Étoiles PASSION

PASSION Étoiles

LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

#60

TRIMESTRIEL
AVRIL/MAI/JUIN 2023

PAGODE

60 ANS DE PASSION

LA SÉDUCTRICE



Nouveau GLC



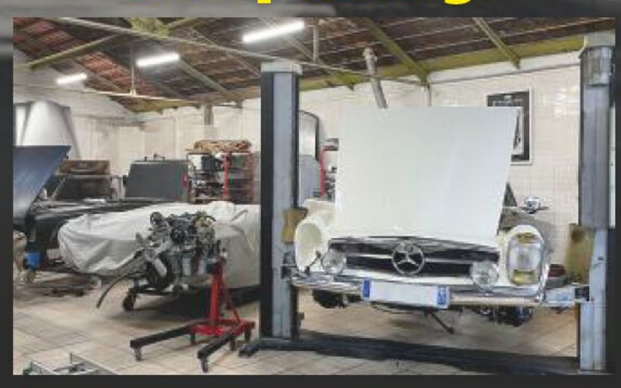
Essai bluffant

300 TD 1979



Changement de projet

Bracq Héritage



Tradition et modernité

www.etoilespassion.com

DOM : 10,5 € - BELUX : 10,5 € - CH : 15,60 ChF - CAN : 18 $ca - ESP/ITA/PORT : 10,8 € - MAR : 112 DH

L 12454 - 60 - F: 9,90 € - RD

SPOKEditions

SagaClassic

Vente, Achat & Entretien
de votre voiture de collection.









Contactez Christophe Relandeau **06 10 01 62 81**
& Louis Moneger **07 81 16 95 33**

www.saga-classic.com

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**

Directeur de la publication :
Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com
Directeur artistique :
Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwostudio.fr
Ont collaboré à ce numéro :
Philippe Auquebon, Hubert Baradat, Paul Campion, Marc Orlu, Michel Tona.
Secrétaire de rédaction :
Sylvain Lhote
Photographes : Gilles Arnold, Philippe Auquebon, Paul Campion, Clément Morra, Marc Orlu, Michel Tona, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic et DR.
Webmaster : Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com
Rédaction :
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
06 89 47 67 22
philippe@etoilespassion.com
Publicité :
SPOKEditions Régie
Alexandre Larroque
06 76 11 07 45
alexandre.pub@spokeditions.fr
Abonnements :
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
05 34 56 35 60
etoilespassion@abomarque.fr

Distribution MLP
Réglages de diffusion : Kap Média
Routage : Routage Catalan
Dépôt légal à parution
N° ISSN 1963-2347
N° CPPAP en cours

Imprimé en Espagne par :
Litografia Rosés SA
Carrer del Progés, 54-60
08850 Gavà (Barcelona) Espagne

Étoiles Passion est adhérent de la FFVE sous le n° E.877.

Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits adressés au journal ne seront renvoyés à leurs auteurs que dans la mesure du possible. *Étoiles Passion* n'a aucun lien éditorial ou commercial avec Mercedes-Benz France ou Daimler AG.

Photos de couverture : Philippe Auquebon, Clément Morra, Mercedes-Benz Cars, DR.

TOUT L'ÉTÉ



© PhA

Sur les chapeaux de roues !

Ça y est, Rétromobile, qui a ouvert le bal d'une année 2023 s'annonçant exceptionnelle, a fermé ses portes. Le moins qu'on puisse dire, c'est que ce fût une belle édition, le samedi battant même le record absolu de fréquentation en une journée. Au total, cent vingt-cinq mille visiteurs se sont déplacés à Paris, Porte de Versailles, pour admirer plus de mille véhicules et rencontrer plus de quatre cent cinquante exposants. Autant de signes qui montrent que les Français aiment les automobiles de collection, le patrimoine qu'elles constituent et les histoires qu'elles racontent. Qu'on se le dise et se le redise !

