

**COLECCIONABLES**

**MUNDO**  
**Camión**

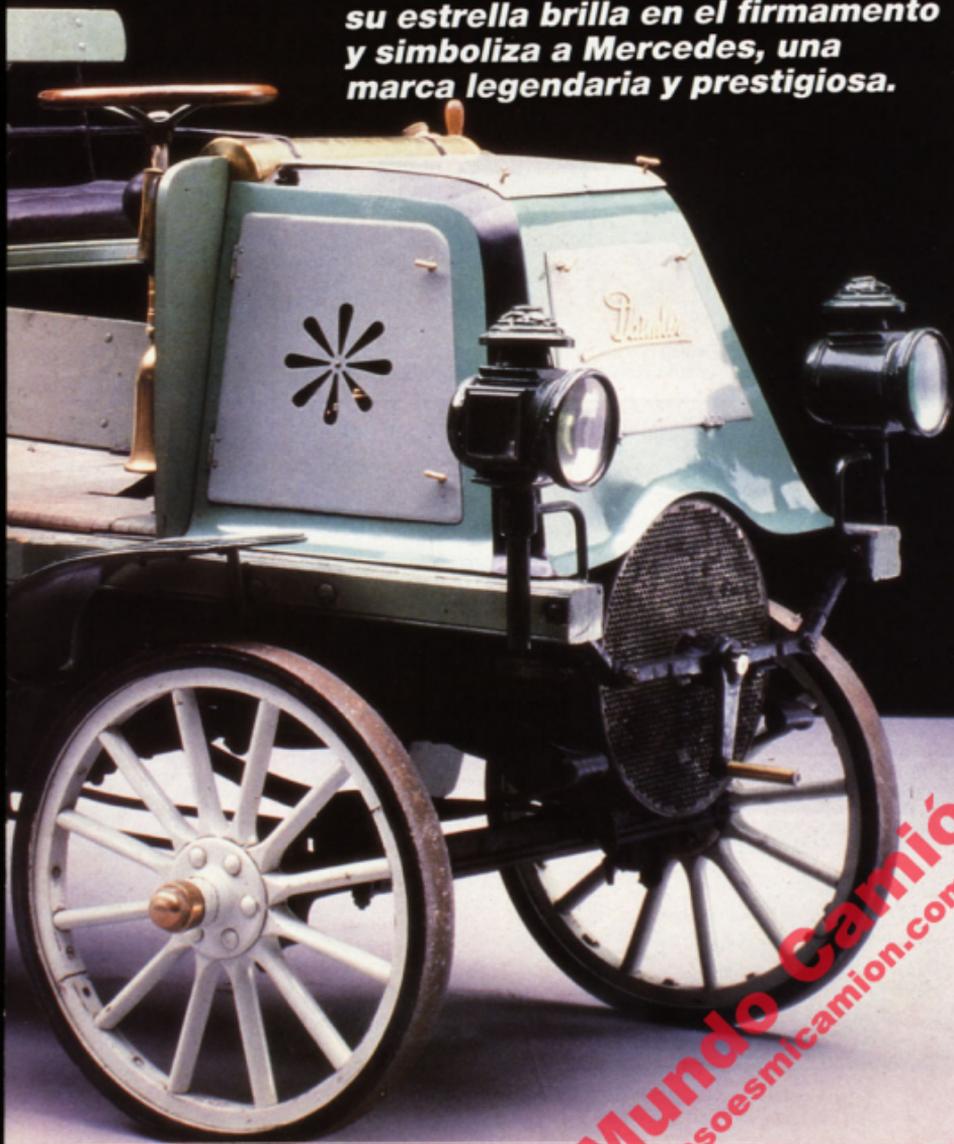
**7**



**MERCEDES BENZ:  
100 AÑOS  
DE HISTORIA**

(1.ª Parte)

**Karl Benz, 1844-1929. Gottlieb Daimler, 1834-1900. Uno era armero, el segundo reparaba los carruajes de la Selva Negra. Hoy su estrella brilla en el firmamento y simboliza a Mercedes, una marca legendaria y prestigiosa.**



**Mundo Camión**  
[pegasoemcamion.com](http://pegasoemcamion.com)

# **Mercedes Benz: una leyenda viva**



Primer camión (1898) Daimler/Lastwagen, 2 cilindros, 1.526 cm<sup>3</sup>  
-Corría- a 10 km/h.

**Mundo Camión**  
[pegasoemcamion.com](http://pegasoemcamion.com)

**D**os hombres forman el origen de la leyenda Mercedes: Gottlieb Daimler y Karl Benz. Dos nombres inseparables de la historia del automóvil.

