



La 190SL en quelques lignes

par M.COMBES

Janvier 2005



La 190 SL fut annoncée en 1954 et le premier prototype fut exposé au New York sports cars show dès Février.

Elle ne fut cependant mise en production qu'en mai 55. Les dernières sortirent des chaînes en Février 1963.

Il en fut vendu 25881 de par le monde, surtout aux Etats Unis. C'était un chiffre important pour l'époque et pour une voiture aussi chère.

Il faut dire que ce fut une très bonne voiture, jolie, relativement confortable, extrêmement fiable avec son 4 cylindres de 105 Cv DIN extrapolé du 6 cylindres de la gamme 300. Elle n'avait pas de réelles prétentions sportives mais roulait quand même à un bon 170 Km/h plutôt rare en 1955.

Elle était produite en version roadster (ref.121042, dans l'acception allemande du terme, le roadster a tout le confort d'un cabriolet mais avec la capote escamotée dans un puits en position repliée) ou en version coupé (ref.121040), sans capote avec un hard top. Les toutes premières avaient le hard top riveté donc inamovible, mais cette erreur fut rapidement corrigée.

C'est ainsi que de nombreuses 190SL Coupé à l'origine, mais équipées de capotes ultérieurement, ont une carte grise "Conduite Intérieure" dont il ne faut pas s'étonner!

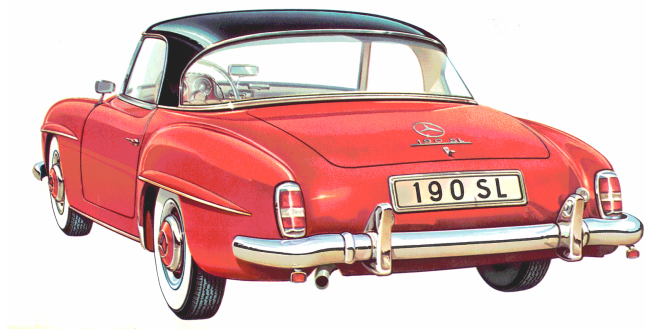


Il y eut quelques exemplaires "coursifiés", un peu allégés, avec un saute vent à la place du pare brise, des portières échancrées et un compresseur. Mais le seul succès en course fut le grand prix de Macao, petite course assez locale, en 1958.

D'abord livrables dans la seule teinte gris argent (DB 180), elles furent rapidement disponibles dans un grand nombre de couleurs. La sellerie de série était en skaï indestructible, mais beaucoup furent équipées de la très belle option cuir. Les tapis de sol, comme dans les autres modèles de l'époque, étaient en caoutchouc. L'arrière cependant, destiné à recevoir des valises, était tapissé de moquette bouclée, et l'on pouvait, en option, y disposer en travers un "troisième siège" utilisable pour un enfant. Trois bagages de coffre et deux valises pour l'intérieur (d'abord en cuir puis en toile) constituaient une autre option très désirable.

Il y eut de nombreuses évolutions mineures. Des détails de carrosserie, comme la fermeture de coffre, les feux arrière ou l'apparition des baguettes chromées sur les "moustaches".

La seule modification marquante, due à Paul Bracq en 1958, concerna la lunette arrière. L'on passa ainsi de la "petite lunette" à la "grande lunette" panoramique aussi bien pour la capote que pour le hard top dont la ligne se trouva profondément modifiée.



La mécanique ne connut pas de changement significatif malgré différentes évolutions de culasse rendant délicate la sélection du bon joint !

Les 190SL sont équipées de deux carburateurs Solex 44 PHH très complexes qui ont mauvaise réputation

auprès des collectionneurs. En réalité, quand ils ne sont pas usés, ce sont les meilleurs carburateurs qui soient pour la 190SL à laquelle ils confèrent un excellent compromis performance, souplesse, consommation. Ils rendent la voiture très homogène et plus agréable à conduire qu'avec les Weber qui les remplacent souvent. Le manuel d'atelier décrit de manière très précise la procédure de mise au point qu'il suffit de suivre à la lettre pour obtenir un bon résultat (encore une fois à condition que les carburateurs ne soient pas anormalement usés ce qui entraîne des entrées d'air parasite).

Grâce à leur robustesse beaucoup de 190SL ont connu une très longue carrière. Cela les amena à une sorte de traversée du désert entre la fin des années 60 et le début des années 80. Dépassées par la concurrence d'un point de vue dynamique, pas encore en collection, mais originales et toujours jolies, devenues très bon marché, elles passèrent de mains en mains et beaucoup furent usées jusqu'à la corde. C'est pourquoi il est très difficile aujourd'hui de trouver une "bonne" 190SL.

Les voitures en bon état d'origine sont rares, et parmi celles qui ont été restaurées beaucoup le furent à partir d'épaves ce qui ne donne pratiquement jamais de bons résultats pour des raisons évidentes de coût.



Toutes les pièces sont aisément disponibles dans le réseau ou chez les spécialistes.

Cependant, la montre mécanique, les arbres de roues arrière, les éléments du servo frein ATE50 et les arceaux de capote sont difficiles à trouver. Les prix de ces pièces reflètent leur rareté.

A l'essai une bonne 190 SL doit être douce à conduire, sans vibrations ni bruits parasites, l'habitacle est correctement étanche à l'air et à l'eau sauf conditions exceptionnelles. Le freinage même s'il est d'époque (cela veut surtout dire que, malgré le servo frein, il faut savoir appuyer sur la pédale !) doit être bon. Les accessoires doivent fonctionner normalement, commandes de chauffage, serrures et lèves vitres par exemple, ils témoignent de l'usure de la voiture ou de la qualité de la restauration. Comme à l'accoutumée, attention à la corrosion des bas de caisse et portières, des planchers (sous un contreplaqué qui est bien d'origine), des moustaches et des dessus d'ailes avant. Mais tout cela se répare assez bien, c'est beaucoup plus grave si les longerons de plate forme sont pourris ce qui est souvent difficile à voir sous l'habituelle couche de "blackson" cache misère.

Fin 2004 en France, une très belle 190SL vaut environ 50000€ et ce prix est bien mérité d'autant plus qu'une restauration de qualité vaut deux à trois fois ce prix....