La historia del Mercedes-Benz 500 E: una berlina deportiva nacida de un acuerdo con Porsche

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

31/05/2021 Hace treinta años, la antigua Daimler-Benz AG encargó a Porsche una berlina de altas prestaciones. Hoy, dos de las personas implicadas en el desarrollo del Mercedes-Benz 500 E recuerdan cómo fue aquel proyecto.

Se presentó en el Salón del Automóvil de París de 1990 y salió a la venta en la primavera de 1991. El 500 E impresionó al mundo a comienzos de aquella década por la manera en la que combinaba la comodidad de un turismo con las prestaciones de un deportivo. Para conmemorar el 30º aniversario de este modelo y celebrar su condición de clásico, el Museo Porsche ha recibido a dos miembros del equipo que estuvo involucrado en su desarrollo para descubrir la emocionante historia que esconde tras de sí.

Michael Hölscher, Jefe de Desarrollo de Proyectos, y Michael Mönig, responsable del departamento de Desarrollo de Prototipos, se sentaron por última vez en el 500 E hace casi tres décadas. Pero hoy tienen por delante un recorrido de 100 kilómetros a bordo de este modelo, pasando por Zuffenhausen, Weissach y Sindelfingen, con inicio y fin en el Museo Porsche. Cuando llegan, el 500 E les espera fuera, reflejado en el llamativo techo de espejos del edificio. La carrocería está pintada en negro Pearl metalizado (código de color 199), y en el interior hay una mezcla de cuero, madera y molduras en tonos de contraste. Llaman la atención, también, los asientos deportivos con ajuste eléctrico y el equipo de audio con radiocasete de la época.

“Al observar el coche hoy, resulta casi imposible creer que hace 30 años se pudiera hacer un diseño tan perfecto sin asistencia por ordenador. Tengo un enorme respeto por mis colegas encargados de la parte de carrocería”, dice Hölscher mientras mira al coche como si se tratara de un viejo amigo al que no ha visto en mucho tiempo. Él y Mönig siguen agachados, maravillándose con las aletas ensanchadas, una de las características que distinguen al 500 E del resto de modelos de producción de la serie W 124.

En 1988, en Untertürkheim (distrito de Stuttgart), Daimler-Benz AG encargó el desarrollo a Porsche AG. En el contrato se especificaban los detalles para el “diseño y desarrollo en serie experimental sobre la base del W 124”. Su motor sería el V8 de cinco litros y cuatro válvulas por cilindro del 500 SL. En abril de 1995, tras algo más de cuatro años en producción, se habían entregado 10.479 unidades, todas ellas con cuatro plazas homologadas, porque el diferencial era tan grande que no dejaba espacio para el asiento central de la fila trasera.

Una berlina muy especial

Los dos hombres guardan muy buenos recuerdos del 500 E. “Hace treinta años viajé hasta el lago de Constanza con tres compañeros. Pasamos todo el viaje hablando entre nosotros. En un momento dado, uno de ellos miró el velocímetro y se sorprendió al darse cuenta de que la aguja marcaba 250 km/h. Habíamos ajustado el chasis, los frenos y el motor a la perfección, lo que se traducía en una experiencia de conducción excelente”, recuerda Hölscher. Lo cierto es que el apartado de los frenos suscitó grandes discusiones en la fase de desarrollo. Al final, se decidió montar un equipo más potente que el de cualquier modelo de la gama, para garantizar así unas detenciones óptimas y acordes a las circunstancias.

Con su V8 de 326 CV (240 kW) y 470 Nm, y su caja de cambios automática de cuatro velocidades, el 500 E aceleraba de 0 a 100 km/h en solo 5,9 segundos, mientras su velocidad máxima estaba limitada electrónicamente a 250 km/h. “Muy potente, pero nada ostentoso; dinámico y lujoso al mismo tiempo. Este Mercedes no es un vehículo que llame especialmente la atención de entrada, necesita un segundo vistazo para hacerlo”, dice Mönig sobre el modelo que fue punta de lanza en su época.