El azar hizo coincidir a estos dos personajes entusiastas y permitir así el nacimiento de una leyenda bendecida por el cielo. El primero nació el 17 de marzo de 1834 en Shorndorff, en Alemania. Hijo de panadero y nieto de carpintero, a Gottlieb Daimler le atraía más la geometría, la trigonometría y el álgebra que el latín. Al finalizar sus estudios entra a trabajar en casa de un armero, en donde le cautivarán las técnicas de precisión. Su latente vocación por el movimiento le incitan a la construcción de artefactos locomotrices, profundizando así sus conocimientos sobre el tema, antes de ingresar en la Escuela Politécnica de Stuttgart. Después, trabajó en diferentes empresas de



*Bicicleta a motor de Daimler (1885). La primera moto del mundo.*

construcción mecánica en Francia e Inglaterra, lo que le permite aprender las lenguas de ambos países. Posteriormente, pierde el interés por las máquinas de vapor, para centrar su atención en las teorías de Theverthon de

1826, es decir, la construcción de un motor; un útil siempre dispuesto a funcionar, fácil de arrancar y costoso de mantener.

Por aquel entonces, en 1860, el viajero Gottlieb Daimler se encontraba en

París. Una época en que se hablaba mucho de un motor, el de Jean Joseph Etienne Lenoir, un belga residente en Francia.

Este motor que tomaba los principios de Street-Lebon-Rivaz-Samuel Brown et Hazard, construido por



*Foto del personal de la firma Benz y Cie. en Mannheim - 1894.*



*Cochete motor patentado por Benz en 1885.*

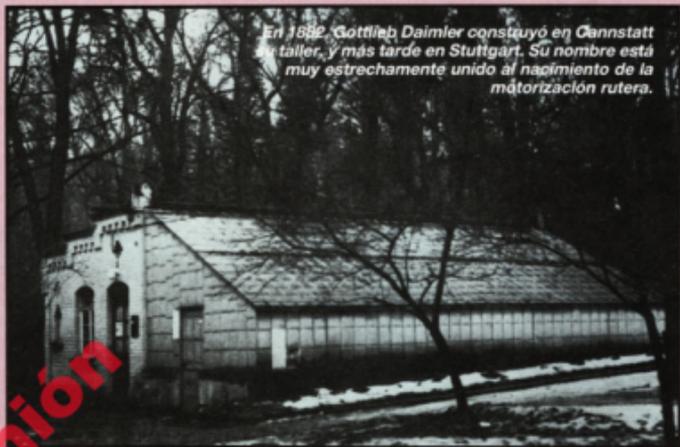
Mundo Compton  
megasemillas.com

primera vez en Francia por la fábrica Gauthier et Cie. de París. Se equipó a un vehículo con él y fueron numerosas las firmas que se interesaron en él. Pero el régimen de rotación del aparejo era demasiado elevado. Gottlieb Daimler, siempre a la caza de novedades, se encuentra en Leech-Manchester, Inglaterra, donde continúan sus investigaciones, ejerciendo diversas profesiones y acumulando, de paso, experiencia y conocimientos en el dominio de la gestión de empresa, pues ejerce como director en la fábrica de la Association des Amis de la Maison des Frères creada por Werner, y encargado de una misión delicada, consistente en encontrar un vínculo constructivo y productivo entre el socialismo creciente y las necesidades de la empresa.

Es cierto que a Daimler se le consideró en este período de su vida como poco constructivo y falto de



*En la foto: la familia Bezz y el barón Von Liebig en 1895.*



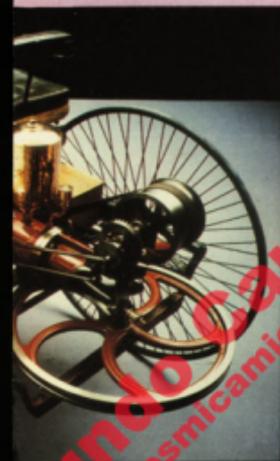
*En 1882, Gottlieb Daimler construyó en Cannstatt un taller, y más tarde en Stuttgart. Su nombre está muy estrechamente unido al nacimiento de la motorización rutera.*

interés, aunque su talento era real. En todo caso su resistencia en Reutlingen estuvo marcada, al menos, por dos acontecimientos. El primero, su matrimonio con Emma Kurz, y el segundo su encuentro con un personaje que influyó notable-

mente su carrera: Wilhem Maybach, hijo de un ebanista de Heilbronn, 12 años menor que Daimler, entonces joven aprendiz en la Maison des Frères. En fin, Daimler vuelve a Alemania.

Ocupando sucesivamente puestos de director en

una fábrica que construía automatismos, y en la Gasmotorenfabrik Deutz, donde por fin pudo encauzar toda su energía en un proyecto que le apasionó más que ningún otro: el desarrollo de un motor atmosférico de Otto y Langen, que le acercó en 1867



Mundo de la  
Pegasoemcamión.com





*Emil Jellinek y su hija Mercedes.*

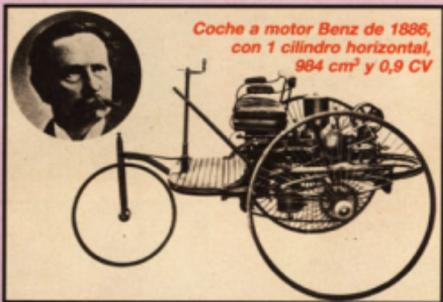


*Veículo a motor Daimler construido en 1886, de motor de 1 cilindro, vertical, 400 cm<sup>3</sup> y 1,5 CV*

a la Exposición Universal de París. Fue Wilhem Maybach quien se responsabilizó del estudio. Los progresos técnicos fueron entonces muy rápidos y fueron fabricados y puestos en circulación 634 motores atmosféricos. Por este motivo el invento conoció rápidamente sus limitaciones y se vio la necesidad de conseguir un motor de cuatro tiempos de manera apremiante.

