



AUTOMÓVILES CLÁSICOS EN ASTORGA

MERCEDES COLAS DE 1966

Pablo Pérez García

En el año 1959 Mercedes presentó un nuevo modelo de berlina, el W-110, que comercializó como Mercedes 220. La empresa alemana fue sacando al mercado en los años siguientes nuevas versiones de este coche: el 190, el 200, el 230..., denominaciones que hacían todas ellas referencia a la cilindrada de sus motores. Por ejemplo, el del 220 cubicaba 2195 cm³; el del 190, 1897; el del 200, 1988... Pronto los modelos con la carrocería del 220 de 1959 fueron conocidos como *Fintail* (cola de aleta), debido a la forma afilada de sus aletas traseras; un rasgo estilístico que Mercedes había incorporado para que su modelo se adaptara estéticamente a los nuevos tiempos, y que en España le valió el apodo de *Colas*. Realmente, la forma de la carrocería de un automóvil de finales de los 50 tenía muy poco parecido con la de uno de tan sólo 10 o 15 años antes, debido a que probablemente fue este periodo, posguerra//finales de los años 50, en el que más rápidamente cambió el diseño de los coches. Quizá, por tanto, convenga antes de hablar del protagonista del artículo hacer un breve repaso de estos rápidos cambios de estilo, ya que la apariencia de nuestro Mercedes es una consecuencia de la evolución estética de esos años.

A finales de los 40, bastantes marcas mantenían en sus modelos los rasgos de los automóviles de preguerra, con las aletas bien diferenciadas; estribos; faros separados de la carrocería... (piénsese, por ejemplo, en un Citroën 2 CV o en un Volkswagen *Escarabajo*). Fue el Cisitalia 220 GT (1947) de Pininfarina¹ (Fig. 2) el que marcó la nueva tendencia y cambió para siempre el diseño de los automóviles². Los rasgos del Cisitalia fueron adoptados enseguida por muchos coches, que integraron las aletas en la carrocería, resultando los paños de las puertas delanteras completamente lisos; eliminaron los estribos; encastraron los faros en las aletas delanteras; bajaron la altura de sus capós... En las berlinas populares europeas, el nuevo estilo se tomó de la interpretación que habían hecho los americanos del mismo, denomi-

nándose *pontón*³ a este nuevo tipo de carrocerías (el ejemplo más conocido para los españoles puede ser el SEAT 1400). A principios de los años 50, las carrocerías pontón hacían furor, pero no tardaron en quedarse anticuadas, porque la moda iba a cambiar rápidamente como consecuencia de la influencia del prototipo que Lancia presentó en 1954: un *coupé* montado sobre el chasis del Lancia Aurelia, que había sido diseñado también por Pininfarina, y que se comercializó a partir de 1955 como Lancia Florida (Fig. 4). Ese prototipo de 1954 tenía un capó que no sobresalía por encima de las aletas delanteras, como era habitual hasta entonces; montaba parabrisas panorámico; y, sobre todo, combinaba los redondeamientos con las aristas vivas, presentes, principalmente, en las aletas traseras, casi horizontales. El modelo de Lancia dictó el camino estilístico a seguir por los automóviles de todo el mundo. Se incorporó enseguida en la mayoría de los nuevos automóviles de cierto tamaño y con maletero separado, como en el caso del protagonista de este artículo (compárense en las imágenes las interpretaciones de los dos estilos: el *pontón*, a través del Mercedes 180 (Fig. 3); y el basado en el Lancia Florida, con el Mercedes *Colas* (Fig. 5)).

Y vamos ya con nuestro Mercedes *Colas*.

Karl Wilfert, el jefe de diseño de la marca de Stuttgart, le dio al Mercedes 220 de 1959, como decíamos más arriba, una forma adaptada a los nuevos tiempos, que, en algunas versiones (220 SE Coupé y 220 SE Cabrio, por ejemplo), resultaba bastante atractiva y que en los modelos básicos era agradable y discreta. Además, su diseño incorporó una novedad en las berlinas Mercedes que se convirtió en seña de identidad de la marca hasta 1976: los faros delanteros verticales⁴. El precioso Mercedes *Pagoda* de 1963 y el elegante W 108/W 109 de 1965 los incorporaron también. En el *Colas* la forma afilada de las aletas era muy sutil, pero suficientemente marcada como para justificar el sobrenombre y convertirse en el rasgo más característico del nuevo modelo.



Fig. 1. Mercedes 300 S Roadster (1951). El estilo de su carrocería mantenía características propias de los automóviles de antes de la Segunda Guerra Mundial: aletas marcadas, estribos, capó mucho más alto que las aletas delanteras, paños de las puertas delanteras no planos... Foto tomada de Internet.