De notre côté, pour ce premier numéro de 2023, nous avons décidé de fêter dignement les soixante ans de l'incontournable « Pagode » en traitant le sujet d'une manière que nous espérons exhaustive. Passionnant ! D'autant que nous avons aussi beaucoup partagé avec Gilles (road trip), Éric (rallye) et Boris (restauration), tous fins connaisseurs de ce modèle. Comme le club 4x4 Mercedes-Benz France fête ses quarante ans, nous nous sommes d'abord penchés sur les versions – très – exclusives de la Classe G produites par AMG. Et nous n'oublions pas pour autant l'actualité des Mercedes-Benz modernes en renouant avec un long essai de la nouvelle – et surprenante – mouture du GLC.

Enfin, nous vous informons qu'après avoir visité la Champagne en 2022, le 8e Festival Étoiles Passion, qui aura lieu le 23 septembre, prendra la direction de la Vendée. Alors pour partager en toute convivialité autour de vos autos préférées, n'hésitez surtout pas à vous inscrire rapidement, car les places sont limitées.

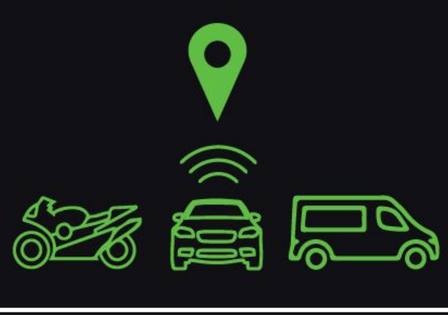
Bonne lecture.

Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com

Il y a plus simple pour protéger votre véhicule.



ARTEFACT - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



COYOTE SECURE

91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

Le traceur autonome Coyote Secure, dissimulé par un professionnel, permet de localiser votre véhicule volé, même dans les sous-sols et les zones blanches, grâce à notre **technologie brevetée Traqueur®.**

Nos détectives dédiés, sur le terrain 24h/24 et 7j/7, retrouvent votre véhicule et le récupèrent partout en Europe, en partenariat avec les forces de l'ordre.

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

Offre soumise à abonnement. *Données Coyote du 1er août au 15 décembre 2020.

COYOTE_SECURE VOLE_220X297_BULLE_FERDINAND MAG.indd 1 31/03/2022 16:09

#60

Si vous aimez Étoiles Passion, vous aimerez...











À commander en ligne dès maintenant !

ferdinandlemag.com
grandprixmag.com
spirit-of-lemans.com
rallyesmag.com
bleulemag.com

AVRIL / MAI / JUIN 2023

SOMMAIRE

6 Actus
Échos, trouvailles, dernière mitute...

8 Garde-temps
Les nouveautés horlogères

10 Lifestyle
Trouvailles chics et sincères

14 Essai
Nouveau GLC, polyvalence aboutie !

22 Festival Étoiles Passion
Les inscriptions sont ouvertes

24 Évènement
Le Salon Retro Classic Stuttgart

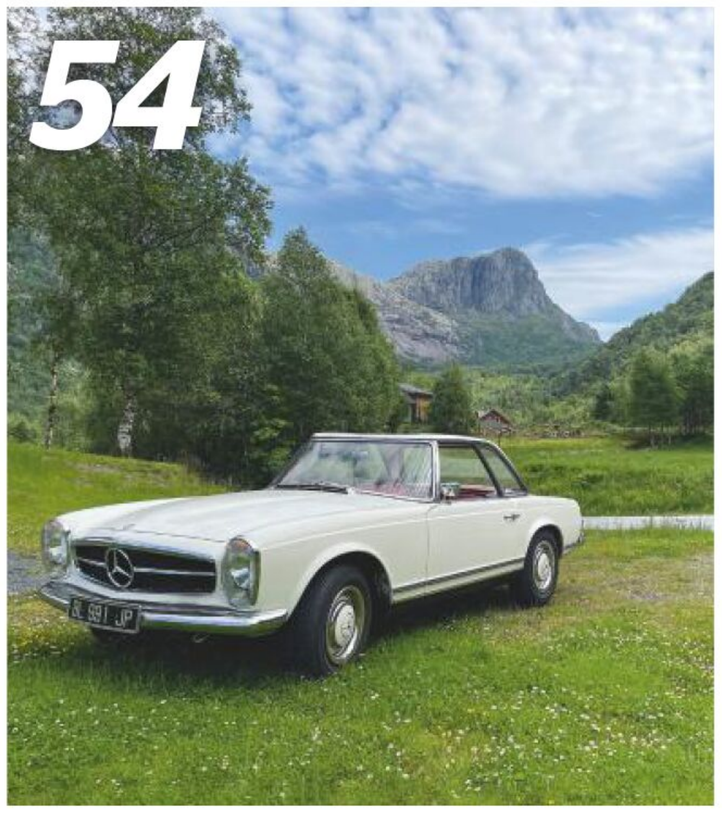
26 Restauration
300 TD... *bis repetita*