En 1876 el motor de combustión inicia su carrera, no sin contratiempos. Los problemas técnicos son resueltos rápidamente, al tiempo que conflictos entre los directivos hacen mella en la fábrica. Finalmente Daimler presenta su dimisión y se instala en Cannstatt en com-

pañía de su fiel Wilhem Maybach, con quien firma un contrato «de acero», delegándole importantes responsabilidades. Las instalaciones de Cannstatt y su nivel de producción nada tenían que ver con la efervescencia que reinaba en Deutz. Pero la determinación y la genialidad de estos dos hombres, les permitió progresar a pasos de gigante y esperar positivamente los problemas fundamentales que comportaba la creación de un verdadero motor de gasolina. Así, en 1885 se montó un motor Daimler en un cuadríciclo. De 70 mm de diámetro y 120 mm de carrera, contaba con una potencia de 1,1 CV, al régimen de 650 rpm. A par-



*Coche a motor Benz de 1886, con 1 cilindro horizontal, 984 cm<sup>3</sup> y 0,9 CV*

tir de aquí, se suceden los trabajos coronados por el éxito. El motor equipó un barco, un tranvía, un globo, y al fin Daimler y su fiel Maybach se trasladan a Seelberg y se instalan en un taller con mejores condiciones y equipamiento.

Más tarde, el motor se presenta en la Exposición Universal de París, donde

Daimler está presente con un barco y un tranvía que hacía un recorrido para los curiosos. Así, y no sin cierto escepticismo por parte de los futuros compradores los motores Daimler obtienen reconocimiento internacional. En Francia, también se fabricó otro motor bajo licencia Panhard-Levassor, y se



*Camión de reparto de cerveza de 1901*



*El Benz Lastkrawagen 1 cilindro, de 1901*

Mundo Camión  
megasmicamion.com

Mundo Camión  
pegasosmicamion.com

Gottlieb Daimler y W. Maybach, presentando su camión de 5 Tn en el Salón de París de 1886.



trataba de un motor tipo N bautizado «Phenix».

En 1886, la Daimler Motoren Gessellschaft realizó un viejo proyecto: construir un vehículo utilitario, el primer peso pesado.

En efecto, su desarrollo será el precursor de los

autobuses. Los años siguientes están llenos de numerosas innovaciones tecnológicas.

Desgraciadamente, en 1900, en el momento en que había ascendido al dominio de la motorización, Gottlieb Daimler muere. Sus dos hijos y

Wilhem Maybach completaron su obra con éxito.

Emil Jellinek, que vivía en la Costa Azul, había detectado algunas lagunas en los automóviles utilizados con fines deportivos. Pidió 36 coches a la firma Daimler que fueron modificados según

sus directrices y consiguió venderlos en Austria, Francia, Bélgica y USA. En esa época, él se inscribía en las competiciones deportivas bajo un seudónimo. Así se inscribió en la Niza - Magagnon - Niza bajo el nombre de su hija predilecta, Mercedes. Y los 36 coches que había pedido a la Daimler se exportaron con el nuevo nombre. El éxito de los Mercedes y su reputación es de todos conocido. La firma Mercedes entró en la fabulosa historia de los constructores de automóviles.

Paralelamente, y si bien con una trayectoria algo diferente, Karl Benz tuvo toda su vida la misma pasión que Daimler: los motores. Nacido el 25 de noviembre de 1844, Karl Benz fue hijo de Hans Georg Benz, un mecánico de automatismos que se casó con Josephine Vaillant, una descendiente de emigrantes franceses.

Mercedes Simplex de 1907, perteneciente a Emil Jellinek.





1898-1900: 400 kg de carga útil y 15 km/h.

pasando por el diseño. En 1872 se cae con Bertha Ringer con la que tuvo cinco hijos. A pesar de ciertos malentendidos con su socio y de serias dificultades financieras, puso a punto un motor original que tenía dos bombas separadas, una para el aire y otra para el gas, evitando el riesgo de inflamación de la mezcla existente en una sola bomba única.

En este primer motor fijo, viajó el primer día del año 1880 en compañía de su mujer, escuchando el «tac-tac» del motor, de-

Dos años después del nacimiento de Karl, Hans Georg murió.

Tras sus estudios en la Escuela Superior Técnica de Karlsruhe, el joven Karl, de quien su madre hubiera preferido verle

haciendo la carrera de funcionario, se dirigía inexorablemente hacia lo que sería el hilo conductor de su carrera dentro del mundo de los autos: conseguir una máquina de combustión de dimensio-

nes reducidas al máximo posible y con aplicaciones indudablemente revolucionarias.

