|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  |  | Press Information  27 July 2022 |
|  |  |  |

# La spinta della Mercedes‑Benz SL: 70 anni di collaborazione con Maximilian E. Hoffman

* Il 31 luglio 1952 stipulato il contratto con il nuovo distributore per la parte orientale degli Stati Uniti
* Le vetture sportive di serie ispirate da Hoffman, la Mercedes Benz 190 SL (W 121) e la Mercedes Benz 300 SL Roadster (W 198), sono pietre miliari della tradizione unica della SL.
* Inaugurazione del nuovo Mercedes-Benz Classic Center di Long Beach prevista per il 12 e 13 agosto 2022

Una grande idea segna l'inizio della storia delle auto sportive di serie Mercedes Benz SL: Mercedes Benz voleva trasferire il fascino della sportività di lusso su una roadster compatta. È quanto propose nel 1953 Maximilian E. Hoffman, importatore del marchio per gli Stati Uniti orientali. Dal dialogo tra la dirigenza di Stoccarda e Hoffman nacquero due vetture sportive: la 190 SL Roadster (W 121), tecnicamente derivata da Mercedes Benz dalle berline "Ponton" della categoria media superiore (W 120) e la 300 SL "Gullwing" ad alte prestazioni (W 198), destinata a clienti particolarmente esigenti, che ereditava il concept della 300 SL da corsa (W 194). Entrambe le vetture sportive furono presentate in anteprima al Salone Internazionale dell'Automobile di New York dal 6 al 14 febbraio 1954. Anche la 300 SL Roadster (W 198) presentata nel 1957 fu uno dei risultati dell'iniziativa di Hoffman.

L'azienda era aperta al contributo visionario di Hoffman, che ha contribuito in modo significativo alla leggenda della Mercedes Benz SL. Le due vetture sportive di serie del 1954 segnano l'inizio di una tradizione unica che si estende fino all'attuale serie 232 della Mercedes AMG SL. L'influenza di Hoffman è quindi sicuramente paragonabile a quella di Emil Jellinek di ben mezzo secolo prima: specificando le sue esigenze, l'allora principale concessionario di automobili Daimler-Motoren-Gesellschaft di Nizza diede, infatti, l'impulso per la progettazione della Mercedes 35 CV di Wilhelm Maybach.

**Le esportazioni in Nord America prendono forma**

L'azienda prende contatto con Maximilian E. Hoffman nell'ambito della sua strategia di rafforzamento delle esportazioni in Nord America. Wilhelm Haspel, Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'allora Daimler Benz AG, guidò personalmente il posizionamento del più antico produttore di auto di lusso del mondo in Nord America a partire dall'estate del 1948. Era consapevole che gli Stati Uniti in particolare, all'epoca il più grande mercato automobilistico del mondo, rivestivano un ruolo chiave per il successo delle esportazioni globali. Anche i veicoli commerciali erano inclusi in queste considerazioni e sarebbero stati un importante motore delle attività estere dell'azienda.

Le esportazioni di Mercedes Benz in Nord America presero forma concreta nel 1952. Un ruolo decisivo fu svolto dal viennese Maximilian E. Hoffman, che nel marzo 1952 presentò per la prima volta la richiesta di diventare distributore Mercedes Benz negli Stati Uniti. Il 31 luglio 1952, l'allora Daimler Benz AG firmò un contratto con lui come distributore generale per gli Stati Uniti orientali. Le vendite iniziarono nel dicembre 1952, dopo l'allestimento degli showroom, la formazione dei venditori e la consegna dei veicoli con specifiche americane. In totale, in questo primo anno di collaborazione con Hoffman, furono esportate negli Stati Uniti 253 autovetture Mercedes Benz.

