Un rincón de la galería de la infamia

ESTADOS UNIDOS - General Motors y Tucker

Ariel Zúñiga

Jueves 4 de junio de 2009, puesto en línea por Ariel Zúñiga

Preston Tucker era un ingeniero norteamericano que trabajó, al igual que gran parte de los obreros, profesionales y técnicos de la época, en la producción de insumos para la segunda guerra mundial. Al terminar el conflicto el ingeniero contaba con un considerable patrimonio con lo que montó un taller en su casa situada en un sector rural del sur profundo de los EEUU, para construir refrigeradores portátiles. Los vendió por catálogo y pronto logró competir por una parte del mercado más que suficiente para las dimensiones de sus operaciones.

Los refrigeradores lo aburrieron entonces se dedicó a diseñar un vehículo que incorporara los desarrollos técnicos producidos durante la segunda guerra mundial. Las estadisticas de muertes en la carretera eran escandalosas, y ya fallecían más estadounidenses divirtiendose en sus pesados carruajes de los que morían en el frente hace un lustro. Junto a un ingeniero japonés, jefe de su taller, y a un diseñador aeroespacial cesante tras la guerra, Tucker creó su prototipo el que dio origen a su creación el "Torpedo 1948".

Hasta ese momento su confianza desmesurada en el sueño americano en donde sólo basta una idea para conseguir el éxito, técnica que hasta entonces le había funcionado, tropezó con la industria automovilistica estadounidense de Detroit, especialmente con la General Motors. Ellos consideraron al visionario Tucker como un elemento peligroso pues su forma de publicitar su invención dependía en la denuncia de la inseguridad de los vehículos que hasta ese entonces se fabricaban. Gran parte de las muertes se producían por el ahorrro de unos cuantos dólares y se solucionaban incorporando la columna de dirección colapsable, el habitáculo indeformable, los parabrisas inastillables, el cinturón de seguridad y los frenos antibloqueables (ABS). A estas obviedades Tucker añadió los desarrollos del ingeniero mecánico favorito del Fürer, Ferdinad Porche, los cuales aún son utilizados por los Wolskwagen Escarabajo, Kombi, Kleinbus, Camper y Westfalia, y por los deportivos Porche. Muchas de estas tećnicas habían sido perfeccionadas por la guerra por Auto Unión quienes fabricaron los carros de Rommel que cruzaron el desierto sin problemas, sus tanques Panzer, sólo superados por los soviéticos, y sus motocicletas BMW. ¿Cual era el secreto mecánico en común entre todos estos artículos? El motor boxer, es decir de pistones acostados y enfrentados (como boxeadores), cigueñal al centro, construído integramente en alumnio y enfriado por aire gracias a un radiador de aceite, y situado atrás del vehículo. Eso le daba la estabilidad de la cual son característicos esos vehículos, volcarlos es practicamente imposible. Además el motor es casi imposible de fundir pues su estructura de alumnio disipa el calor de la combustión. En las motocicletas el motor boxer ayudaba a que ellas no se volcaran, en los tanques a que no se calentaran; tanto fue el éxito de ese motor que su diseño, sin variaciones fue utilizado en los helicópteros y hasta el día de hoy es el secreto del éxito de los japoneses Subaru. Otras innovaciones menores, como los focos que giraban junto a la direción, de modo de iluminar hacia donde se dirige el vehículo, indispensable en las curvas, se conservan intactas en los autos de lujo europeos como los BMW, Mercedez Benz, Volvo y Saab. Para finalizar sus carrocerías eran de aluminio lo que hacía que fueran muy livianos e inoxidables, además de rendidores: Con un motor de seis pistones de tres mil centímetros cúbicos conseguían el rendimiento de un motor de la mitad de la cilindrada e inyección eléctrónica del día de hoy, es decir, doce kilómetros por litro, y el doble o más de potencia.

La General Motors en vez que aceptar la competencia de Tucker añadiendo a sus vehículos unos cuantos dólares más en accesorios, se dedicó a aniquilarlo. Bloquearon los subsidios estatales, a sus proveedores y finalmente inventaron que había estafado a los accionistas.

Tucker no tenía pintura ni acero y aún así logró construir veinte vehículos. Con ellos llegó al tribunal en donde se lo acusaba de no construirlos. A pesar que la evidencia se encontraba aparcada en el frontis del tribunal de Detroit y eran visibles por el juez y el jurado por la ventana, Tucker no pudo nunca más construir vehículos y falleció poco tiempo después. De los veinte vehículos aún circulan sin fallas diecinueve.

En el filme que documenta el caso Tucker, Jeff Bridges, quien representaba al desgraciado ingeniero alegaba en su defensa: "Si las empresas en vez que precuparse en innovar dirigen sus esfuerzos a bloquear las invenciones pronto los japoneses, que acabamos de bombardear atómicamente, nos venderán radios y tocadiscos." (Tucker: The Man and His Dream, dirigida por George Lucas en 1988)

Preston Tucker fue el último especimen de los individuos que hicieron grande a los EEUU: El inventor solitario, autónomo devenido en próspero industrial. Ese fue el caso de uno de los padres fundadores de la unión americana Benjamin Franklin, de Thomas Alva Edison y los hermanos Wright. Todos en un garage hicieron época.

La General Motors no sucumbió ante la crisis financiera sino que se había transformado en un gigante con pies de barro. Los aficionados Filipinos, Malayos o Coreanos, invadidos y vejados por su ejército hace unas cuantas décadas, construyen vehículos de muchos mejor calidad de los Chevrolet, qué decir de los japoneses. La quiebra es un símbolo de la decandencia estadounidense sellada hace cincuenta años por la cegera que produce el éxito.