

En 1953, Mercedes-Benz fait part de son projet de construire un roadster sur la base de la berline ponton à son importateur américain Max Hoffman. Hoffman n'en voyait pas l'intérêt, à moins que ce modèle ne ressemblât autant que possible à la spectaculaire 300 SL « portes papillons ». Il fut finalement décidé de proposer un prototype de roadster lors de l'exposition de New York de 1954. Le développement du roadster fut extrêmement rapide. Les premières esquisses furent prêtes après seulement deux semaines, suivies d'une maquette après quatre semaines, d'un modèle 1:5 après douze semaines et d'un modèle 1:1 en bois après vingt semaines. Après un total de 150 jours, le prototype lui-même trônait au Salon de New York ! Mais l'opération n'aurait jamais pu aller aussi vite sans quelques tours de passe-passe. Ainsi, le nouveau roadster empruntait un maximum de pièces de la Mercedes 180 y compris le châssis, qui fut tout bonnement raccourci et formait avec la carrosserie une construction autoportante.
La Mercedes-Benz 190SL est présentée en février 1954 au salon de New York sous la forme d'un prototype. La marque allemande souhaite avec ce modèle conquérir une part du marché florissant des roadsters outre-Atlantique.
Les réactions au Salon de New York furent à ce point enthousiastes que Mercedes-Benz décida de passer à la production en série. La 190 SL fit ses débuts officiels au Salon de Genève de 1955, où elle fut présentée en trois versions : un cabriolet A (le nom traditionnellement utilisé à l'époque par Mercedes-Benz pour désigner ses cabriolets à deux places), un coupé avec toit amovible ('hard top') et un coupé-cabriolet équipé aussi bien d'un toit amovible que d'une capote en toile. Comme Mercedes-Benz estimait que sa 190 SL était déjà assez généreusement équipée, elle conçut une liste d'options délibérément courte. Les acheteurs pouvaient encore personnaliser leur voiture avec une sellerie en cuir et un set de bagages sur mesure, des pneus aux faces latérales blanches,

un rétroviseur extérieur du côté passager et des phares antibrouillards. Mais l'accessoire le plus populaire fut assurément la radio Becker. L'intérieur était également fini avec goût : le tableau de bord en métal était peint dans la couleur de la carrosserie, tandis que le haut et le bas étaient recouverts du même tissu que les sièges. La caractéristique qui faisait vraiment l'unanimité était toutefois la beauté du design, qui rappelait irrésistiblement la 300 SL. La 190 SL avait un certain sex-appeal et allait jouer un rôle dans bien des films de l'époque.
Par rapport au prototype de 1954, la voiture de série dispose du levier de commande de la boîte de vitesses au plancher et non plus au volant. Cette-dernière solution aurait coûté moins cher mais n'aurait pas plu à la clientèle américaine. La 190SL de série n'a pas non plus la prise d'air montée sur le capot du prototype.



La Mercedes-Benz 190SL se veut une voiture dynamique tout en offrant le sérieux d'une Mercedes-Benz. Le constructeur commet toutefois l'erreur de présenter la voiture comme une sportive. Ce n'est pas vraiment le cas et les critiques arrivent. Rapidement le rapport de pont est raccourci pour donner un peu plus de caractère à l'auto. Malgré ce manque de sportivité la voiture plaît et le public adhère bien au tempérament civilisé de la 190SL.
Bien que les lettres SL signifient « Sport Leicht » soit sport léger, le public perçoit rapidement, qu'après la 300SL qui est une voiture de course adaptée à la route, la 190 SL est plus une voiture de tourisme, rapide et confortable, permettant d'avaler sans difficulté de longues distances. Cette philosophie se retrouve pleinement sur les générations suivantes de SL qui deviennent alors des voitures de luxe.

La voiture ne fut pas équipée d'un 6 cylindres comme la 300 SL mais d'un plus sobre et plus moderne quatre cylindres de 1 897 cm3. Le moteur pourvu de deux carburateurs Solex développera finalement 105 ch à 5 700 tr/min. Il fut couplé à une boite mécanique à 4 rapports. Cet ensemble, sans permettre un tempérament sportif, assure un bon dynamisme à la voiture. La ligne est proche esthétiquement de la 300 SL mais il s'agit désormais d'un cabriolet deux places.
La 190SL très appréciée, connait une longue carrière, si bien qu'elle réalise sa deuxième meilleure année de production en 1960 soit cinq ans après son lancement. La 190SL fut produite à 26.000 exemplaires.
La SL W113 Pagode lui succède au printemps 1963 en se plaçant plus haut en gamme grâce à son moteur à 6 cylindres.



Malgré une conception initiale peu sportive les 190SL était livrables sur demande en version monoplace avec portes en aluminium sans vitres, sans poignées avec couvre-tonneau et saute –vent en plexiglas. Ainsi des Mercedes-Benz 190SL ont été engagées à titre privé dans quelques courses. L'usine engagea aussi une 190SL avec un moteur à injection à la course des Mille Miglia en 1955. Une 190SL remporte le rallye de Hong Kong en 1958. En 1959, un équipage privé monte un moteur Diesel OM621 porté à 60ch dans une 190SL. Il établit un nouveau record de 24 Heures sur le circuit d'Hockenheim à la vitesse moyenne de 124,1km/h.