La línea de montaje de carrocerías en el edificio Reutter

Continúa la ruta. Segunda parada: el antiguo edificio de Reutter, a pocos metros del Museo Porsche. “La puesta en marcha del proyecto nos obligó a optimizar la producción en Zuffenhausen y Weissach”, recuerda Hölscher, apoyado en la pared de ladrillo de la antigua Nave 2 de Reutter, en Zuffenhausen, donde se empezaron a fabricar las carrocerías en 1990. Este lugar había estado en desuso hasta ese momento y ofrecía suficiente espacio para la línea de ensamblaje que requería el 500 E.

La logística estaba perfectamente definida: Mercedes-Benz enviaba componentes de carrocería de Sindelfingen a Zuffenhausen. En la Nave 2, el equipo de Porsche los ensamblaba junto con otras piezas de fabricación interna, como el spoiler delantero. Luego, las carrocerías ya completas volvían a Sindelfingen, donde se pintaban. En la etapa final, los coches se enviaban a Rössle Bau, en Zuffenhausen, donde tenía lugar el montaje final y la instalación del motor. El proceso de producción duraba 18 días y cada 500 E hacía el viaje de Zuffenhausen a Sindelfingen dos veces. “Desde un punto de vista logístico, enviar y recibir las piezas del vehículo fue un gran desafío. Hay que tener en cuenta que las más importantes tenían que llegar al lugar correcto en el momento preciso”, explica Hölscher.

Sacar adelante un proyecto en mitad de una crisis

El acuerdo de cooperación entre los dos fabricantes no podía haber llegado en un momento más adecuado. Porsche se enfrentaba a una crisis debido a la disminución de los ingresos del negocio de exportación y a la caída de la producción. Casi todos los principales indicadores económicos eran negativos. “Una de las lecciones que nos enseñó aquella colaboración en tiempos difíciles fue que hay

que hacer frente siempre a los desafíos. Gracias a proyectos como este pudimos mantener a nuestro equipo", recuerda Hölscher, que trabajó en Porsche desde 1982 hasta 2016, cuando se jubiló anticipadamente. Al principio, producíamos diez vehículos al día; debido a la demanda, pronto tuvimos que aumentar a 20. "En este momento estamos en el lugar de nacimiento del 500 E, el denominado punto 0", dice Mönig. La instalación del chasis, la caja de cambios y el motor, un proceso conocido como "boda", se llevaba a cabo en el punto 4, mientras que en el punto 8 se realizaba la entrega.

El inicio de la fabricación en serie de este vehículo fue un gran momento para los dos hombres que hoy están aquí. Visitar el antiguo edificio de Reutter les trae grandes recuerdos. Hölscher: "El 500 E fue el primer proyecto del que fui responsable que llegó a la producción. Han pasado treinta años, pero casi me parece estar viendo cómo los vehículos salen de la línea de montaje". También recuerda con cariño el hecho de que a su equipo se le dio mucha libertad para trabajar. Aparte de ser unos apasionados de los coches y las motocicletas, ¿qué tiene en común con su colega Mönig?. "Nos conocimos en la época del 500 E y, a partir de ahí, pasamos a gestionar varios proyectos juntos. Fue un periodo de mi vida muy importante", dice Hölscher.

Magníficas prestaciones

A finales de la década de 1980, Daimler-Benz AG contrató a Porsche como proveedor de servicios de desarrollo, la división que hoy se conoce como Porsche Engineering, porque su propia línea de producción para la serie W 124 en Sindelfingen era demasiado pequeña. La carrocería ensanchada del 500 E, que más tarde pasó a llamarse E 500 con la actualización del modelo, hacía inviable su fabricación en las instalaciones de la firma de la estrella. Modificar la línea de montaje tampoco resultaba una opción viable. La idea era crear un coche que, a simple vista, pareciera un W 124, pero que al mismo tiempo se convirtiera en un referente entre las berlinas de altas prestaciones. Su carrocería era 56 milímetros más ancha y 23 más baja que la de cualquier otro modelo de la gama. En Porsche, el 500 E recibió la denominación interna "Proyecto 2758".

