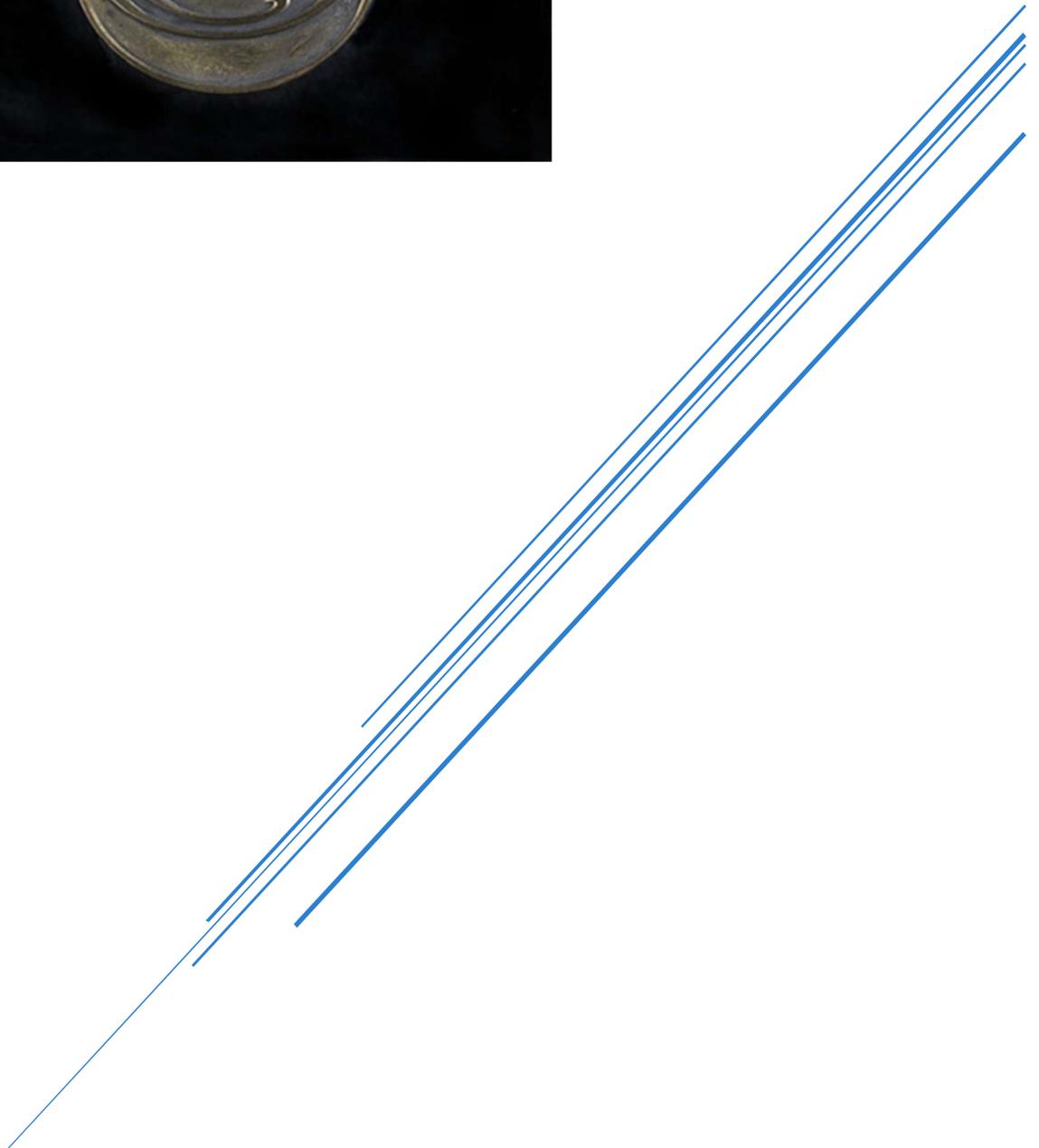


37.-MOTORCAR COMPANY (CARTERCAR COMPANY)
[1905-1915]



Fundada en 1905.¹

Fin en 1915.²

Motivo. El 26 de octubre de 1909, Cartercar fue adquirida por General Motors. Durant perdió el control de GM en 1910, y para cuando lo recuperó en 1915, la junta directiva de GM ya había decidido descontinuar el Cartercar, en gran parte porque las ventas nunca alcanzaron las 1000-2000 unidades anuales que Durant había pronosticado. La junta directiva de GM decidió utilizar la fábrica para producir el Oakland.

Fundador. Byron J. Carter

Sede. Jackson, Michigan, en 1905, en Detroit, Michigan, en 1906, y en Pontiac, Michigan, de 1907 a 1915, Estados Unidos



Cartercar fue una empresa estadounidense de fabricación de automóviles fundada en 1905 en Jackson, Michigan, por Byron J. Carter. Tras varias reubicaciones en otras ciudades, Cartercar fue adquirida por General Motors en 1909.