Karl Benz inicia su carrera trabajando en campos que van desde la mecánica hasta la fundición,



La firma Benz y Cia. en 1897.

**Camión de 4 cilindros, de 3,5 Tn S.A.G. «Gaggenau» de 1910, capaz de circular a 22 km/h.**

finido como un ritmo bueno y regular. Como los ritmos de la música del futuro. Encontró algunas dificultades para patentarlo y también algunos problemas con sus asociados de la Gasmotorenfabrik de Mannheim, rescindiendo contrato con



**Vehículo militar de 4 cilindros y 2-2,5 Tn, de 1911.**



dos de los directivos de la Benz y Cia. Rheinische Gasmotorenfabrik. Esta sociedad tenía como objetivo construir máquinas motrices de combustión (el 1.º de diciembre de 1883). Estos motores que recibieron un premio de honor en la Exposición Universal, tuvieron gran éxito y en 1885 ya se fabricaban en diversas potencias, de 1 a 10 CV. Esto activó mucho la marcha de los motores Benz.

Lógicamente, un éxito como aquel engendró muchas necesidades y Benz deja Mannheim para instalarse en un terreno de 4.000 m<sup>2</sup> en la Waldhofstrasse, construyendo la nueva fábrica en un tiempo récord.

Al igual que Daimler, Karl Benz quería conseguir definitivamente un motor a la tracción de un vehículo. En este sentido, avanzó a Daimler de 3 años, cuando el 29 de enero de 1886 obtuvo una patente para un vehículo propulsado por un motor de combustible, montado sobre un triciclo de 263 kg, de los que 96 eran de motor. El «cabriolet sin caballo» según la prensa, obtuvo en

El Benz Möbelwagen (1900), con  
1.250 kg y 15 km/h.



De 1910, con 4  
cilindros, 3,5 Tn  
y 20-22 km/h.



Maquinaria agrícola.

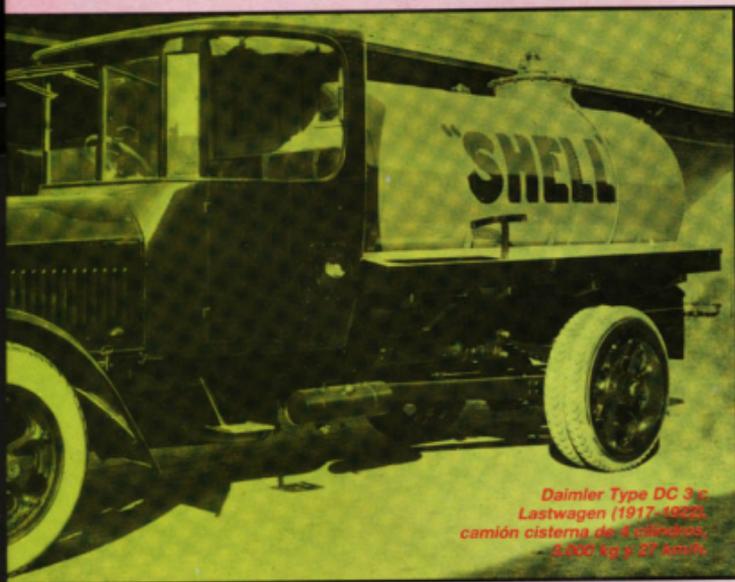


Mundo Carroton  
tasoesmicamich.com

Mundo Camión  
pegaspepticamion.com



Camión S.A.G. Gaggertato,  
4,5 Tn, 4 cilindros y 16/18 km/h.



Daimler Type DC 3-c  
Lastwagen (1917-1922),  
camión cisterna de 4 cilindros,  
5.000 kg y 27 km/h.

sus primeras vueltas un gran éxito, y el público consideró el invento como una cosa agradable que ayudaba a subir las cuestas. Con el éxito, Benz tuvo problemas con sus socios, de los que se separó. Karl Benz siguió centrado en sus investigaciones, consiguiendo mejoras técnicas «revolucionarias», tales como las dos velocidades, una «rápida» y la otra de «montaña». Luego llegaron los velocípedos que junto con el «Viktoria» fueron los primeros vehículos fabricados en serie en 1895, bautizados Phaeton Breaks y Landau. En 1899, la firma había construido 2.000 vehículos y exportó a Francia, Austria, Suiza, los Países Bajos, Bélgica, Italia, Inglaterra, Rusia, Argentina, Méjico, Singapur. Este año, la empresa cambiará de razón social y se llamará Benz y Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik AG Mannheim.

Las instalaciones se quedaron pequeñas, con el tiempo, y en 1909 la fábrica adquiere un terreno de 300.000 m<sup>2</sup>. En ese momento Benz se asocia con la Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenau, una rama que será destinada a la fabricación de vehículos utilitarios.