**Il talento di Hoffman per il lusso automobilistico**

Maximilian Edwin Hoffman, nato a Vienna il 12 novembre 1904, sviluppò un grande fiuto per le automobili affascinanti e promettenti, unito a uno spiccato senso dell'estetica, della tecnologia e della dinamica di guida. Negli anni Trenta, insieme ad un socio, fondò a Vienna la società Hoffman & Ruppert, che importò con successo in Austria automobili Alfa Romeo, Bentley, Delahaye, Rolls Royce, Talbot e Volvo.

Durante il periodo nazista, Hoffman, figlio di un costruttore ebreo di macchine da cucire e poi di motociclette, emigrò prima in Francia e infine a New York nel 1941. Dopo la fine della guerra, riuscì a entrare nel business dell'importazione di veicoli europei negli Stati Uniti d'America. Hoffman, che adattò il suo cognome alla grafia anglosassone, presentò una Delahaye in uno showroom sulla raffinata Park Avenue di New York. Grazie al suo gusto sofisticato e all'elevato carico di lavoro, si assicurò una posizione di primo piano nell'esclusivo commercio automobilistico degli Stati Uniti. Di conseguenza, era predestinato a un ruolo di partner di Mercedes Benz in Nord America.

Dopo il successo del suo debutto sul mercato, nel 1952, lo status di Hoffman acquistò ulteriore peso in Mercedes Benz a partire dal maggio 1953: fu in questo mese che il direttore delle esportazioni Arnold Wychodil riferì ai suoi colleghi la valutazione dell'importatore sulla necessità di una vettura sportiva Mercedes Benz per il mercato statunitense. Maximilian E. Hoffman fu invitato e il 2 settembre 1953 presentò personalmente i suoi progetti a Untertürkheim a un gruppo di otto membri del consiglio di amministrazione e ai principali dipendenti dell'azienda. Descrisse le caratteristiche speciali del mercato statunitense e, secondo i verbali del consiglio di amministrazione, chiese "in ogni caso, un'auto sportiva che da sola potesse fornire la base per il sostentamento dell'organizzazione dei concessionari".

**Nascono due auto sportive di serie**

Il risultato della discussione fu lo sviluppo dei prototipi di due vetture sportive. Hoffman era particolarmente interessato a una vettura sportiva compatta e aperta. Inizialmente si pensò come base alla piattaforma della Mercedes Benz 180 (W 120). Hoffman, tuttavia, rifiutò una cabriolet con passo lungo e radiatore tradizionale Mercedes Benz perché questa forma non corrispondeva alla sua idea di auto sportiva tipicamente europea. I designer e gli stilisti di Sindelfingen raccolsero il suggerimento. Infatti, la 190 SL fu costruita con un passo più corto di 250 millimetri (2.400 millimetri invece di 2.650 millimetri) sulla piattaforma della Cabriolet A della serie W 120 originariamente prevista. Inoltre, presentava una grande stella centrale con una feritoia trasversale cromata nella griglia del radiatore, da allora il volto tipico della SL.

Mentre Mercedes Benz proseguiva con decisione nello sviluppo di serie della 190 SL, anche la 300 SL Coupé fu sviluppata in tempi brevi come auto sportiva ad alte prestazioni, con una tecnologia basata sull'auto da corsa del 1952. L'anteprima fieristica di entrambe le vetture sportive nel febbraio 1954 fece scalpore. La 300 SL "Gullwing" (W 198) fu lanciata nell'estate del 1954, seguita nel 1955 dalla 190 SL (W 121), presentata a New York come modello di pre-serie. Soprattutto, questa roadster compatta divenne la grande attrazione di Mercedes Benz per le vendite negli Stati Uniti: tra il 1955 e il 1960, rappresentò il 17,75% di tutte le autovetture Mercedes Benz consegnate negli Stati Uniti - la stima di Maximilian E. Hoffman si rivelò corretta.

