

# LA PRIMERA ESTRELLA DE BENZ

*Tres ruedas de bicicleta, un asiento y un caballo de potencia enjaulado en un cilindro; así era el primer vehículo con motor de explosión de la historia. Su creador, Carl Benz, lo patentaba en 1886. Aunque la unidad original no ha llegado hasta nuestros días, gracias a Mercedes-Benz, que a principios de siglo XXI construyó 100 reproducciones exactas, hoy es posible disfrutar de los andares de este pionero de la automoción.*

Por **Oscar Ayerra**

Entre el 2001 y el 2002, la fábrica Mercedes-Benz decidió construir de nuevo, más de 110 años después de que lo hiciera su fundador, el primer vehículo de combustión de la historia. Se realizaron 100 reproducciones tomando como referencia las medidas exactas de la patente que Carl Benz presentó en enero de 1886. En un primer momento se exhibirían en concesionarios de la marca, pero también se vendieron a museos y coleccionistas de todo el mundo. Para poseer una de estas 100 unidades había que cumplir una serie de requisitos extraordinarios, como que formase parte de un proyecto serio de exposición además de garantizar un mantenimiento de máximo nivel. Mercedes conseguía así conmemorar un hecho histórico a la vez que difundía el disfrute real de una tecnología pionera surgida hace 133 años.

## EL PRIMERO DE LA ERA BENZ

Hijo de ingeniero ferroviario, para Carl Benz las máquinas formaban parte de su vida desde muy joven, tanto que con 16 años ya tenía un diploma de ingeniero mecánico. Varios años más tarde, y tras pasar por trabajos como diseñador de puentes y en empresas de fundición, pudo, gracias a Bertha Ringer, la que sería su esposa, montar una empresa de motores, su gran pasión. Los primeros años

fueron complicados y solo gracias a la financiación de Bertha lograron mantener el taller de mecánica. Poco a poco fueron saliendo de la sociedad diferentes motores de carbón. Pero es en 1885 cuando varía el combustible para producir energía. En lugar de carbón, utilizado hasta ese momento, decide utilizar una mezcla inflamable a base de éter, la antesala de la gasolina. Había creado el primer automóvil con motor de explosión. Realizó la primera prueba pública en julio de 1886, y a pesar de la buena crítica que recibió, no logró ni una sola venta. Su nuevo triciclo, compartía infinidad de piezas de bicicleta y nacía justo cuando la euforia por los velocípedos estaba desatada. En esos momentos cualquier excusa era buena para montar una carrera, un concurso o un premio donde los ciclistas disfrutaban del ejercicio sobre ruedas, por lo que las comparaciones del nuevo vehículo con las propias bicicletas eran inevitables. Benz se enfrentaba a lo que podrían ser sus rivales directos, las bicicletas. ¿Quién querría comprar un triciclo con un motor ruidoso, lento y además caro? Las espectativas, por tanto, no eran muy alentadoras. Sin embargo Carl y Bertha iban a piñón fijo. Al modelo original le siguieron varias versiones que no eran más que evoluciones y mejoras añadidas al triciclo original.

## LA MEJOR PUBLICIDAD

La tercera versión de este «Motorwagen nº.3» como fue denominado, es la que tuvo como protagonista a Bertha Benz. Casada con Carl y casada también con la firme determinación de dar a conocer las virtudes del nuevo vehículo de explosión. Para ello decidió realizar el primer viaje interurbano en coche de la historia. Esta visionaria lograba recorrer en su triciclo los 90 kilómetros que separaban el taller de la casa de sus padres. Una hazaña en aquellos tiempos, pero que resultó ser la mejor publicidad para su producto, logrando así, demostrar la utilidad del vehículo de motor y generando las primeras ventas.

## EL VIAJE DE BERTHA

Una mañana de agosto de 1888 salió con este vehículo junto a sus dos hijos

desde su domicilio de Mannheim, en el sureste de Alemania. Le esperaban 90 kilómetros de carreteras y caminos sin asfaltar. Con una velocidad máxima de 15 km/h en llano, comenzaba una recorrido lleno de contratiempos. Necesitó repostar varias veces ligroína, una especie de éter derivado del petróleo y que solo se vendía en farmacias, locales que se convirtieron por un momento en improvisadas gasolineras. Los frenos estaban a cargo de una sencilla pastilla accionada por una palanca que se desgastaba

con tanta facilidad que Bertha necesitó la ayuda de un zapatero a mitad de camino.

Entre otros problemas mecánicos estaban los conductos de combustible que se taponaban con tanta asiduidad que obligaba a Bertha, cada cierto tiempo, a desatascarlos con un alfiler. Y por su puesto sin contar con las numerosas veces que tuvieron que empujar cuesta arriba al vehículo, ya que su motor carecía de una relación ideal entre fuerza y velocidad.

Necesitó más de 14 horas para llegar a su destino. Unos días más tarde emprendía el camino de regreso para terminar una odisea de más de 180 kilómetros.

Tras el viaje, Benz estudió los problemas que habían surgido durante el trayecto y añadió una marcha más para subidas, un tanque de combustible mayor o unos frenos más eficaces, entre otras mejoras. Pero lo que demostraba era la eficacia



## RUTA TURÍSTICA

El viaje de Bertha, hoy en día, todavía es recordado gracias a la asociación Bertha Benz Memorial Route, que desde el 2008 consigue que este recorrido sea oficialmente como una ruta del patrimonio industrial de la humanidad.



de realizar pruebas en situaciones reales. Habían nacido los test de carretera.