Texto: Francis Reyes  
Fotos: Archivo Mercedes Benz

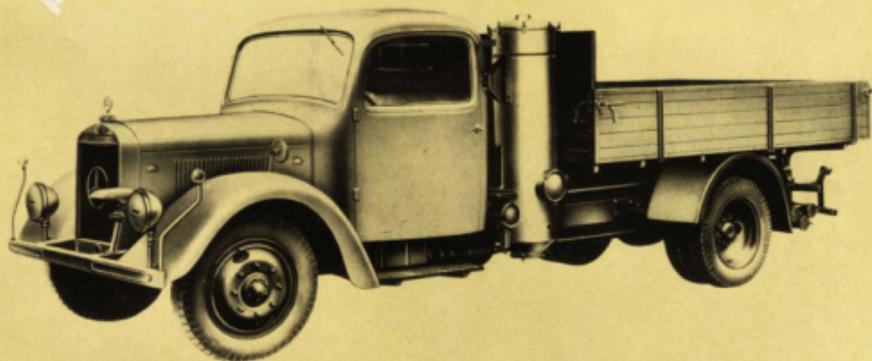
Continuará en nuestro próximo número.



COLECCIONABLES

MUNDO  
**Camión**

8



**MERCEDES BENZ:  
100 AÑOS  
DE HISTORIA**

(2.º Parte)

A vintage Mercedes-Benz truck is the central focus, parked on a cobblestone street at sunset. The truck's headlights are on, and the Mercedes-Benz logo is prominent on the grille. The license plate reads 'GER-06182'. In the background, another truck and some figures are visible, all bathed in the warm, golden light of the setting sun. The entire image is framed by a thin red border with a decorative flourish in the top-left corner.

***Mercedes Benz: Una  
estrella del siglo XX***

**Mundo Camión**  
[megasoemscamion.com](http://megasoemscamion.com)

**Gottlieb Daimler y Karl Benz no se encontraron jamás personalmente, a pesar de que eran muy pocos los kilómetros que les separaban. No obstante, en 1926 sus nombres se unieron, dando origen a una de las marcas más firmes en materia de automóviles y vehículos de transporte.**

**Mundo Camión**  
megasoescamion.com



La fábrica Benz en Gaggenau. Año 1918/1920.



**E**n el número precedente pudimos llegar hasta 1910, año en que Benz unió sus fuerzas con la «Süddeutsche Automobil-fabrik Gaggenau». De esta unión debía nacer una empresa en la que las principales inquietudes iban a estar dirigidas a la construcción de vehículos de transporte, autobuses y vehículos especiales. Del mismo modo, en este período también se interesó por la competición. En 1908, la firma participó en el Gran Premio de Francia

con un coche de 150 c.c.; consiguiendo la segunda y tercera plaza detrás, precisamente, de un Mercedes; el famoso Mercedes. Un automóvil que, de hecho, no era ni más ni menos que un producto de la Daimler-Motoren-Gesellschaft. Emil Jellinek, el piloto de este coche, fue el hombre que dio nombre a la leyenda; el nombre de su hija Mercedes. Mercedes era la tercera hija de Rachel y Emil Jellinek, nacida en septiembre de 1989, por lo que hace pocas fechas se

hubiera cumplido su 101 aniversario. Este nombre podría traducirse a la lengua castellana como «María, llena de Gracia»; un nombre que todo el mundo habría de conocer gracias al riquísimo comerciante austriaco. Emil Jellinek decidió transferir sus negocios a Niza, lanzándose con pasión al mundo de las carreras automovilísticas, mientras su pequeña y encantadora hija iba creciendo. La atención de Emil fue centrándose en los productos de la Daimler-Mo-



toeren-Gassellschaft, hasta que en 1893 se acercó a la ciudad de Cannstatt para conocer a Gottlieb Daimler y a Wilhelm Maybach, con el fin de hacerles partícipes de sus deseos en materia de competición automovilística, a la par que comprar varios coches.

En 1898, Jellinek encargó un Daimler Phoenix que, a petición suya, fue dotado de un motor de 4 cilindros. Con este vehículo se inscribió en la carrera Niza-Magagnon-Niza; y como quiera que en aquella época era normal tomar un pseudónimo para correr, Jellinek se inscribió en la lista de participantes con el nombre de su hija preferida: Mercedes. Así fue como el 21 de marzo de 1899, cuando la niña contaba justamente con 9 años y medio, Emil Jellinek, alias «Sr. Mercedes», ganó esta prestigiosa

La entrada de la Daimler-Benz en el año 1938.





Factoría Benz de Mannheim en Luzenberg, corria el año 1914.

