

AL SERVICIO DE SU MAJESTAD

Elegante, exquisito y silencioso. Así era el Mercedes 300. Nacido en 1951, definía el concepto «grand Mercedes» término que reunía lo máximo en refinamiento automotriz. Supuso, tras la segunda guerra mundial, la continuación de los automóviles como imagen de distinción. Una pieza exclusiva de la que la Fundación Jorge Jove posee una unidad y que será exhibirá en el futuro museo de la Automoción.



MÁRKETING INUSUAL. La utilización del canciller Adenauer del modelo 300 durante todo su mandato generó una imagen única lo que favoreció en gran medida sus ventas

LA PIEZA DEL MUSEO

Si existe un Mercedes que deba formar parte de una colección que se precie, es sin duda el modelo 300. La unidad que vemos en las fotos pertenece a la Fundación Jorge Jove. Auto que será exhibido en el nuevo Museo de la Automoción gallega que se prevé que en breve se convierta en realidad.

La unidad de estas páginas, fue matriculada en Madrid el 31 de diciembre de 1955, y corresponde a la versión B, de la que solo se fabricaron 1.639 unidades. Antes de pasar a manos de la Fundación perteneció al propietario del primer concesionario oficial Mercedes de A Coruña, José Louzao. Por motivos financieros, a finales de los años 90 decide deshacerse de esta unidad, momento en que pasa a manos de la Fundación Jorge Jove. Tras la compra en 1999 y justo antes de realizar el traslado del vehículo desde el edificio Louzao hasta los almacenes de la Fundación, una gran tromba de agua inunda el garaje donde se encontraba. Las numerosas lluvias caídas a principios de marzo de aquel año hicieron desbordar un río adyacente al concesionario quedando éste completamente anegado. Sumergido durante varios días, nuestro Mercedes 300 sufrió numerosos daños por lo que su recuperación se hizo obligada.

En los siguientes años recibe una profunda y completa rehabilitación a cargo del equipo de restauración de clásicos de la Fundación Jorge Jove. Actualmente goza de una salud excelente. Es encendido cada poco tiempo para evitar deterioros por inactividad. Su sonido, pausado y acompañado, es una delicia para los oídos. Además sorprende el perfecto ajuste de todas sus puertas o la calidad de la madera en su interior. Sin duda una rareza además de una pieza indiscutible como patrimonio de la automoción.

Por **Oscar Ayerra**

Actores como Car Gable, Gary Cooper o Errol Flynn o incluso el mismísimo Papa Juan XXII estuvieron unidos en algún momento a este singular modelo, sin embargo solo una figura, el canciller alemán Conrad Adenauer lo consagró para la historia como vehículo de representación por excelencia. Este político alemán, uno de los hombres más influyentes del siglo XX y arquitecto de lo que hoy conocemos como la Unidad Europea, nunca viajaba sin su inseparable auto. Durante sus 14 años como máximo dirigente y tres más hasta su muerte, en 1967, Adenauer disfrutó de 6 unidades diferentes de este Mercedes 300. Se convirtió en el compañero inseparable en sus traslados, incluso en los viajes al extranjero. Tal fue el apego a este automóvil que su imagen quedó unida a la marca desde entonces. Hablar de Mercedes Adenauer es referenciar exclusivamente este modelo. Fue una especie de marketing imprevisto pero que favoreció en gran medida las ventas del modelo. La competencia lo supo entonces y, en 1954, BMW intentó seducir al canciller ofreciéndole un vehículo de lujo para servir como auto de Estado, el 505, del que solo se habían construido dos prototipos. La decisión del dirigente era tan esencial que su rechazo condenó la puesta en producción de aquel auto. De los seis Mercedes utilizados por el



IMAGEN DE ESTADO El Canciller Alemán Adenauer utilizó seis unidades de este Mercedes 300 durante 16 años. Elevando su imagen como coche de representación

canciller, solo dos se exhiben en museos, el resto se encuentra en manos privadas y en buen estado de salud a pesar de que alguno de ellos cuenta con más de medio millón de kilómetros recorridos.

