su dueño, el ejecutivo publicitario Mike Burroughs, venía conduciéndolo desde Indiana pata a fondo, confiando en su detector de radar y pasándolo de miedo. Después de las presentaciones, Burroughs nos mostraba las tripas de su máquina, un V8 con bloque de aleación y un carburador del tamaño de un cubo, procedente del especialista en «dragsters» Keith Black. ¿Potencia disponible?: 690 CV.

Habría sido de locos enfrentarse con un par de jornadas de este tipo sin las precauciones de un completo chequeo técnico y los neumáticos del tipo de condiciones adecuados. Así, la primera mañana de ensayos se empleó mayormente en exámenes de las gomas y consultas con los expertos de Goodyear y Michelin. Las mediciones de velocidad corrían a cargo de los sistemas electrónicos del SCCA (Sports Car Club of America), situados a ambos extremos de una de las rectas, de una milla de longitud. No se trataba de tomar los mejores tiem-

pos de vuelta, sino de utilizar las curvas peraltadas, de cuatro kilómetros cada una, para ganar velocidad justo antes de la recta cronometrada; el posible efecto del viento se compensaba a base de tomar mediciones en los dos sentidos.

Los primeros intentos sentenciaban las posibilidades velocísticas de los dos coches menos rápidos, el Ferrari Testarossa (278,2 km/h.) y el Mercedes-AMG (291,9 km/h). Dos Sherman, un colega de «Car and Driver», era el primero en romper la simbólica barrera de las 200 millas/hora con el Porsche del Team 200-Plus, justificando así perfectamente el nombre de proyecto elegido por su dueño Brian de Vries. El Camaro también parecía prometedor en su primer recorrido, marcando 293 km/h., pero una nube de humo en su parte delantera significaba que el motor estaba dañado. Impertérito, Burroughs lo llevaba inmediatamente a Indiana en un remolque, prometiendo estar de vuelta el día siguiente; lo que cumplió.

Para entonces, los Corvette de Reeves Callaway habían subido mucho el listón. El primero de ellos, un coche de color plata con los «estribos» de carrocería de la propia GM Styling, era prácticamente un Corvette Twin Turbo «de serie», coche que puede obtenerse a través de un concesionario Chevrolet. De serie estos coches dan 382 CV., y esta unidad sin catalizador de escape debía rondar los 400. Su mejor recorrido, a 314,6 km/h., con promedio final de 308,5 km/h., corroboraba la afirmación de sus



Reeves Callaway posa orgulloso con sus dos creaciones.

devotos americanos de que el Corvette es, o puede ser, un coche de nivel tope.

El Corvette blanco es el banco de ensayos móvil de Callaway, repleto de material de medición y dotado de un jaulón antivuelco de competición. Su motor de cárter seco emplea un bloque de competición tipo NASCAR. Diferentes turbocompresores (Rajay en vez de Rotomaster), dos enormes «intercoolers», inyectores de combustible auxiliares y otras modificaciones aumentan la potencia hasta los 712 CV.

Al borde de la pista, la impresión dominante la constituye el sonido. Una especie de monumental bufido que oculta el ruido del motor y de la rodadura, percibido mucho antes de que el coche llegue, podría corresponder igualmente a un avión de reacción. De repente, según crece el ruido, aparece el coche y es un visto y no visto. Pero afortunadamente las células fotoeléctricas son más fiables y no se dejan impresionar. Por el walky-talky llega un murmullo de excitación: «No os lo vais a creer... ¡371,9 km/h.!»

Al volante, el periodista Rich Ceppos afirmaba que había sido un sprint normal «a toda máquina». Cuando se le decía que había rodado a una velocidad propia de los biplazas Grupo C en la recta de Le Mans, se mostraba emocionado y desconcertado a la vez. Bien es verdad que el viento

había sido favorable, pero un recorrido en la dirección opuesta dejaba el promedio en 358 km/h., en cualquier caso más rápido que un Fórmula 1.

Mientras el Porsche promediaba 325,9 km/h., el Camaro estaba de vuelta, con su motor reparado, la suspensión delantera bajada y un spoiler delantero mucho más bajo. Su registro-promedio de casi 350 km/h. demostraba que la cilindrada puede compensar la carencia de alta tecnología. Ninguno de los coches presentes mostraba problemas de estabilidad a velocidad punta, si bien sus retoques aerodinámicos se limitaban primordialmente al faldón delantero.

Un carenado inferior suelto en el Ferrari-Chevrolet sí daba sus problemas. Tras registrar 301,2 en un sentido, el coche no podría completar el otro recorrido. Bob Norwood, de Dallas, ha elaborado este coche a partir de un chasis de 308, adicionado de piezas y paneles del 288 GTD, y con las modificaciones necesarias para recibir el motor Chevy longitudinal de 660 CV., acoplado a una transmisión ZF procedente de un BMW M1. Pero este coche había sido descuidado subsiguientemente por su creador, ahora ilusionado en el proyecto de instalar un motor Testarossa en la parte delantera de un 308 alargado...

En cualquier caso, esta simbiosis italo-americana no habría pa-

sado la prueba de tratabilidad en carretera con buenas notas. Y no es que la mayoría de los otros fueran corderitos, aunque algunos de ellos se defendían gracias a la electrónica, que permitía domar un poco los reglajes prestaciones de sus mecánicas. Este era el caso del Corvette experimental y el Porsche doble turbo de 646 CV., que aun «desinflados» eran muy delicados de llevar a menos de 4.000 vueltas y daban especiales problemas cuando se quería arrancar suavemente en un cruce; por no hablar de la facilidad con la que el Chevrolet engrasaba bujías. Con su cambio manual, el Porsche debía llevarse con gran seguridad y decisión para aprovechar un impresionante nivel de prestaciones, que ilustra su paso de 0 a 100 km/h. en 3''8. Ambos coches hacían de lo más conveniente llevar un mecánico a guisa de copiloto, por si acaso.

El Camaro, con su enorme V8, no sobrevivió a la prueba de carretera. La suspensión delantera baja le permitía rodar de lo más estable en el oval, pero con los primeros baches se rompió el cárter contra el pavimento. El otro V8 superviviente, el Corvette Twin Turbo casi de serie, era lógicamente bastante suave de utilizar en comparación a los anteriores, pero exigiendo siempre que se evitasen los bajos regímenes a base de accionar el cambio. No obstante, a un precio USA de

50.000 dólares, era la proposición claramente menos costosa y la más brillante en proporción al precio.

Ya se sabe lo que es un Testarossa: deportivo y brioso, pero lógicamente civilizado y hasta refinado, en comparación a la mayoría de sus rivales de esta ocasión, y, además, con aire acondicionado... Pero la gran sorpresa de la reunión era la berlina 4 puertas Mercedes-AMG Hammer, con su suave cambio automático, sus cómodos Recaro forrados de cuero, el aire acondicionado, equipo estéreo, ¡e incluso un económetro en la instrumentación! Sin embargo, su enorme confort podía complementarse al minuto siguiente con un sprint cercano a los 300 km/h. reales, superando al Ferrari en velocidad gracias a una aerodinámica mejorada, según AMG, hasta un Cx de 0,265. Claro está que hablamos de un coche cuyo costo más que triplica el de un 300 E de serie.

La reunión vino a probar que la cota mítica de los 300 km/h. puede rebasarse más o menos razonablemente con coches utilizables en carretera que no sean Porsche o Ferrari. Desde luego, más vale no preguntarse seriamente cuándo uno llegaría a utilizar normalmente tales engendros. El hecho de que existan ya es suficiente emoción. □

Ray Hutton