Notre voiture, immatriculée en janvier 1960, se présente dans une splendide robe bleu marine « DB 804 » avec une belle sellerie cuir beige et la très désirable option d'autoradio Becker. La voiture a bénéficié d'une restauration attentive quelques années avant son achat par l'actuel propriétaire. Vous retrouverez dans cette voiture tout le charme et l'élégance du modèle. Son état est très soigné tant sur le point esthétique que mécanique. Elle saura ravir les amateurs de ce roadster iconique et vous accompagnera avec grâce et souplesse dans tous vos voyages.



In 1953, Mercedes-Benz told its American importer Max Hoffman of its plans to build a roadster based on the pontoon sedan. Hoffman didn't see the point unless the model was as similar as possible to the spectacular 300 SL "butterfly doors". It was finally decided to offer a roadster prototype at the 1954 New York show. The development of the roadster was extremely rapid. The first sketches were ready after only two weeks, followed by a model after four weeks, a 1:5 model after twelve weeks and a 1:1 wooden model after twenty weeks. After a total of 150 days, the prototype itself was on display at the New York Auto Show! But the operation could never have gone so fast without a few tricks of the trade. The new roadster borrowed as many parts as possible from the Mercedes 180, including the chassis, which was simply shortened to form a self-supporting construction with the body.
The Mercedes-Benz 190SL was presented in February 1954 at the New York Motor Show as a prototype. With this model, the German brand wanted to capture a share of the booming roadster market in the USA.



The response to the New York show was so enthusiastic that Mercedes-Benz decided to go into series production. The 190 SL made its official debut at the 1955 Geneva Motor Show, where it was presented in three versions: a convertible A (the name traditionally used by Mercedes-Benz for its two-seater convertibles at the time), a coupe with a removable roof ('hard top') and a coupe-cabriolet equipped with both a removable roof and a canvas top. Since Mercedes-Benz felt that its 190 SL was already generously equipped, it designed a deliberately short option list. Buyers could still customize their car with leather upholstery and a custom luggage set, tires with white sidewalls, a passenger-side exterior mirror, and fog lights. But the most popular accessory was definitely the Becker radio. The interior was also tastefully finished: the metal dashboard was painted in the body color, while the top and bottom were covered with the same fabric as the seats. The feature that everyone really agreed on, however, was the beauty of the design, which was irresistibly reminiscent of the 300 SL. The 190 SL had a certain sex appeal and would play a role in many movies of the time.

Compared to the 1954 prototype, the production car has the gearshift lever on the floor instead of on the steering wheel. The latter solution would have cost less but would not have pleased the American customers. The production 190SL also lacks the hood-mounted air intake of the prototype.

The Mercedes-Benz 190SL is meant to be a dynamic car while offering the seriousness of a Mercedes-Benz. However, the manufacturer made the mistake of presenting the car as a sports car. It is not really the case, and the critics arrived. The gear ratio was quickly shortened to give the car a little more character. Despite this lack of sportiness, the car was a success and the public liked the civilized character of the 190SL.

Although the letters SL stand for "Sport Leicht" or light sport, the public quickly perceives that, after the 300SL which is a racing car adapted to the road, the 190 SL is more a touring car, fast and comfortable, allowing to swallow long distances without difficulty. This philosophy is fully reflected in the following generations of SL, which then become luxury cars.



The car was not equipped with a 6-cylinder engine like the 300 SL but with a more sober and modern four-cylinder engine of 1,897 cm3. The engine, equipped with two Solex carburetors, finally developed 105 hp at 5,700 rpm. It was coupled to a 4-speed mechanical gearbox. This set, without allowing a sporting temperament, ensures a good dynamism to the car. The line is aesthetically close to the 300 SL, but it is now a two-seater convertible.
The popular 190SL had a long career, so much so that it achieved its second-best production year in 1960, five years after its launch. The 190SL was produced in 26,000 units.
The SL W113 Pagoda succeeded it in the spring of 1963 and was placed higher up the range thanks to its 6-cylinder engine.
In spite of an initial design not very sporty, the 190SL was available on request in a single-seater version with aluminum doors without windows, without handles with a tonneau cover and Plexiglas windscreen. Thus, Mercedes-Benz 190SL were entered privately in some races. The factory also entered a 190SL with a fuel-injected engine in the 1955 Mille Miglia race. A 190SL won the 1958 Hong Kong Rally, and in 1959 a private crew fitted an OM621 diesel engine with 60 hp in a 190SL. It set a new 24-hour record on the Hockenheim circuit at an average speed of 124.1 km/h.
Our car, registered in January 1960, is presented in a splendid navy-blue dress

"DB 804" with a beautiful beige leather upholstery and the desirable Becker radio. The car has benefited from a careful restoration few years prior to its purchase by the current owner. You will find in this car all the charm and elegance of the model. Its condition is very good, both aesthetically and mechanically. It will delight the lovers of this iconic roadster and will accompany you with grace and flexibility in all your travels.

