

AUTOMOVIL



BAJO LA ES

«Mercedes» olvida el fragor bélico por el suave cultivo del dividendo

ENTRE bastidores del mundo automovilístico ha corrido el rumor de que Mercedes iba a volver a las «24 Horas» de Le Mans. Una ofensiva Mercedes sería el mayor acontecimiento imaginable sobre los circuitos: los de Stuttgart no suelen hacer la guerra, pero cuando se deciden a dar la batalla es para ganarla, con nuevas camadas de monstruos perfectamente a punto.

El rumor no era más que un rumor. Mercedes ya no quiere luchar. Mercedes ya no tiene necesidad de las tensiones ni de los porrazos de la competición. Próspera, distinguida, formal, reconocida universalmente, la marca se desentiende de los forofos y de los jóvenes deportistas versátiles; prefiere a los hombres de peso, con canas en los aladares y poder adquisitivo constante. La epopeya se ha convertido en novela burguesa. El olor de los cigarrillos puros de buena marca ha sustituido al del aceite de ricino.

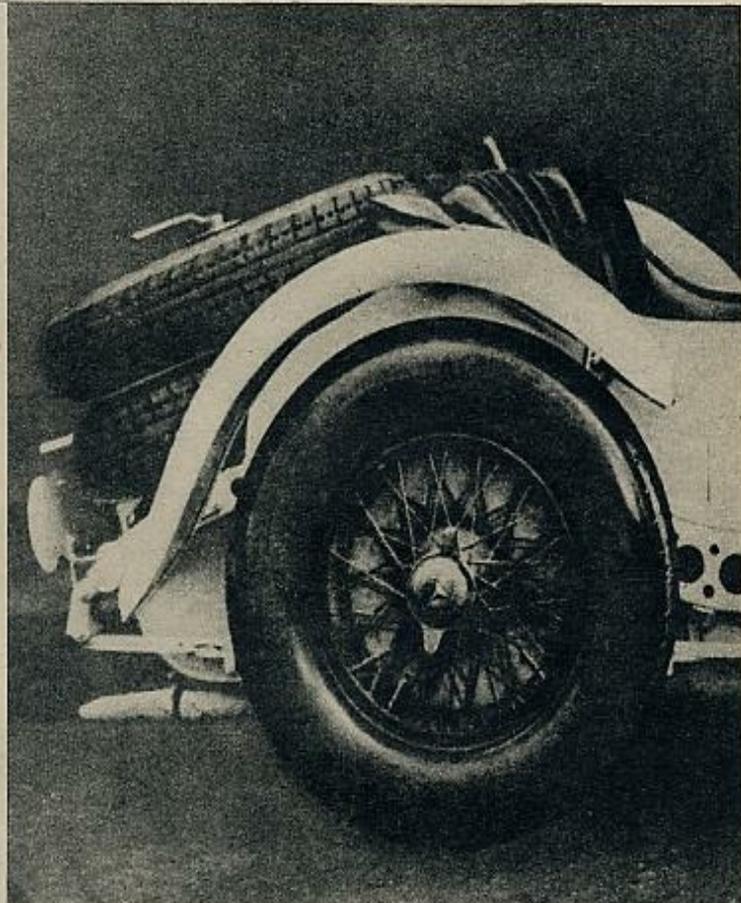
Al hombre de Mercedes, al respetable alemán bien alimentado que conduce a 190 en 250 SE sobre el sólido asfalto de una *Autobahn*, no le gustan las curvas peligrosas; no es un impulsivo, ni del freno ni del acelerador; su cinturón de seguridad gris perla le cruza transversalmente el pecho, y él piensa que todo está bien hecho, y no le falta razón. Vestido de piel de camello, hecho a imagen del señor Willy Brandt, es relativamente joven, o del señor Erhard, si ha envejecido, se siente tan confortablemente como en su posición social.