NACIDO EN PLENA GUERRA

En 1945, con una Europa destrozada por el conflicto bélico, nada hacía suponer el rápido crecimiento que la economía alemana alcanzaría en

los siguientes años. El plan Marshall por un lado y la política económica aplicada por el Parlamento alemán por otro, hicieron posible el famoso «milagro alemán» que consiguió elevar la productividad de forma exponencial. Uno de los ejemplos más claros resultó ser la industria automotriz alemana. La reconstrucción de sus fábricas primero y la producción de modelos después, aunque fuesen con diseños de preguerra, consiguieron sobreponerse en un mercado carente de casi todo. Un claro ejemplo fue este Mercedes. El nuevo 300, denominado w186, estaba basado en un único prototipo construido en 1940 y que debido al inicio del conflicto el proyecto se paralizó. Retomado en 1946, se presenta en 1951 en el salón del automóvil en Frankfurt después de haber realizado cientos de pruebas para conseguir la máxima fiabilidad.

PRECIO ELEVADO

La apuesta era arriesgada

ya que el coste de adquisición, en las unidades más básicas, superaba los 25.000 marcos alemanes, un verdadero obstáculo si lo comparamos con el sueldo mensual de 400 marcos de un trabajador alemán medio. Una barrera que muy pocos podían superar. Sin embargo es precisamente la élite europea la que encuentra en su exclusividad una compra atractiva.

La capacidad de Mercedes de ofrecer al cliente un producto refinado y elegante permitió vender, en los 14 años en que estuvo en producción más de 11.000 vehículos, una cantidad destacable si tenemos en cuenta que alguna unidad llegó a rebasar la barrera de los 45.000 marcos alemanes.

En todos estos años contó con diferentes versiones, incluida una alternativa descapotable. Además, el cliente contaba con infinidad de complementos exclusivos sobre todo hacia el final de la década. El aire acondicionado, los elevavinas eléctrico, o el techo deslizante eran algunas opciones a elegir aunque se ofrecían otras como la pared divisoria, el escritorio de trabajo o un teléfono en la guantera, añadidos que superaban la barrera de lo mundano. Incluso existía la posibilidad de alargar el chasis con lo que se ampliaba en 15 cm la zona para los ocupantes traseros, una opción que Adenauer exigió en cada una de las unidades utilizadas. En sus últimos años de producción se fabricaron varias limusinas especiales, como la



Fotos: Marcos Míguez

del papa Juan XXIII con un solo sillón posterior o varios semidescapotables llamados landaulets.

LAS 4 VERSIONES DEL 300

Del primer chasis, también llamada caja w186, se produjeron tres versiones, la primera contaba con un motor de seis cilindros que generaba poco más de 115 cv. Duró tres años antes de ser sustituida por la denominada B, una nueva variante que, además de 10 caballos más de fuerza, se diferenciaba en nuevos derivabrisas o los cromados en la zona delantera de los guardabarros traseros. Contaba además con un novedoso chasis de tubos de acero. En 1955 aparece el C,

con una ventanilla trasera más amplia además de ofrecer como opción la transmisión automática o la variante alargada de mayor habitabilidad. Para muchos, esta versión es la que mejor representa la esencia «Adenauer».

En 1957 aparece la llamada D. Recibe numerosos cambios internos por lo que su denominación interna pasa a ser w189. Apenas se distinguen cambios exteriores. Cuenta con una mayor distancia entre ejes o un cristal trasero de mayores dimensiones. En cuanto a su propulsor aumenta a 180 cv y se añade la inyección, y la transmisión automática. Es en esta versión donde Mercedes monta por primera vez la opción de aire acondicionado.



EXCLUSIVO. La calidad de materiales utilizados en aquel momento sorprende aún hoy en día. El vehículo utilizado por el Papa Juan XXII (arriba) contaba con un sillón en la parte posterior