Alla fine del 1953, Hoffman divenne il distributore generale di Mercedes Benz per tutti gli Stati Uniti. Hoffman Motor Car Co. ampliò di conseguenza il suo territorio di vendita di veicoli Mercedes Benz, con centri a New York, Chicago e Los Angeles. A partire dalla metà degli anni Cinquanta, Daimler Benz AG stabilì gradualmente la propria presenza in Nord America con le filiali Daimler Benz of North America (a New York) e Mercedes Benz of Canada (a Toronto). Dal 1965, le vendite furono trasferite a Mercedes Benz of North America (MBNA).

**Apertura del nuovo Classic Center di Long Beach, California**

La collaborazione tra Mercedes Benz e Maximilian E. Hoffman, a partire dal 1952, si rivelò decisiva per il futuro del marchio in Nord America. Per quanto riguarda il patrimonio della più antica casa automobilistica del mondo, un'altra decisione presa all'inizio degli anni 2000 è stata altrettanto importante: a Irvine, in California, Mercedes Benz Classic ha aperto il proprio Classic Center nel 2006. È diventato un faro per la scena del ‘classic’ a stelle e strisce negli Stati Uniti d'America e oltre.

Il 12 e 13 agosto 2022, il marchio aprirà un nuovo capitolo di questa storia di successo: la cerimonia di inaugurazione della nuova sede del Classic Center a Long Beach, a sud di Los Angeles. Oltre al "Grand Opening" del 12 agosto, il programma dell'evento prevede anche un incontro classico della serie "Classics & Coffee" il 13 agosto.

Mercedes Benz Classic sarà presente anche nell'estate del 2022 a quello che è probabilmente l'evento classico più brillante del Nord America: il 21 agosto 2022, la più antica casa automobilistica di lusso del mondo parteciperà al Pebble Beach Concours d'Elegance di Monterey, in California.

[](https://www.instagram.com/mercedesbenzmuseum/) [@MercedesBenzMuseum](https://www.instagram.com/mercedesbenzmuseum/)

[](https://www.facebook.com/mercedesbenzmuseum) [@MercedesBenzMuseum](https://www.facebook.com/mercedesbenzmuseum)

[Ein Bild, das Text, Axt, Werkzeug, Zahnrad enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://twitter.com/MB_Museum) [@MB\_Museum](https://twitter.com/MB_Museum)

Captions

22C0202\_001

Maximilian Edwin Hoffman, Mercedes‑Benz importer for the eastern United States of America from 31 July 1952 onwards and initiator of the 190 SL (W 121). (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 2002DIG504)

22C0202\_002

Representation of the Hoffman Motor Car Co. in Chicago, around 1955. At that time, the company was the importer and general distributor for Mercedes‑Benz in the United States of America. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 65477)

22C0202\_003

International Motor Sports Show in New York, 6 to 14 February 1954. Presentation of the Mercedes‑Benz 300 SL “Gullwing” (W 198, in front) and the 190 SL (W 121, directly behind). The 190 SL was the brainchild of the US importer Maximilian E. Hoffman. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 62043)

22C0202\_004

International Motor Sports Show in New York, 6 to 14 February 1954. Presentation of the Mercedes‑Benz 300 SL “Gullwing” (W 198) and the 190 SL (W 121, adjacent directly behind). The 190 SL was the brainchild of the US importer Maximilian E. Hoffman. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 61995)

22C0202\_005

Mercedes‑Benz 190 SL (W 121). The vehicle was the brainchild of US importer Maximilian E. Hoffman. Genre photo from the 1950s on the beach of the North Sea island of Sylt. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 83F59)

22C0202\_006

Mercedes‑Benz 190 SL (W 121). The vehicle was the brainchild of US importer Maximilian E. Hoffman. Photo of production at the Mercedes‑Benz Sindelfingen plant. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: SI56448)

22C0202\_007

Mercedes‑Benz 300 SL Roadster (W 198). The vehicle was the brainchild of US importer Maximilian E. Hoffman. Genre photo with an aircraft of the US Air Force. (Photo index number in the Mercedes‑Benz Classic Archive: 88F463)