Su homólogo de otros países acaba por parecersele. También él ha puesto «choucroute» en su motor. Repantigado en su gran berlina silenciosa se olvida de que es el heredero de la mayor dinastía de dinosaurios del automóvil; antes de él sólo había habido escuadrones furiosos de guerreros de la carretera, generaciones de despiadados nibelungos a motor.

Si ustedes pasan por Lyon no dejen de visitar el maravilloso museo de automóviles de Rochetaillé-sur-Saône, y sueñen ante el Mercedes 1912 o 1913, el «100 caballos». Lo vieron en el film de Jacques Becker «Las aventuras de Arsenio Lupin», transportando al Kaiser. Es un Mercedes como tantos, pero que lo resume todo. Una pesadilla pregenital, una pulsión agresiva en estado puro, una carroza para el diabólico Dr. Jekyll y Mr. Hyde, de Stevenson, con sus instintos desenfrenados de poderío. En él todo es **Kolossal**: los cilindros tan enormes como máquinas lavadoras, las ruedas, los frenos, el capot...

Marcado ya por la estrella de tres puntas, su alto radiador en nido de abeja es como una proa de rompehielos o un pie de arado bárbaro para hundir pechos en una quimérica batalla. El «100 caballos», inmóvil en la penumbra del museo, aplasta a sus vecinos. Nos llega directamente del Walhalla de los guerreros rubios, donde llevaba a la cima el delirio acorazado del dios Wotan. Desde luego, un Ford «Mustang» también tiene aire de maldad: pero adrede, artificialmente, según las instrucciones de un departamento de estudios y las enseñanzas de las investigaciones de mercado. El Mercedes, por el contrario, es feroz con naturalidad, es, así, por las buenas, wagneriano y germánico. Al arrancar sus ruedas traseras hundían el suelo como zuecos. Sin un hiato, puede seguirse en su desarrollo, hasta Nuremberg, hasta las **Panzerdivisionen**.

Quizá sea un poco violento el poner así el dedo en la llaga del aspecto místico y marcial de la fuerza del Mercedes. Parece como si se les tratara de «boches». Sin embargo, no me guía ningún espíritu chauvinista. Los coches franceses son graciosos, pero inseguros; los ingleses tienen una clase inimitable; los italianos están demasiado a la última; los americanos son ricos y están llenos de caballos: los alemanes también son lo que son, puede intentarse verlos abierta y serenamente. Siempre han sido fuertes, pesados y de aspecto poco pacífico. No hay más que ver los Mercedes, los enormes B. M. W., los Borgward que aún circulan, los Horch de antes de la



guerra... Opel y Taunus son medio americanos, pero también están marcados. Los Volkswagen e incluso los Porsche son convexos, con la cintura un poco ancha y con latas sin remilgos.

Lo más sintomático del caso Mercedes es la ruptura cierta y al mismo tiempo la filiación evidente del 250 SE con el espíritu «100 caballos». Ya hemos visto que el hombre de la *Autobahn* ha depuesto sus armas: pero su berlina poderosa y acolchada sigue teniendo la calandra blindada. Sobre el tapón del radiador sigue estando la estrella de tres puntas en su círculo de metal. No hay necesidad de esforzarse: parece un colimador de ametralladora pesada. No hay más que tirar sobre los peatones y los coches para hacer puntería.