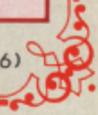
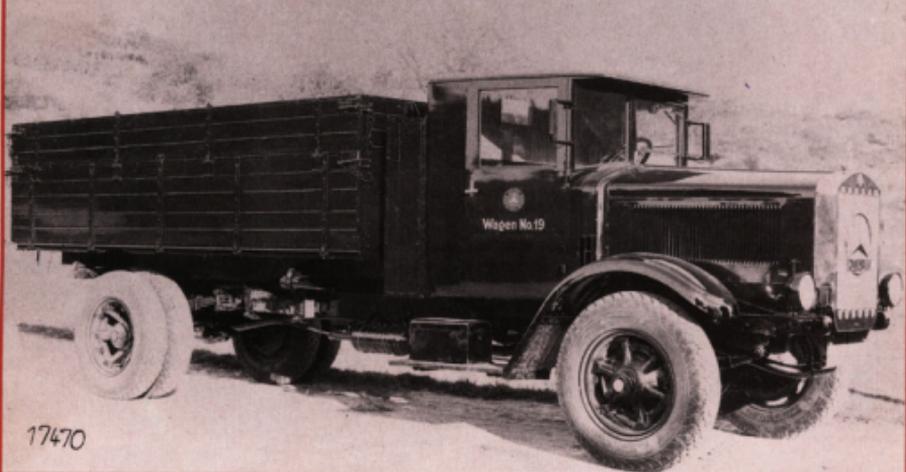
carrera. En 1900, Daimler ha mejorado considerablemente la concepción del vehículo: distancia entre ejes alargada, centro de gravedad más bajo y potencia acrecentada. Realmente entusiasmado con este nuevo coche, y convencido de que su éxito no tardaría en ser inminente, Emil Jellinek encargó 36 coches por un valor de 550.000 marcos-oro bajo dos condiciones. Primero pidió que le fuera garantizado el derecho de venta exclusivo para Austria, Hungría, Francia y América; y en segundo lugar, que todos esos vehículos llevaran el nombre de su hija Mercedes. Este nuevo distintivo iba a gozar de tanto éxito que la Daimler-Motoren-Gesellschaft otorgó muy pronto este nombre a todos y cada uno de sus coches. Finalmente, en el año 1902, esta marca de fabricación fue registrada.

Era este el comienzo de la era Mercedes. Una bella historia que dio origen a la leyenda. Así mismo, desde el punto de vista histórico, el nacimiento de este coche y su posterior éxito suscitó tal interés, que fue motivo de multitud de cambios en el seno de la Empresa Benz; la cual tenía un gran número de incondicionales de la competición, así como ferrosos oponentes.

Benz, efectivamente, creía más en los motores fiables para las largas distancias que en aquellos capaces de velocidades punta elevadas, aptos sólo para pequeños recorridos.

De esta manera, los repetidos éxitos de Mercedes iban haciendo que Benz se quedase de piedra; teniendo incluso incidencia en la venta de los Benz, ya que las cifras pasaron de las 603 unidades en 1900 a 385 en 1901. La crisis comercial era inminente. Así fue que

Mercedes Benz LK 5000, del año 1931. Estaba dotado de un motor de 6 cilindros y cargaba 5 toneladas. Era capaz de alcanzar los 38 km/hora.





◆ **Furgón de reparto Mercedes Benz. Motor de 6 cilindros y 50 km/hora.**

entre Julius Ganss y Karl Benz comenzaron unas controversias que fueron agravándose día a día, hasta el punto de que el 21 de abril de 1903 este último dejó la empresa para no volver hasta el verano de 1904 (Julius Ganss se había marchado de la misma entre 1903 y 1904). Paradójicamente, Karl Benz, tras haber tomado de nuevo el puesto de su sillón de mando, comenzó a mirar de un modo distinto las competiciones deportivas a motor. Verdaderamente, en la Alemania de esa época el público empezaba a creer en las posibilidades de esos coches sin caballos y a dejarse seducir por nuevos tipos de vehículos particulares lanzados por la marca Benz. Los éxitos de los coches de dos cilindros de los años 1903 y 1904, así como los coches de carreras de 60 CV de 1903 a los que se unieron vehículos de 20, 24, 32, 40, 45 y 52 CV con motores de 4 cilindros; dieron el suficiente impulso a la empresa. Paralelamente se fue intensificando de forma creciente la fabricación de camiones, de coches de reparto y de motores estacionarios.

Un evento deportivo acaecido en 1906, la prueba de Herkomer (nombre puesto en razón de su fundador, el pintor retratista de origen alemán Hubert V.

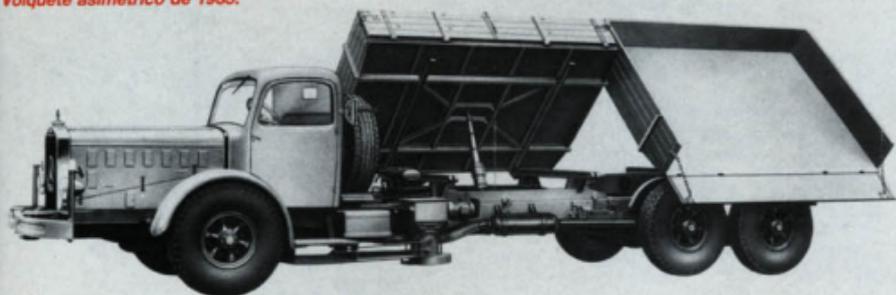


**Modelo 3CN de 1921**



◆ **Tanque sobre camión Mercedes, del año 1930.**

**Volquete asimétrico de 1935.**



Herkomer) llevó al centro de atención a los vehículos Benz, entrando esta marca en una nueva fase de éxito económico. De ello podemos extraer que, en honor a la verdad, la influencia ejercida por Emil Jellinek en la historia de Benz, habida cuenta de su pasión por la competición del automóvil, fue del todo punto determinante.