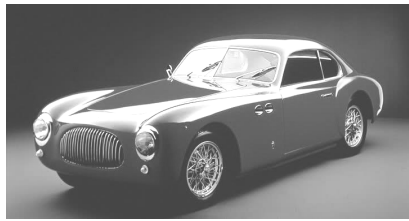


Fig. 2. Cisitalia 220 GT (1947). Carrocería con laterales casi planos, sin estribos, con el capó más bajo en algunas zonas que las aletas delanteras. El cristal del parabrisas sigue siendo partido, pero no significa que en ese detalle el diseño no sea moderno; simplemente la tecnología de la época todavía no permitía realizar cristales curvos, o, si lo permitía era a un precio altísimo. Foto tomada de Internet.



Fig. 3. Mercedes 180 (1953). Carrocería *pontón* inspirada en las berlinas americanas de la época que, a su vez, habían tomado como modelo el Cisitalia 220. Foto tomada de Internet.



Fig. 4. Lancia Florida II (1955). Diseño en el que alternan las aristas vivas con las zonas redondeadas. Aletas traseras con su borde superior no redondeado, parabrisas panorámico y capó a la altura de las aletas delanteras, o más bajo. Foto tomada de Internet.



Fig. 5. Mercedes 220 (1959). Mercedes sustituye en 1959 el diseño *pontón* del modelo 180 por un diseño influenciado por el Lancia Florida II. Foto tomada de Internet.



Fig. 6. Fiat 2300 (1961). La versión Fiat del Lancia Florida II fue un coche también diseñado por Pininfarina, que en España fue conocido como SEAT 1400 C, al principio, y como SEAT 1500, desde 1963. Fue presentado en 1959 en Italia en versiones 1800 y 2100. La que aparece en la imagen tiene los dobles faros que se incorporaron en España en la versión de 1968, presentada el año anterior. Foto tomada de Internet.

En el apartado técnico, el W110 incorporaba un habitáculo rígido con zonas deformables traseras y delanteras para absorber los impactos. Mercedes había patentado la idea de Béla Bárenyi en 1951, que acabó siendo la base de todo lo realizado hasta la fecha en lo que a seguridad de los pasajeros se refiere. Además, el *Colas* había sido proyectado teniendo en cuenta otros aspectos de la seguridad, como la forma y textura de los accesorios del interior, el tamaño de los faros y el alcance de los limpiaparabrisas. También se estudiaron detenidamente los diseños de la suspensión y los frenos, siempre pensando en conseguir un vehículo lo más seguro posible.

La carrocería del nuevo 220 de 1959 aumentaba 12 cm respecto a la del 180 de 1953 y 6 cm en anchura, lo que permitía ofrecer un habitáculo más amplio y un gran maletero de 640 litros. Las pequeñas llantas de 13 pulgadas también ayudaban a obtener más espacio para las maletas y los pasajeros. Pero si el coche destacaba en los aspectos ya comentados, donde Mercedes puso mayor empeño fue en la calidad de fabricación. Todos los materiales empleados eran excelentes: desde los del interior del habitáculo hasta los cromados exteriores, que resultan inmunes al paso del tiempo, como se puede apreciar en las fotos del protagonista del artículo. Pero a la marca también le preocupaba que las cosas bien hechas se aprecia-

ran con el oído, además de con la vista y el tacto, y, por ejemplo, el sonido de las pesadas puertas al cerrarse se convirtió en una referencia de calidad para otros fabricantes.

Sin embargo, en el apartado mecánico el nuevo Mercedes era bastante continuista, y el motor seguía siendo el 6 cilindros diseñado en 1951. El bastidor también fue heredado del modelo anterior, que ofrecía buen agarre y confort. La dirección asistida se ofrecía en opción y los frenos fueron mejorados en 1963, al incorporar discos los de las ruedas delanteras.



La unidad que protagoniza el artículo es la versión 200 de gasolina, presentada en 1965 y retirada del catálogo de la marca en 1968, que llevaba los faros redondos en lugar de verticales y un motor de sólo cuatro cilindros. Fue matriculada en

España en 1966 y su actual propietario, Ramón Lorenzana, de Riego de la Vega, un pueblo cercano a Astorga, nos cuenta algo de su historia:

Siempre me gustaron los coches grandes de los años 50 y principios de los 60; principalmente los del estilo del SEAT 1500, con sus aletas traseras horizontales con aristas vivas. Realmente, en mi opinión, esa época que te comento es en la que se realizaron los mejores diseños de la historia del automóvil popular; por lo menos, los más bonitos y elegantes. Creo que mi interés por ese tipo de coches viene, como ocurre en muchos casos, por una cuestión sentimental que se remonta a mi infancia. Mi padre tenía un SEAT 1500 en el que viajábamos toda la familia: mis progenitores, mis ocho hermanos y yo, desde Madrid hasta el pueblo. A mediados de los años 70 el 1500 fue vendido para sustituirlo por un 132, y desde entonces el recuerdo de aquel coche de infancia fue provocando un interés creciente por hacerme con otro 1500, cosa que conseguí a finales de los 90, que fue cuando mi hermano Enrique –hoy director general de Maserati para España y Portugal- y yo compramos uno que localizamos en Tordesillas.