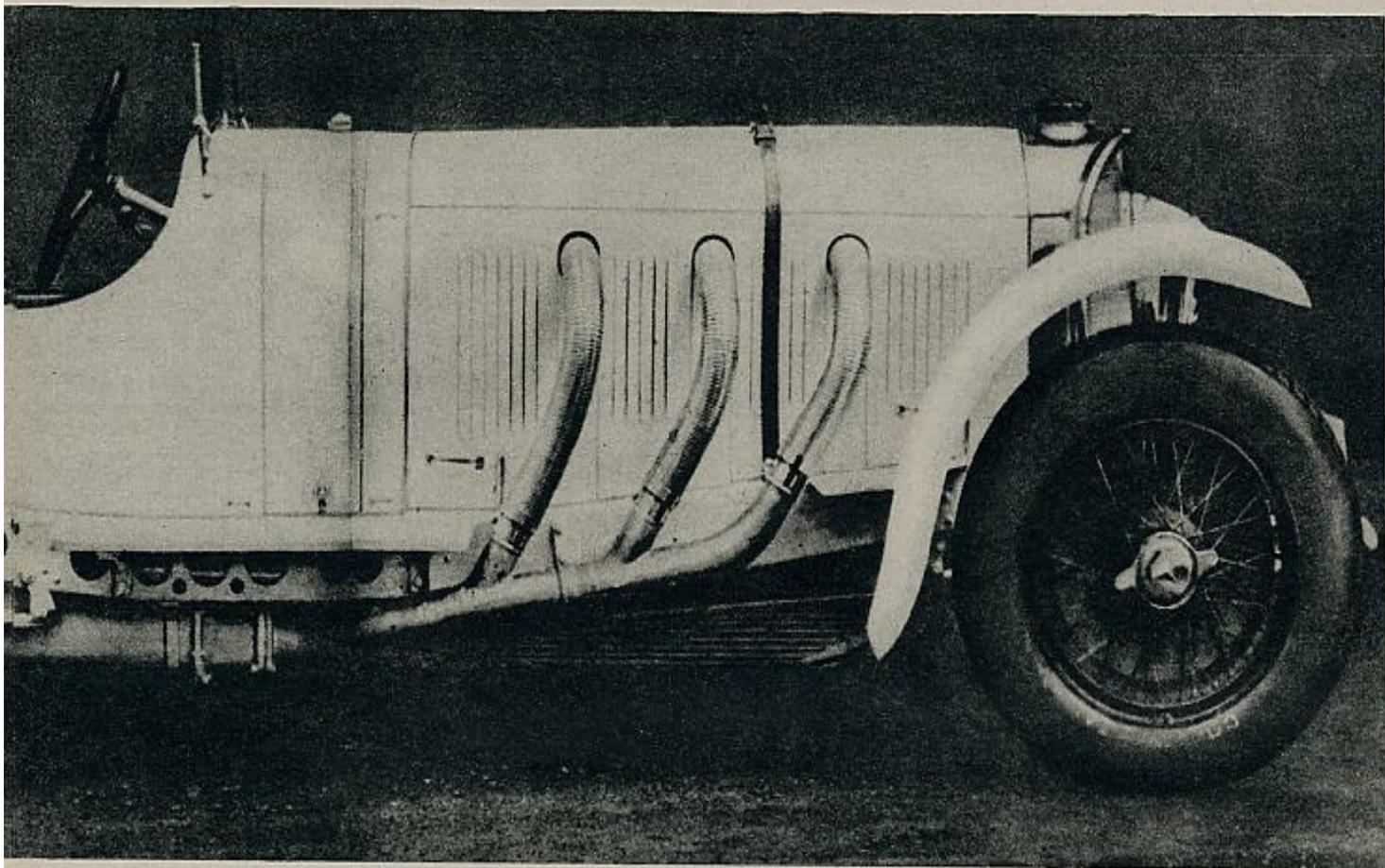
Los Mercedes de hoy siguen siendo muy de su casa, estando muy ligados a su historia. Vamos a intentar hacer un repaso de algunos monstruos en la gesta Mercedes, ese poema bárbaro para la vela de armas en la selva teutona.

El abuelo es la excepción. Nacido en 1901, sigue siendo civilizado. Se le considera como el primer automóvil mecánicamente moderno. Se llamaba Daimler: pero un importante comanditario de la marca, Jellinek, encontró aquel nombre demasiado gutural para la exportación y prefirió el de su hija, la simpática Mercedes.

En 1909 se pasó a las cosas serias. Un diplodocus especial de veintidós litros de cilindrada sobrepasó, conducido por el francés Hémy, los 200 kilómetros por hora.

