

La serie SL de Mercedes Benz

Cuando pensamos en los automóviles Mercedes Benz, asociamos su imagen a vehículos de tipo familiar que confieren seguridad en sus desplazamientos, a personas de nivel económico alto.

Vamos a buscar otra cara de esta marca, que aunque menos conocida, es sin embargo fundamental en su negocio.

Si analizamos las conversaciones de los aficionados sobre los vehículos top line, es seguro que en una gran parte, cuando se habla de deportivos, encontraremos referencias a términos como "Pagoda", o "Alas de gaviota", y ambas nos llevan al mismo origen en distintas etapas, que no son otra que la serie SL de Mercedes Benz.

Han transcurrido 56 años desde que se presentó el primer modelo SL, es decir, el que se conoció como "Alas de gaviota", y este año se ha dado a conocer en Oaxaca el modelo Mercedes-Benz SLS AMG que vuelve a recurrir a la apertura de puertas en forma de alas de gaviota.

La designación SL proviene del alemán (Sport Leicht), es decir, deportivo ligero, y fue aplicado por primera vez al mencionado modelo 300 SL "Alas de Gaviota".

Comenzó la fabricación en 1954, y evolucionó en el 190 SL a un coche descapotable, que disponía de capota metálica, y otra de lona, con lo que podía cubrir la temporada invernal, y transformarse en la cálida en un modelo que permitía disfrutar del viento al circular.

Han sido seis las alternativas presentadas hasta la fecha sobre la serie SL, de

las que la tercera fue la más fabricada y perdurable, motivo por el que nos decidimos en su día a adquirir un ejemplar, ya que además del éxito obtenido en su venta, nos parece un vehículo muy sólido y confortable, a lo que añade unas líneas sumamente agradables.

La primera serie extendió su fabricación desde 1954 hasta 1963, comenzando con el modelo 300 SL de seis cilindros, que fue conocido como alas de gaviota, con referencia de carrocería (W198), pero el más vendido fue el 190 SL de cuatro cilindros con referencia (W121), de aspecto similar, pero con prestaciones inferiores.

En relación a este modelo, indicar que fue protagonista de la película de Jean-Luc Godard "Al final de la escapada" en la que pierde una tuerca de sujeción de la dirección un MB 190 SL, cuando se ve obligado a parar ante un rebaño de ovejas que se cruza en la carretera, con lo que los protagonistas Jean-Paul Belmondo y Jean Seberg salvan la vida.

La segunda serie comienza su fabricación en 1963 y dura hasta 1971, siendo su distintivo de carrocería W113.

Los modelos fueron el 230 SL y el 280 SL, pero lo que distinguió a este modelo fue su techo conocido como "pagoda", y es uno de los modelos más perseguidos por los coleccionistas. También tiene este modelo una referencia cinematográfica en la película de Richard Gere "Entre dos mujeres" en la que por esquivar a una furgoneta Volkswagen, se sale de la carretera y fallece cuando iba a rehacer su vida.



La tercera generación es la más duradera, ya que se mantuvo en fabricación desde 1972 hasta 1989, siendo el distintivo de la carrocería el R107 para el modelo SL, y el C107 para el modelo SLC que tenía una longitud de 30 cm más que el otro, con lo que disponía de dos plazas posteriores, lo cual era muy demandado por determinados compradores.

Este modelo compartió motores de seis cilindros en el modelo 280 SL y de ocho cilindros en el 380 SL, manteniendo la dualidad del techo de chapa, y del techo de lona, pero hay que destacar que la circulación por autovía con cualquiera de los techos, es menos ruidosa que en otros modelos como el Porsche Targa, gracias a un sistema de anclado con sujeciones en espiral, que unían el techo a la carrocería de forma sólida, lo cual evitaba los ruidos del viento en circulación a cierta velocidad.

La cuarta generación se extiende desde 1989 hasta 2002, siendo su distintivo de carrocería el R129.

Las motorizaciones fueron en el modelo "300 SL-24" de 6 cilindros en línea y 230 cv, y en el modelo "500 SL" de un motor V8. La capota se transformó del accionamiento manual, a un accionamiento electro hidráulico, lo cual resultaba más cómodo para su transformación descapotable, concluyendo su efímera vida con un modelo de motor V12.

En cuanto a la quinta generación comienza en 2002 y se extiende hasta la actualidad, siendo su distintivo de carrocería R230.

Dispone este modelo de un techo rígido plegable y retráctil y motorizaciones V6, V8



y V12, pero lo que quizá no olvidamos los aficionados, fue la presentación del equipo McLaren de Fórmula 1, con Fernando Alonso, Pedro Martínez de la Rosa y Lewis Hamilton en Valencia, en el que hicieron una demostración de conducción en un pequeño circuito urbano con los Mercedes-Benz SL 55 AMG.

El modelo actual, es decir el Mercedes-Benz SLS AMG que fue presentado este año en Oaxaca, nos recuerda que las nuevas estrategias de modelos de alta gama, se asimilan a la fabricación inicial, ya que es fabricado de forma individualizada, como el R8 de AUDI, y además llega al extremo de que se entrega en un camión que lo lleva hasta el domicilio del comprador.

Si bien la idea ha sido revivir al legendario Mercedes-Benz 300 SL "Alas de Gaviota" reproduciendo la forma en que abrían sus puertas, el modelo actual es un ejemplo del nivel de la tecnología actual para la fabricación de automóviles, que se apoya incluso, en la utilización de un sistema de audio Bang & Olufsen con componentes fabricados a mano, o en los asientos, ya que los respaldos son de magnesio.

La motorización es un V8 de 6.3 litros, que genera 571 bhp, lo que obliga a limitar su potencia máxima ya que aunque el cuadro de instrumentos está graduado hasta 360 km/h, el coche tiene limitada electrónicamente la velocidad máxima a 317 km/h.

En definitiva, tenemos nuestras dudas de lo que será capaz de hacer Mercedes-Benz en su siguiente evolución de la serie SL.



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de Planificación y Coordinación Informáticas
Ministerio de Trabajo e Inmigración