Mönig, que ha trabajado para Porsche durante más de 35 años y fue responsable de la construcción del prototipo del 500 E, se pone al volante, no sin antes escuchar a su antiguo colega: "La industria del automóvil ha evolucionado mucho en los últimos treinta años, pero el 500 E sigue siendo hoy un gran coche con un comportamiento magnífico. La aceleración longitudinal que soporta es excelente, los frenos son sobresalientes y, en general, el coche tiene un carácter que hace que conducirlo sea un verdadero placer. Realmente disfruto del bonito y discreto sonido del motor de ocho cilindros".

Después de llegar al Centro de Desarrollo de Weissach, Hölscher aparca frente a lo que antes era la oficina de ingeniería de diseño, conocida como el hexágono, uno de los edificios más antiguos de las instalaciones. Es la tercera parada del recorrido. "Estar aquí es como volver a casa", dice mientras le entrega las llaves a Mönig para que conduzca el resto del trayecto.

Faros modificados para dejar pasar el aire

Weissach es donde el equipo de Mönig llevó a cabo todo el trabajo de desarrollo del 500 E a finales de la década de 1980. Él y sus colegas crearon los primeros catorce prototipos allí mismo, de forma artesanal. A partir del decimoquinto, el montaje se llevó a cabo en la Nave 1, dedicada en aquel momento a la fabricación de prototipos, con piezas de carrocería de nuevo diseño y elementos de serie modificados. La producción de vehículos de demostración ayudó a Mercedes-Benz a tomar la decisión de pasar a la producción en serie. “Planeamos el desarrollo del 500 E aquí y trabajamos duro para que fuera posible instalar aquel motor de grandes dimensiones en un vano más reducido”, relata Hölscher. Para lograr una mejor distribución del peso, la batería se colocó en la parte trasera derecha del maletero. Los sistemas de frenos y escape se modificaron significativamente, y se rediseñaron tanto los pasos de rueda como los paragolpes delantero y trasero. El motor V8 respiraba a través del espacio que rodea a los dos faros delanteros, para garantizar así un suministro abundante de aire. Con una participación en el desarrollo del 90 por ciento, Porsche fue responsable de prácticamente todo el trabajo necesario para la integración de los componentes mecánicos y de carrocería.

El viaje continúa de Weissach a Sindelfingen, donde tiene lugar la cuarta parada. Mönig se siente abrumado tras el volante. “El coche ofrece una dinámica espectacular. Tengo muy buenos recuerdos de aquellos años porque me dieron mucha responsabilidad cuando no era más que un joven ingeniero. El 500 E fue y sigue siendo mi proyecto favorito”, concluye. Mönig habla apasionadamente sobre las sensaciones de conducción que transmite el coche. Él y sus colegas del departamento de fabricación de prototipos pasaron muchos fines de semana en Sindelfingen. “La colaboración con los compañeros de Mercedes-Benz fue muy respetuosa y se basó en un gran deseo de alcanzar el éxito”, recuerda. Un momento clave para él fue el primer día, dice, cuando condujo hasta la planta de Sindelfingen con sus compañeros y numerosos prototipos. “Aquel momento fue muy especial”.

En el camino de regreso a Zuffenhausen, escucha el motor V8 con la ventanilla medio bajada. Después, una vez haya aparcado el coche en el taller del Museo Porsche, hablará largo y tendido sobre las excelentes cualidades que siguen distinguiendo al 500 E tres décadas después. Hasta entonces, simplemente disfruta conduciendo esta berlina de altos vuelos sobre el asfalto.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/180618_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/180619_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: La historia del Mercedes-Benz 500 E/fotos/img_1.jpg
Title: Michael Hölscher, Jefe de Desarrollo de Proyectos, Michael Mönig, responsable del departamento de Desarrollo de Prototipos (i-d), Mercedes-Benz 500 E, 2021, Porsche AG
Subline: Michael Hölscher y Michael Mönig observando el motor V8 del Mercedes-Benz 500 E.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-porsche-mercedes-benz-500-e-proyecto-30-aniversario-24607.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/9d41d550-b02d-428b-a7bc-1d930106be54.zip

External Links
https://www.porscheengineering.com/peg/en/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart