

# 190 SL, IRRESISTIBLEMENTE BELLO

*Nacido a la sombra del todopoderoso Mercedes 300 SL «alas de gaviota», el 190 SL nació como una variante aristocrática, casi gemela, que más que en la deportividad, se basaba en la estética y la comodidad. Una singularidad que con el tiempo lo ha elevado a ícono automotriz de belleza y finura.*

Por **Oscar Ayerra**

En 1954, el salón del automóvil de Nueva York fue el escenario en el que Mercedes daba a conocer dos autos que sin saberlo marcarían el inicio de una saga icónica, la SL, que todavía hoy pervive como ícono de elegancia y sofisticación. Aquellos dos protagonistas marcaron unas líneas que definirían el auto ligero, deportivo y fiable a partir de ese momento. A guisa de febrero aparecieron el Mercedes 300 SL coupe, conocido más tarde como alas de gaviota, y el 190 SL descapotable, protagonista de estas páginas. El primero, hijo de la deportividad vitamínada, supleno la versión de calle de los SL de competición surgidos en 1952 y que tantos éxitos deportivos obtuvieron. Cantaba con un dinamismo sobrecogedor, no olvidemos que en aquella época superar los 250 km/h era algo extraordinario. El segundo protagonista, el 190, supleno una versión comoda, el hermano sensato, donde la belleza, la comodidad o la suavidad eran sus cartas. Mientras uno era todo músculo, potencia y velocidad, sin olvidar que también ofrecía una conducción muy suave, rápida y a veces impredecible en manos inexpertas, el otro personificaba la suavidad y el refinamiento. Habían nacido dos coches que inauguraron la esencia de un tipo de auto ligero con líneas inconfundibles. Mientras uno apostaba por la vertiente más deportiva, el otro ofrecía la esencia sofisticada del placer de la conducción por carretera.

El 190 SL representaba una especie de doctor Jekyll más benevolente, pero su exterior resultaba el más seductor. Mix Hyde, una combinación que enamoró a un público que quería disfrutar de las carreteras más que de la adrenalina pura, eso sí, a un precio mucho más contenido. Mientras el 300 coupe superaba en aquellos años, la barrera de los 10.000 dólares en el mercado americano, el 190 ofrecía lujo y sofisticación por unos 4.000,



**SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE NUEVA YORK DE 1954.** Primera vez que aparece en público el 300 SL (en primer plano) y el prototipo 190 SL, todavía sin un diseño definido: visita la entrada de aire central en el capó, finalmente fue desechada.

un precio que, aunque alto para la mayoría, estaba al alcance de más gente. Por poner un ejemplo, el Ford Thunderbird, nacido para competir con los europeos al otro lado del Atlántico, estaba en los 5.000 dólares. El 190, con una línea irresistiblemente atractiva y un precio contenido, obtuvo un éxito inmediato, sobre todo en el mercado estadounidense, donde en los doce primeros meses se vendieron casi la mitad de las unidades construidas. De las 25.881 unidades fabricadas hasta el final de su producción en 1963, más

del 40% se distribuyó al otro lado del Atlántico. Un gran éxito que ayudó a la marca a salir del gran bache bélico.

## NACIMIENTO DE LA SAGA SL

Para entender el concepto con que nació la familia SL, debemos retroceder hasta septiembre de 1953. El entonces importador oficial de la marca Mercedes en Norteamérica, Max Hoffman, un visionario y vendedor de automóviles, vio en los vehículos pequeños y ligeros europeos el auto ideal para el público de EE.UU. En septiembre de aquel año se había reunido con la cúpula de Mercedes con unas intenciones muy claras, como así quedó reflejado en el acta de aquella junta: «El señor Hoffman afirma que no se esperan grandes negocios en EE.UU. sin mejorar la gama e introducir nuevos modelos». Maximilian Hoffman, empresario y gran conocedor del