Tras dejar la Jackson Automobile Company debido a un desacuerdo con sus socios comerciales sobre la elección de las transmisiones en 1905, Byron J. Carter fundó la Motorcar Company en Jackson. La

firma se trasladó a Detroit a finales de año, gracias a la financiación que contaba allí. A partir principios de 1907, la empresa se denominó Cartercar Company y en noviembre de 1908 se trasladó a Pontiac, tras adquirir Pontiac Spring & Wagon Works, que fabricaba ballestas, carruajes, vagones y un vehículo de ruedas altas. Sus propietarios, Albert G. North y Harry G. Hamilton, habían adquirido la Rapid Motor Vehicle Company, que fabricaba vehículos comerciales y autobuses pequeños, en 1905. A cambio, North y Hamilton recibieron acciones de Cartercar. El Cartercar tuvo una cálida recepción en la prensa, en gran parte debido a la transmisión por fricción, que fue una especie de precursora de la CVT actual, ya que ambas ofrecían un número infinito de velocidades del motor. A las 4.000 millas, las llantas de fibra de papel que formaban parte de la

¹ Otras fuentes indican 1905.

² Otras fuentes indican 1916.

transmisión por fricción podían sustituirse por no más de 5 dólares estadounidenses, lo que representaba menos de la mitad del precio que se gastaría en el engrase de una transmisión de engranajes convencional.



Las ventas se duplicaron con creces entre el primer y el segundo año completo de producción, de 101 en 1906 a 264 en 1907. Al año siguiente, las ventas volvieron a aumentar, llegando a 325. Cartercar se fusionó con Pontiac en 1908 y el 26 de octubre de 1909 Cartercar fue adquirida por General Motors en la oleada de adquisiciones que William Durant emprendió tras fundar GM.

La compañía era una de las 25 empresas que su fundador, William C. Durant, había adquirido en el año y medio posterior a la fundación de GM como holding; otra era la ya mencionada Rapid Motor Vehicle Company, que General Motors gradualmente organizó como la división de vehículos comerciales de la corporación y finalmente como GMC. En pocos días, el presidente de GM, George E. Daniels (1875-1954), asumió el cargo de director ejecutivo de Cartercar.

Como la mayoría de las adquisiciones de Durant, esta fue especulativa. Si bien evitó tecnologías como la propulsión eléctrica o de vapor, sus empresas abarcaron segmentos de precio muy diversos y buscaron ventajas técnicas únicas. En Elmore, se centró en el motor de dos tiempos; Rapid and Reliance Motor Truck Company, en el sector de vehículos comerciales; y en Cartercar, en la transmisión por fricción. Durant había leído sobre esto y, por lo tanto, se interesó en el futuro. El hecho de que no estuviera cubierto quedó demostrado por el rápido desarrollo tecnológico que se alejaba de la transmisión por fricción.

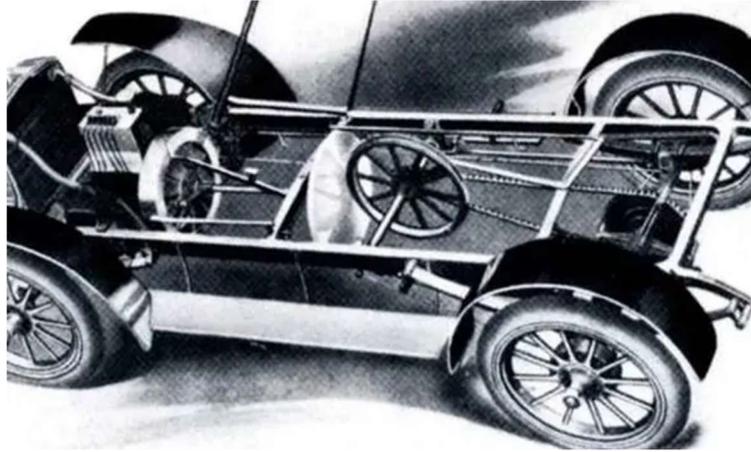
Para 1910, General Motors había acumulado deudas por US\$15 millones. Algunas de las adquisiciones fueron muy rentables, como Cadillac, Buick y Oakland, pero esto no fue suficiente para compensar las pérdidas de otras compañías. Los bancos forzaron la renuncia de Durant e instalaron a Frank L. Storrow (1864-1926) como su representante en la presidencia. Un nuevo equipo bajo su liderazgo logró gradualmente resolver el caos financiero. Solo permaneció en el cargo durante dos meses, pero sus sucesores, Thomas Neal y, sobre todo, Charles W. Nash (1861-1948), continuaron el trabajo y reestructuraron la compañía. En el proceso, numerosas compañías más pequeñas y no rentables quedaron en el camino. The Cartercar Company fue solo una de ellas. En lugar de convertir la producción a un concepto más moderno y darle a la marca una nueva imagen, se discontinuó en 1914 a favor de la altamente exitosa Oakland. La decisión tenía sentido porque ambas compañías atendían mercados similares y Oakland necesitaba desesperadamente una mayor capacidad; además, las

cifras de ventas proyectadas por Durant, de entre 1000 y 2000 vehículos al año, parecían inalcanzables. Posteriormente, Daniels asumió la presidencia de Oakland.