Pero también me gustaba mucho el Mercedes “Colas”, el estilo del SEAT 1500 interpretado por Mercedes. Era un coche conocido como el “Lola Flores”, que solían tener en la primera mitad de los 60 los artistas y los toreros. Después de conseguir mi primer sueño, el 1500 que te acabo de comentar, el objetivo siguiente era, por tanto, hacerse con un Mercedes “Colas”. Mi hermano había tenido uno, aunque con una transformación que no me agradaba: el paso de la palanca de cambios de la barra del volante al suelo. En cualquier caso, a mí me dejó cierto pesar no haberme quedado con él. Pensé encontrar la oportunidad de resarcirme hacia el año 90. La empresa que tengo, una consultora de formación, organizaba cursos por entonces para empresas fabricantes de automóviles. Mercedes era uno de los clientes, y los cursos los dábamos en la escuela de formación que tiene esta empresa en el polígono de Miralcampo, en Guadalajara. Uno de los profesores de técnica de Mercedes, que impartía clases de electricidad a los mecánicos de Mercedes, era muy aficionado a los coches antiguos y tenía un “Colas” muy bien conservado; no tanto por lo que le hubiera hecho él, sino porque el coche había pertenecido al dueño del concesionario de Mercedes en Torrejón de Ardoz, que lo había utilizado muy poco; en concreto, sólo para bajar a Madrid al fútbol o a los toros, y, en consecuencia, estaba bien cuando lo adquirió este profesor de electricidad que te digo, Enrique. De todas formas, al morir el primer dueño, a mediados de los 80, estuvo un tiempo en un descampado al lado del concesionario, por lo que le entró agua en el interior y el nuevo propietario tuvo que mandar tapizarlo de nuevo. Eso sí, con unos materiales muy parecidos a los que tenía de nuevo. El resto de pequeñas reparaciones le resultó sencillo realizarlas, debido a que trabajaba en la empresa que lo había fabricado y tenía fácil acceso a

los recambios originales. También lo pintó con el mismo color que traía de origen.

Yo le había echado el ojo, y le había insistido en que me lo vendiera, pero le tenía mucho cariño y no sentía ninguna necesidad de deshacerse de él. Sin embargo, unos años después, a principios de los 2000, ya casado y con hijos, el coche le ocupaba un espacio en la casa que era necesario utilizar para una ampliación, por lo que decidió venderlo. Como hacía un tiempo que nosotros no aparecíamos por allí a dar ningún curso, puso un anuncio, y los primeros dos compradores que le llamaron querían el coche sólo como donante, para piezas, lo que no solamente “aterraba” a Enrique, sino a sus hijas, unas niñas por entonces, muy encariñadas con el coche familiar. Por eso, cuando nos volvimos a ver, me lo ofreció, pero haciéndome prometer que no lo despiezaría, y que lo conservaría y cuidaría. A cambio de garantizarle lo que quería, me lo vendió por 600.000 pesetas, 400.000 menos de lo que le habían ofrecido.

De lo poco que hubo que hacerle se encargó el taller de un antiguo alumno de los cursos de formación de los que te he hablado, que había trabajado en el concesionario Mecha de Madrid, que es uno de los grandes coleccionistas de Mercedes clásicos. De hecho, el *Alas de gaviota* que restauró Mecha está expuesto en la central de Mercedes.

En resumen, que cumplí uno de mis sueños automovilísticos –otro es comprarme un Cadillac del 54, pero me temo que eso tendrá que esperar- hace ya 14 años, y estoy feliz con el coche, que cuido y utilizo como le prometí a Enrique.



* La información utilizada en este artículo ha sido tomada principalmente de la página dedicada al Mercedes W-110 de Piel de Toro (“la web de los coches clásicos”, de Internet) y del número 208 de la revista MOTOR CLÁSICO. José Antonio Aldasoro Martín, colaborador de ésta revista, nos ha facilitado también datos al respecto.

¹ Empresa de diseño italiana, con sede en Turín. Fue fundada en 1930 por Battista Farina.

² El mérito del diseño de este automóvil fue reconocido por el Museo de Arte Contemporáneo de Nueva York (MOMA), que incluyó una unidad entre sus piezas artísticas.

³ “El pontón es un tipo de embarcación o casco, hecho de acero, de madera (preferentemente en el pasado) o de materiales plásticos, generalmente en forma paralelepípedo, usado como plataforma flotante en usos diferentes: para transportar mercancías y personas, grúas flotantes, mediante puentes, transbordadores, balsas etc..” (Tomado de Wikipedia).

⁴ Realmente el primer Mercedes en llevar los faros verticales, conocidos como Lichteinheiten, fue el 300 SL Roadster, versión descapotable del Mercedes 300 SL *Alas de gaviota*.