momento tan dulce que EE.UU. estaba viviendo en aquellos años 50, además de saber el propio gusto del comprador medio, vio la oportunidad ideal para ofrecer productos de calidad. Su visión empresarial le erigió como intermediario entre unas fábricas europeas con ciertas necesidades tras la Segunda Guerra Mundial y un cliente americano ávido de nuevas tecnologías y experiencias. Unas demandas que empezaban a encajar con el tipo de auto europeo, un vehículo de calidad, bello y muy dinámico. Así es como, además de Mercedes, Hoffman fue importador de grandes marcas como Jaguar, Alfa Romeo, Maserati o BMW, entre otras, intentando adaptar cada producto al gusto americano. Así es como logró atraer la atención de las marcas para que fabricasen nuevos productos o adaptados al estilo del nuevo mundo. El Mercedes 190 SL, el 300 coupe «alas de gaviota», cuya versión descapotable aparecerá en 1957, el BMW 507 o el Alfa Romeo Giulia fueron solo algunos conceptos surgidos por este industrial de origen austriaco, cuyos resultados de venta en aquel mercado avalaban sus peticiones.

## EL HERMANO NOBLE

Volviendo al protagonista de estas páginas, el 190 SL, aunque basaba su estética en su hermano mayor, el 300 SL, lo cierto es que internamente apenas tenía poco más en común. En primer



FOTOS: ALFONSO FÉREZ DORADO



lugar, el concepto inicial partió de la creación de un vehículo más adaptado al placer de la conducción que a las prestaciones puras. La comodidad y suavidad, además de una estética inigualable, daban buena cuenta de ello. A pesar de algunas críticas, su grupo propulsor, con 105 caballos, resultaba más que suficiente para moverse con soltura por cualquier carretera, además de contar con un plus de finura y suavidad de conducción que todavía hoy sorprende, gracias en parte a un refinado de su motor. El chasis no era una excepción: a diferencia del

tubular del 300, para el 190 se utilizó el mismo del tipo 180, un sedán ya existente en el catálogo de la marca que se adaptaba perfectamente a sus prestaciones.

La unidad presentada en 1954 del tipo 190 supuso una especie de híbrido entre la trasería del tipo 180, y un capó alargado, donde destacaba una toma de aire central, abertura que finalmente sería eliminada. Hubo que esperar hasta marzo 1955 para que apareciera la versión definitiva. Su concepto, además de una estética proporcional, sirvió como base para las siguientes generaciones de vehículos biplaza de la marca.



**PEDIGRI.** Esta unidad, propiedad de la Fundación Jorge Iove, fue adquirida hace más de 25 años en un estado correcto, esperándose el momento de realizar una restauración acorde a su categoría.

Hecho que sucedió hace dos años, donde cada elemento fue valorado para «tocar» solo aquello que por su deterioro debía ser conservado, estabilizado o restaurado, con el fin de mantener el máximo grado de originalidad. Hoy, el coche luce en un estado extraordinario.

## Galaxia SL

Renfo el 300 como el 190 SL, expansiones el germen de una familia de lujo y refinamiento que ya acumula casi 70 años de historia a su espalda

300 "GIGAS"  
W. 198  
1954-1957  
(1957-1960: roadster)



190 SL  
W. 121  
1956-1963



PAGODA  
W. 113  
1963-1971



R-107  
191-1999



R-129  
1966-2001



R-230  
2001-2012



R-231  
2000



R-232  
2003



A lo largo de sus ocho años de existencia solo tuvo pequeños cambios estéticos externos, además de alguna que otra mejora tecnológica. Se vendió exclusivamente en versiones descapotables, con o sin techo duro extraíble. Existió, además, una gama, denominada California, que se vendía sin capota textil, por lo que era solo apto para zonas con escasas pluviosidad, como era el caso del estado americano al que debía su denominación, aunque siempre se podría contar con la cubierta dura.

## PIEZA DEL MAHI

Esta unidad pertenece desde hace más de 25 años al patrimonio de la Fundación Jorge Iove, un gran archivo histórico automotriz único que podrá ser exhibido gracias a la construcción de un espacio expositivo denominado MAHI — Museo de la Automoción e Historia—, que será inaugurado dentro de unos meses. Una exposición de nivel internacional que aglutinará más de 300 vehículos. Unidades que representan, en muchos casos, la esencia de la automoción de cada época. Además, la Fundación Jorge Iove pretende generar, con el MAHI, un centro pedagógico total, donde los grandes eventos, las curiosidades, las evoluciones, los hechos históricos o incluso el cine se entremeten en una experiencia didáctica única para todos los edades.