En estas circunstancias, tras algunas agitaciones, Benz disponía nuevamente

de bases sólidas y pudo beneficiarse de su notoriedad asociándose a la firma Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenau para incrementar considerablemente su programa de fabricación en el campo de los camiones y autobuses, campo en el que la marca Gaggenau gozaba de una gran reputación. Con ello terminaba una etapa importante de la historia de Mercedes. A pesar de todo, Karl Benz, que no había favorecido en dema-

sía el desarrollo del departamento de competición de su empresa, completamente a la inversa de Daimler; dejó el campo libre a su departamento de estudios para que presentase en el Gran Premio de Francia un coche de carreras de 150 CV. Consiguiendo la segunda y la tercera plaza, este susodicho modelo sirvió para elaborar los planes de la Benz-Eclair, cuyas fabulosas prestaciones en aquella época le permitie-

ron llevar el récord mundial de velocidad a 205 km/h en 1909 y a 211 km/h un año más tarde; para finalmente establecer un récord de 228 km/h que resultó imbatible durante 10 años consecutivos. Este motivo hizo que éste fuera un coche que marcó una época clara en la historia del automóvil.

Durante los años que precedieron a la Guerra Mundial, la aviación y la técnica náutica, las cuales se habían desarrollado conside-



Mercedes-Benz Tipo LK, con motor de seis cilindros. Carga entre 9 y 10 toneladas.



*Mercedes Benz de 1950.*



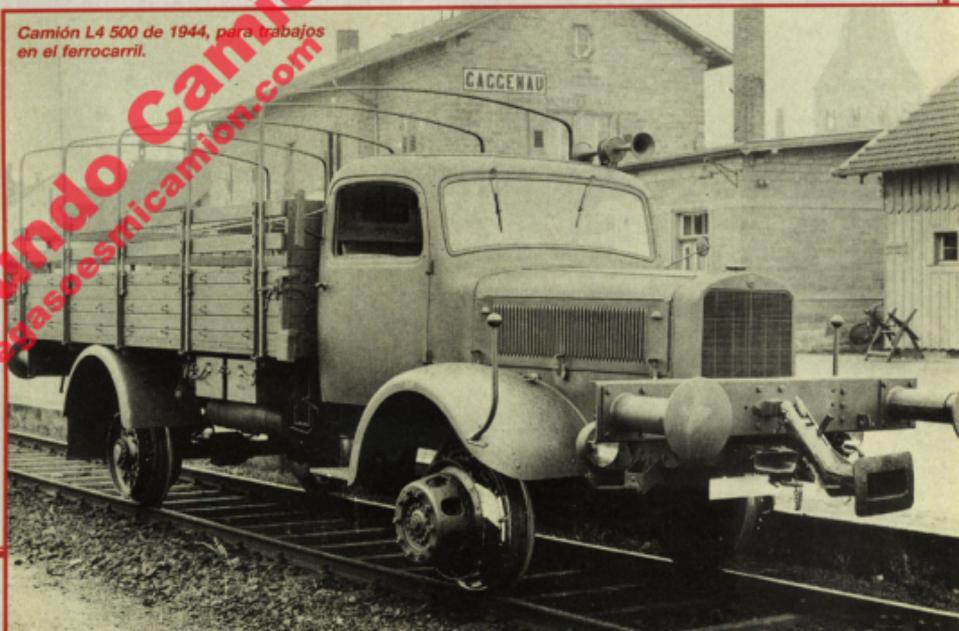
que separaban los trabajos de Prosper L'Orange, llevó a la fábrica Benz a tener disponible su primer motor de ciclo Diesel montado sobre un camión de 5 Tn en 1923. Se trataba de un 4 cilindros de 45 CV a 1000 rpm Este motor Diesel rápido desarrollado por la casa Benz para la propulsión de camiones fue, en suma, la réplica al motor rápido de gasolina Daimler y, como ya sabrán muchos, los primeros coches de turismo con motor diesel fueron a completar ese programa en 1936. (En el Salón de Ber-

lín, el primer Mercedes Benz Diesel fue presentado).

Cuando en 1924 la Asociación de intereses entre Daimler y Benz llevó a la fusión de ambas firmas en 1926 bajo la marca de Daimler-Benz Aktiengesellschaft la construcción de camiones, entonces en sus inicios, era uno de los más considerados programas de fabricación existentes y una de las bases de la evolución futura de la misma.

En 1935 Daimler-Benz presentó en el Salón de París nada menos que 13 mo-

*Camión L4 500 de 1944, para trabajos en el ferrocarril.*



Mundo Camión  
pegas@micamion.com

*Camión de cadenas. Podía desarrollar una velocidad de 45 km/hora. La capacidad de carga no llegaba a la tonelada.*



rablemente, acogió a una opinión pública que mostraba un gran interés por estas técnicas modernas. Así, la casa Benz intentó centrar su atención en la concesión de motores para aeroplanos. Benz ganó el Premio del Emperador, fundado el 27 de enero de 1912 y dotado con 50.000 marcos de recompensa; gracias a su motor de 4 cilindros, 130 mm de diámetro y 180 minutos de carrera que ofrecían 100 CV al régimen de 1.300 rpm. Con anterioridad a la Gran Guerra del 14-18, el núme-

ro de obreros empleados en la fábrica de Benz de Mannheim y de Gaggenau alcanzaba ya la cifra de 6.500.

