



LA DISCRECIÓN DE LA ELEGANCIA

Este lujoso y potente descapotable es, para muchos, una obra maestra del diseño, sus líneas limpias y equilibradas le aportaron una elegancia única. Fue además pionero en materia de seguridad pasiva, con el primer habitáculo indeformable de serie. Hoy este Mercedes SL Pagoda, perteneciente a la Fundación Jorge Jove, es ya un icono de lujo y deportividad.

Por **Oscar Ayerra**

Nacido en 1963, la nueva clase SL tenía la difícil labor de sustituir por un lado a una leyenda de la marca como era el deportivo SL 300, más conocido como «alas de gaviota», y su versión roadster, algo más confortable aunque igual de icónica; y por otro al SL 190, una versión basada en el 300 pero de enfoque más modesto. El diseño del nuevo SL 320 no solo estuvo a la altura, sino que fue el primero que elevó a la categoría de lujo y comodidad a los autos más deportivos de Mercedes, que hasta entonces, salvo rara excepción, se vendían por separado. Desde entonces, al club SL de la marca de Stuttgart pertenecen autos llenos de deportividad pero a la vez con los máximos estándares en diseño y confort. Una fórmula de dos en uno que,

cuando fue presentado en 1963, enamoró desde el primer momento.

BELLEZA Y SEGURIDAD

Es considerado como un auto elegante gracias a un diseño de líneas limpias, claras y sencillas cuya responsabilidad corrió a cargo del joven carrocerero francés Paul Bracq, quien plasmó en apenas unos trazos rectos lo que para muchos es su obra maestra. La tecnología también aportó su granito de arena. Gracias a Béla Barény, un pionero de la seguridad automotriz, que en aquella época dirigía el departamento de predesarrollo de Daimler-Benz, hizo de este vehículo el primer deportivo del mundo con habitáculo de seguridad. Una especie de jaula indeformable para los ocupantes gracias a la absorción de la energía generada en un impacto deformando la zona del motor o del maletero, según el tipo de

colisión. Unos patrones de seguridad que a partir de ese momento se extendieron al resto de los automóviles de la marca. La columna de dirección deformable, los materiales flexibles en el salpicadero o la eliminación de aristas exteriores para peatones en caso de atropello fueron algunas soluciones que desde entonces fueron estándares indiscutibles de seguridad pasiva. La unidad de estas páginas pertenece a la Fundación Jorge Jove, que hace apenas unos meses le ha hecho una puesta a punto general, ya que se mantiene en un estado original óptimo. Matriculado en 1971, no es hasta 1976 cuando llega a España de la mano de un empresario coruñés, quien lo mantiene en perfecto estado, dentro de su colección de clásicos, hasta que es adquirido por la fundación, la cual se encargará de construir el futuro museo de la automoción.

LA CLASE SL

Con la denominación interna de W113, fue presentado en el salón del automóvil de Ginebra en Marzo de 1963. Su primera versión, la 230, conseguía unas cifras dinámicas acordes a su denominación SL, Sport Leicht, traducido como deportivo ligero. Con poco más de 1.300 kilos de peso y 150 caballos lograba llegar hasta la barrera de los 200 km/h. No es hasta febrero de 1967 cuando aparece la segunda motorización, la 250. Aunque aumentaba la cilindrada mantenía los mismos caballos, pero problemas de diseño en la refrigeración —a veces llegaba a mezclar agua y aceite— hicieron que este motor no estuviese dentro de los altos márgenes de fiabilidad impuestos por la marca, por lo que fue sustituido un año después por el que sería el motor más equilibrado y fiable de todos, el 280. Un seis cilindros de

170 caballos que hacía de este pequeño roadster un verdadero deportivo. Su carrocería ofrecía un alto grado de rigidez además de una ausencia de ruido, lo que unido a una suspensión muy flexible hacía que rodar con este vehículo fuese una experiencia casi de levitación.

Con 23.885 unidades fabricadas de la motorización 280, lo que supuso casi el 50 % del total de construidas, es la versión más numerosa pero también la más valorada por los coleccionistas.

Externamente las tres opciones, 230, 250 y 280, son casi idénticas: además de por el motor solo se diferencian por algún pequeño detalle como los tapacubos, el depósito de combustible o algún elemento de seguridad interno.

Existen algunos ejemplos de versiones especiales que carroceros como Pininfarina o Pietro Frúa realizaron como ejercicio de diseño, pero no pasaron de prototipos. Incluso una versión de cuatro plazas denominada California coupé apareció durante 1968. Estuvo disponible solo con techo duro.

LA VERSIÓN

En 1967 aparece la opción más potente, de 170 caballos. Su motor, de seis cilindros, es un prodigio de suavidad y fiabilidad, lo que lo ha llevado a ser la opción más deseada por los coleccionistas. La dirección asistida o el cambio automático eran opcionales.



RÁPIDO Y FOTOGÉNICO

Además de su practicidad, seguridad y comodidad para el día a día, si se sabía llevar con la suficiente templanza y delicadeza llegaba a rodar muy rápido. Resultaba fácil llegar a los 200 km/h sin demasiado esfuerzo. La propia marca decidió llevarlo a algunas pruebas de velocidad con las que afianzó su imagen de deportivo. Un buen ejemplo fue el rali Lieja-Sofía-Lieja, una de las pruebas más duras de la época, donde se pilotaba día y noche durante más de 5.500 kilómetros entre Bélgica y Bulgaria. Una carrera de larga distancia que en agosto de 1963 contó con 129 participantes, de los que solo terminaron 20 y en el que se impuso un Pagoda SL

230 de preproducción, una hazaña que consolidó su éxito antes de ser presentado.

El famoso expiloto de Fórmula 1 Stirling Moss dijo tras probarlo: «No recuerdo haber conducido un coche de calle que desearía poseerlo», hecho que cumplió. En 1964 se hizo con un 230 SL con algunas modificaciones específicas que la fábrica realizó a petición del piloto británico, como una pequeña ventana en la capota rígida. Vehículo que hace tan solo un año apareció en Irlanda tras estar más de tres décadas oculto en el garaje de su propietario, quien falleció en el 2012, y que gracias a su hija salió a la luz.

Además de cumplir con nota en el

apartado deportivo, su lado más glamuroso ha atraído a lo largo de estos 56 años de vida a personajes de toda índole que vieron en este vehículo un artículo de exclusividad y glamur, como el actor Charlton Heston o el cantante John Lennon, entre otros. Más recientemente el polifacético John Travolta o el general estadounidense Colin Powell contaron con alguna unidad del Pagoda. Su perfecto equilibrio de formas y volúmenes consiguen que sea bello desde cualquier ángulo, enfatizando su lado más fotogénico, hecho que le ha llevado a estar presente en más de 500 películas. Audrey Hepburn, Nicole Kidman o Kate Moss ha rodado en algún momento al volante de este automóvil tan singular.



EL FAMOSO TECHO RÍGIDO INCONFUNDIBLE

La forma cóncava de este «hardtop», con reminiscencias a los tejados de los templos del lejano oriente, le aportó el sobrenombre de Pagoda antes incluso de ser presentado en 1963. Le confería una mayor estabilidad, además de una luminosidad interior sorprendente. La segunda capota, de tela, se esconde en un compartimento detrás de los asientos.



TECNOLOGÍA

En 1963 debutó con el habitáculo indeformable, un elemento de seguridad pionero. Además contó desde 1967 con la columna de dirección telescópica y el amortiguador de impactos en el volante, todo un adelanto.