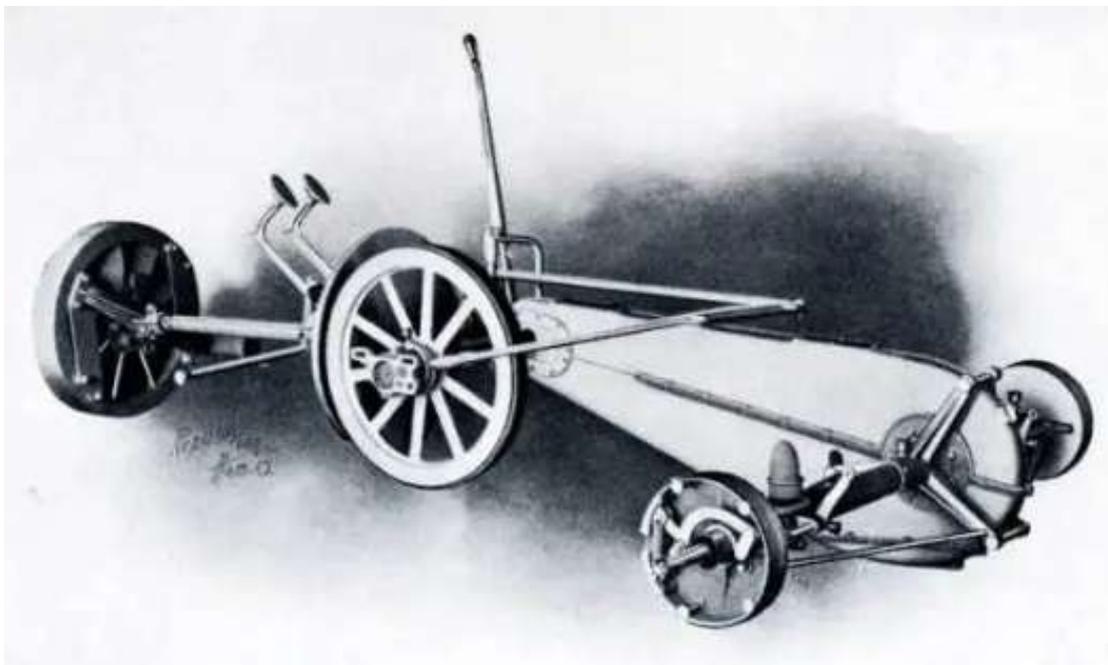
Al explicar el motivo de su compra, Durant declaró:

Dicen que no debería haber comprado Cartercar. Bueno, ¿cómo iba a saber nadie que Carter no iba a ser el gran éxito? Tenía la tracción por fricción y ningún otro coche la tenía. ¿Cómo iba a saber qué dirían después estos ingenieros?





La empresa comenzó con un motor bóxer bicilíndrico, que se utilizó junto con los de cuatro cilindros verticales en la gama de automóviles de 1909. Para 1910, los motores de cuatro cilindros eran los únicos disponibles. En 1912 aparecieron dos modelos, ambos de cuatro cilindros fundidos por pares: el Modelo R de 4160 cc y el Modelo S de 5437 cc. Ambos contaban con una sola transmisión por cadena. Aunque en aquella época existían otros automóviles con transmisión por fricción en el mercado, como el Lambert, el Metz y el Petrel, ninguno de ellos perduró tanto ni fue tan famoso como el Cartercar.



La tragedia golpeó a Byron Carter en 1908 al intentar arrancar un coche averiado. La manivela retrocedió y lo golpeó en la mandíbula, causándole gangrena, que

finalmente resultó fatal³. Carter era amigo personal del fundador de Cadillac, Henry Martyn Leland, y su lamentable fallecimiento impulsó a Leland al desarrollo del autoarranque (introducido en 1912) por Charles Kettering, el primer sistema de arranque eléctrico para vehículos de motor que logró eliminar el peligroso sistema de arranque. Un anuncio del Cartercar de 1912 afirma que incluye un autoarranque.



Cartercar desarrolló un acertado sistema de transmisión por fricción. El sistema de transmisión friction-drive permitía engranar cualquier posición de marcha. Debido a que su transmisión por fricción permitía seleccionar cualquier relación de transmisión en lugar de tener posiciones de marcha fijas, el Cartercar se publicitó como "El coche de las mil velocidades". Otro anuncio proclamaba: "Es difícil mejorar un Cartercar".

³ La historia probablemente sea errónea. Byron Carter falleció de neumonía en abril de 1908, sin que en los obituarios se mencionaran lesiones sufridas durante un accidente automovilístico. The Sun de Detroit informó el 28 de abril de 1907 que H.O. Carter resultó gravemente herido en Belle Isle en un accidente con el cigüeñal, fracturándose la mandíbula. (Posteriormente se recuperó). Howard O. Carter era fundador de Carter Motor Car Corporation, fabricante del Carter Two-Engine Car

“CARTERCAR”

—The Car Ahead—

WITH FRICTION TRANSMISSION
A Revolution in Automobile Construction

MOTORCAR CO.

SALESROOM:
266 JEFFERSON AVE.

FACTORY:
21ST ST., NEAR BAKER