El fin de la Guerra y la debacle económica de Alemania pusieron a la casa Benz frente a graves problemas. La idea de construir un motor cuya explotación fuera muy económica era en aquel entonces la máxima preocupación. El sistema Diesel parecía poder permitir la realización de ese proyecto. Un trayecto relativamente largo, teniendo en cuenta los años



*Mercedes Benz con motor de gasógeno. Alcanzaba los 60 km/hora.*



*Fabricación especial de Mercedes para el transporte de un 300 SL de competición.*

*L 10000 con motor de seis cilindros. Su carga era de 10 toneladas.*



9447



*Omnibus carrozado por Kässbohrer.  
El motor era de seis cilindros y  
rendía 100 CV.*



*LP 326 de 1957. Motor de  
seis cilindros y 182 CV.*



*Mercedes Benz LPS con motor de  
6 cilindros y 172 CV de potencia.*

delos de camiones, tres tipos de tractores para semi-molque y siete modelos de autobuses. Entre estas novedades era de remarcar un autobús de líneas aerodinámicas capaz de rodar a 100 km/h en autopista. Estaba equipado con frenos hidráulicos y un motor diesel de 95 CV.

En el Salón de París de 1955 Mercedes presentó en tres modelos su famoso chasis L 325, equipado de un motor diesel de 135 CV, 6 cilindros y 7.275 c.c. La técnica de vanguardia y la amplia gama de vehículos propuestos por Mercedes a sus clientes llevaron a la firma germana a una situación de primer plano en 1958, con una producción de 55.000 unidades que le colocaban en cabeza con un 30% de la producción total de Alemania. Debemos precisar también que, en aquellos momentos, Mercedes poseía una gama de vehículos utilitarios, desde las camionetas de tipo L 319 equipadas de motor gasolina o diesel, hasta los grandes tractores y camiones. Fue en 1957 cuando la gama de camiones de morro de medio y gran tonelaje fue completada por la aparición de cabinas avanzadas, a fin de aumentar la longitud útil sin dejar de respetar las longitudes establecidas por la legislación.

En 1960, Daimler-Benz compró un terreno en Wörth, a orillas del Rin; y en 1962 pudo disponer ya de una industria para fabricar mediante un sistema modular alrededor de 80 modelos, partiendo de la base de 11 tipos diferentes de camión. En 1963, el motor de 4 cilindros de 3,8 litros, así como los motores 6 cilindros de 5,7 y 10,8 litros fueron dotados de sistema de inyección directa.

En ese mismo año, los camiones de capó largo y cabina avanzada de medio tonelaje fueron dotados de un grupo propulsor sobrealimentado de 168 CV. Finalmente, el montaje de la totalidad de la gama de camiones fue trasladado a Gaggenau y Mannheim a Wörth. En el año 65, a propuesta de una comisión de la CEE, el peso total cargado admisible de los trenes de carretera fue elevado a 38 Tn. Tres años después, bajo decisión del Ministerio de Transportes, la potencia de los motores debía ser llevada hasta los 8 CV por tonelada. Daimler-Benz desarrolló el famoso motor de los 10 cilindros en V, el cual alcanzaba los 320 CV. Fue esta realización que acabamos de mencionar el punto de partida para toda una familia de motores. Otra modernización notable la constituyó la introducción de las cabinas basculantes para los pesos pesados en 1969, así como la de los puentes con reducción secundaria en el portaruedas en el 1972. Los pesos pesados de la nueva generación nacieron en 1973/74. Así que, desde 1923, fecha de la presentación del primer camión diesel; hasta el 45, las factorías Benz de Gaggenau habían producido la nada desdeñable cifra de 100.000 camiones diesel. Del 1945 hasta 1972, fueron 1.000.000 de camiones diesel los distribuidos bajo la marca Mercedes.

El éxito de este legendario camión, simbolizado por la famosa estrella de tres puntas, es una representación de una conquista por tierra, mar i aire; y de un largo camino recorrido desde los pequeños talleres de Cannstatt y Pfaffenrot hasta el resurgimiento cobrado por Gottlieb Daimler

*Mercedes Benz articulado, LP 1413 que se fabricó desde 1963 hasta 1969.*



*Articulado carrozado por Ackerman. Motor de 6 cilindros.*

y Karl Benz.

En todo caso, mi deseo ha sido el de seduciros con esta fabulosa historia de los camiones Mercedes. Si ha sido así, hay que considerar que esa inconfundible estrella posee aún unos grandes poderes mágicos.

**Texto: Francis Reyes  
Fotos: Daimler-Benz-  
Mercedes. (Archivo)**