En 1914, justamente en la víspera de los verdaderos cascos militares picudos, Lautenschlager, al volante del magnífico cuatro litros y medio con motor de avión —cuatro válvulas y tres bujías por cilindro—, ganaba

TRELLA DE TRES PUNTAS



El legendario Mercedes SSKL no era más que un enorme motor colocado sobre un chasis agujereado como un queso gruyere para ganar peso. Era como un símbolo.

en Lyon el gran premio de la A. C. F.: 180 kilómetros por hora y ya con el radiador-proa.

Saltemos a 1931, al encuentro del verdadero arquetipo Mercedes: el espíritu de la marca y de la patria se ha expresado, condensado, encarnado totalmente en el legendario SSKL (Super-sport, chasis corto aligerado). Nunca se ha hecho, nunca más se hará un monstruo semejante.

El SSKL, de siete litros diez de cilindrada, no era más que un motor enorme colocado sobre un chasis agujereado como el gruyere para ganar peso. Hasta el célebre Rudi Caracciola se veía mal para domar a la fiera demasiado musculosa. Al final de su recorrido el acelerador embragaba un enorme compresor llamado «Elefante». Yo no digo nada. Cito simplemente a los historiadores ingleses Clutton y Stanford, que escriben, en «The vintage Motor Car»: «Es difícil explicar el culto de que eran objeto estos coches si no es por su aspecto, con todo el acento puesto teutónicamente sobre la fuerza brutal y el atractivo adolescente del mugido del "Kompressor" (...). Gracias al «Elefante», el SSKL proporcionaba trescientos caballos y se lanzaba ciegamente a 250 kilómetros por hora. Fascinados, los americanos fabrican actualmente una copia grotesca del SSKL, con motor Chevrolet y transmisión automática: el «Excalibur».

Bajo Hitler, para quien la marca parecía simbolizar el Gran Reich ario y sigfridiano, Mercedes sintió aumentar aún más la gazuza de caballos de vapor. En 1937, los monoplazas de seis litros con compresor alcanzaban los 330 kilómetros por hora para 650 caballos. Justo antes de la guerra, los bellísimos «Flecha de Plata», menos desmesurados, hicieron la ley en todos los circuitos. No desarrollaban «más que» 480 caballos, un poco más que un Ford MK-II prototipo de hoy.

No es necesario describir el 300 SL, último bólido de Stuttgart. Naturalmente, está sobrepasado por completo en la actualidad. Sin embargo, para un profano, es todavía el parangón de la ferocidad deportiva. Es la imagen que viene inmediatamente a la mente cuando se piensa en la velocidad, la fuerza, el fragor y el lanzamiento frenético tras una bandera a cuadros. Los viriles 300 SL han sido los últimos Mercedes de carreras. En 1955, Mercedes deponía las armas, para cultivar tranquilamente los dividendos.

Volvamos a la autopista con el 250 SE de feroces antepasados. Es seguro, va de prisa. 170 caballos, 17 segundos a los 400 metros de salida parado, un comportamiento admirable en carretera, nervios y cofre por unos miles de marcos ganados rápidamente es algo que está bien: pero el SSKL resucitado no quiere reconocer su posteridad. En el 250 SE, la dirección asistida es suave, tan suave que la carretera se hace un tanto borrosa a gran velocidad. En ocho días al volante del 250 SE, no me ha crecido un casco picudo a la teutona, sino un respetable flexible de Presidente-Director General. La buena berlina es propicia a la molición y conservadora; hace madurar. No saquemos de ello ninguna conclusión política, ya que los coches se expresan en segundo grado: de todo modos, el Mercedes actual es el vehículo del milagro alemán, rico, eficaz, fiel y no demasiado divertido. No es llamativo, pero se le nota suficientemente el orgullo satisfecho. En la radio de a bordo del comerciante que hizo su agosto, la opereta con chicas ligeras de ropa ha sustituido a «Los Nibelungos».

JEAN-FRANCIS HELD