Durante los años siguientes, Benz & Cie. seguirá construyendo automóviles con diferentes variaciones, evoluciones y mejoras. Ruedas de madera, más asientos o una mayor envergadura fueron solo algunas de las variaciones que fueron diferenciándose del diseño original. A partir de entonces, la expansión de la compañía sería imparable. Ya en 1899, la fábrica Benz contaba con más de 430 empleados, pero esto ya es otra historia.

## DIRECCIÓN

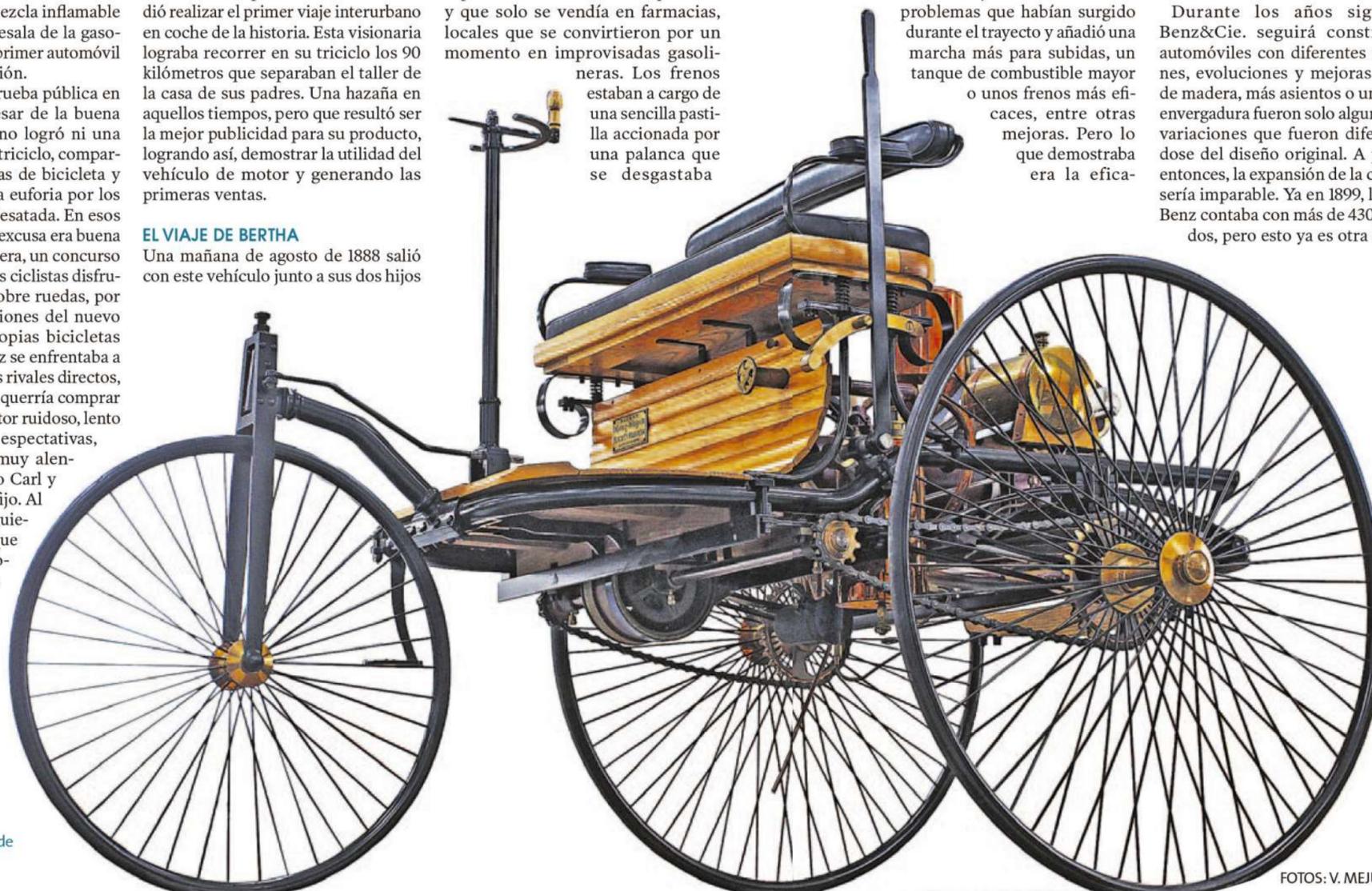
Una palanca como volante hace girar un eje dentado, el cual mueve la rueda, por supuesto sin suspensión. Es el minimalismo más eficaz.

## PRECIO

Benz invirtió 600 marcos alemanes de hace 133 años, lo que supone unos 23.000 euros actuales, para la construcción de su primer prototipo.

## MOTOR

El pequeño motor de solo 100 kilos de peso logra mover los casi 300 kilos del vehículo a unos 15 km/h. El gran volante de inercia es utilizado para encenderlo.



FOTOS: V. MEJUTO



## UNA DE LAS 100 ESTRELLAS ORIGINALES

Cada reproducción salida de la fábrica de Stuttgart entre el 2001 y el 2002 traía consigo un amplio dossier con todas las especificaciones completas de su construcción y mantenimiento. Cada pieza fue numerada e identificada ante notario. En España solo existen dos unidades, una en el museo de Salamanca propiedad de Mercedes Madrid y otra en Galicia, la de la fotografía, propiedad de la Fundación Jorge Jove. Esta unidad, la número 71, tiene 0 kilómetros y todavía no se ha encendido; según el presidente de la fundación, Ángel Jove, tendrá su bautismo cuando se inaugure el futuro Museo de la Automoción de Galicia.