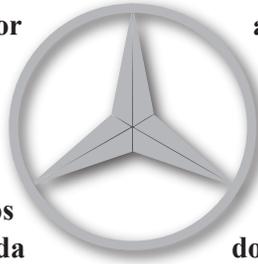


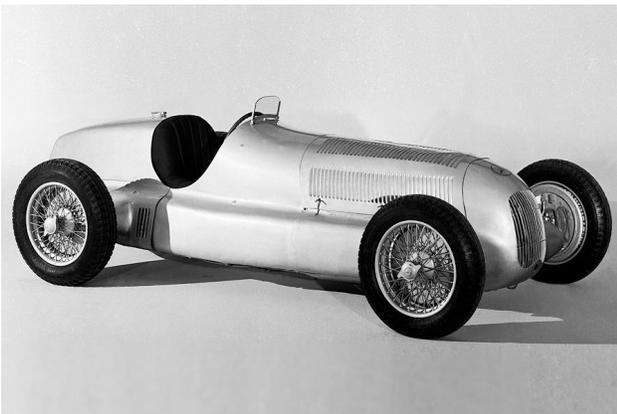
La Primera Flecha Plateada

El 3 de junio de 1934 se cambió el color de carreras de Alemania, que era blanco originalmente, por el plateado, tras una serie de eventos que condujeron a que los afamados autos alemanes de Mercedes y Auto Union fueran llamados “Flechas Plateadas” en adelante por toda la prensa y el público. La carrera era la Internacional del Eifel, en el circuito original del Nürburgring, y competía en ella el equipo Mercedes-Benz con su W25.

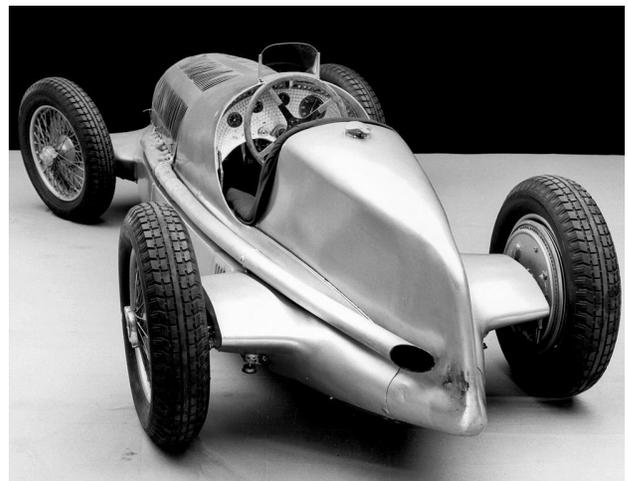


autos que se ciñeran a las especificaciones y lucharan por el prestigio alemán en las pistas del mundo. El W25 de la fábrica de Stuttgart cumplía las reglas a la perfección con una silueta estilizada y tenía un motor de 3.4 litros, supercargado, de 8 cilindros en línea. Además contaba con suspensión independiente y la transmisión iba montada directamente encima del eje trasero, además de usar frenos hidráulicos, pues los simples tambores mecánicos no proporcionaban suficiente poder de frenado al auto que alcanzaba los 280 kph sin problemas.

El jefe del equipo era el ‘Gordo’ Alfred Neubauer, quien se volvería legendario en esa posición y el W25 debía debutar en la carrera en Avus, el circuito berlinés, el 27 de mayo de 1934, pero el jueves anterior hicieron las primeras pruebas en el veloz trazado tres ejemplares



Ese año, la fórmula internacional para autos del campeonato europeo (no había mundial entonces) tenía como regla básica el peso de 750 kilos máximo que no podía ser excedido por los autos, peso que debía incluir combustible, lubricantes y refrigerantes, aunque no al piloto. También se pedía que los autos midieran cuando menos 85 centímetros de ancho. El gobierno alemán aprobó partidas para asegurar que tanto Mercedes Benz como Auto Union construyeran



comandados por Manfred von Brauchitsch, Luigi Fagioli y Rudolf Caracciola. Algún problema a técnico hizo que Neubauer prefiriera retirarlos y su aparición se pospuso para el Eifel, una semana después.

El auto mostró ser muy rápido en las prácticas y ocupó los primeros sitios de la parrilla en el largo y sinuoso circuito de más de 22 kilómetros, pero al pasar a la inspección técnica del sábado 2 de junio, el día anterior a la carrera, mostró





que el auto de Manfred pesaba 751 kilos y el de sus coequipero llegaba a 752 kilos, por lo que fueron rechazados.

El auto había sido exhaustivamente perforado en las secciones de acero para ahorrar kilos y en la fábrica había pesado unos gramos menos del límite, por lo que no encontraban dónde bajar el peso necesario para hacerlo legal hasta que Neubauer se dio cuenta que para mantenerlos limpios y relucientes ante su debut, los pintores del equipo estaban apli-

cando otra capa de pintura blanca a los autos. Supuso que el problema estaba en esa zona pues los autos habían sido pintados para lucir imaculados al salir de la fábrica y al cierre de los entrenamientos del viernes y ahora, nuevamente. Ordenó que se despintaran los autos hasta dejarlos al color del metal, plateado y cuando los pesaron, los tres autos estaban en regla. Los mandaron a la inspección, la cual aprobaron y fueron pulidos en la mañana, previa al inicio de la carrera.



Tras un arranque en punta, los autos de Mercedes dominaron su primera presentación y fue el noble prusiano, Von Brauchitsch, en el auto marcado con el número 18, quien cruzó la meta primero, a un promedio de velocidad de 122.5 kph, estableciendo un nuevo récord para el Nürburgring. Y los Auto Union los imitaron para la siguiente carrera, por lo que a partir de entonces, los autos alemanes fueron plateados, no blancos, como indicaba su color nacional asignado por las autoridades deportivas internacionales.

© CEJV/SHRAC/2009