30 Technique
Mercedes-Knight, le moteur sans soupapes



Dossier SL type W113 « Pagode »

36 Défricheuse étoilée
44 Jeu de piste !
48 Qualité, fiabilité, mais...
50 « Pagodes » survitaminées !
52 Qu'en disents les experts ?



54 Découverte
La Route de l'Atlantique... en « Pagode »

60 Rencontre
Bracq Héritage

68 Saga
Tous les G AMG

76 Course
Le Monte-Carlo Historique en « Pagode »

78 Club
Le Club Mercedes-Benz France

80 Miniatures
Mini-autos et maxi-passion

82 Clubs
Sites et forums

84 Petites annonces

96 Cotes oldtimers et youngtimers

98 Bonnes adresses
Le carnet d'*Étoiles Passion*

Étoiles Passion est présent sur les réseaux sociaux et sur Internet.



Actus, petites annonces, contacts, anciens numéros, bonnes affaires... Rendez-vous sur etoilespassion.com



D.R.

Première livraison

Ça y est, le premier modèle de série a quitté l'usine, plus de cinq ans après la révélation du concept Project One à Francfort. AMG a annoncé sur les réseaux sociaux que les livraisons de l'hypercar à moteur de F1 ont enfin débuté. Munie d'une plaque allemande « ON1 », cette voiture à la robe noire présente quelques touches de vert « Petronas », une extrémité de l'écope de toit rouge et un lettrage « AMG » blanc bien visible sur la calandre. Voiture parmi les plus spectaculaires de son époque, la One a connu un parcours compliqué, notamment en raison du moteur à combustion interne de 566 ch qu'il a fallu rendre conforme à la norme Euro 6 et qui doit être reconstruit tous les 50 000 km. L'AMG One est limitée à 275 exemplaires et son premier propriétaire reste inconnu. Lewis Hamilton, Nico Rosberg et David Coulthard ont tous fait une demande…

MERCEDES-MAYBACH « HAUTE VOITURE »



D.R.

L'Étoile dévoile le summum du luxe. La grande berline Classe S n'étant *a priori* pas assez luxueuse en version Maybach, Mercedes-Benz a présenté, lors d'un défilé de mode à Dubaï, une édition encore plus exclusive inspirée de l'univers de la haute couture. Seuls 150 exemplaires numérotés de cette Mercedes-Maybach S 680 Haute Voiture seront produits et, selon Gorden Wagener, designer en chef, *« c'est l'un des modèles les plus extravagants jamais créés par le fabricant allemand »*. Une icône du luxe et du savoir-faire artisanal sous leurs formes les plus pures. À ce niveau-là, on ne parle plus de prix…

ET BRABUS S'EN MÊLA



D.R.

Dans la série des Classe G un peu fous, on comptait déjà le G63 AMG 6x6 à trois essieux et six roues et le G 500 4x4², sorte de version raccourcie du 6x6 avec suspension rehaussée grâce à des ponts-portiques et V8 biturbo de 422 ch. Mais Brabus s'est mis en tête d'optimiser le Classe G de génération actuelle, une version 4x4² du Mercedes-AMG G63 de 585 ch, en élaborant pour lui un « programme d'individualisation complet ». Le résultat se voit : utilisation des kits Widestar, fibre de carbone sur le capot, la calandre et les spoiler et déflecteur de toit avec spots intégrés. Le 800 XLP est chaussé de jantes forgées noir mat de 22 pouces. Sous le capot, la puissance du 4.0 V8 atteint 800 ch et 1 000 Nm de couple contre 700 ch et 950 Nm pour le moteur d'origine. Tout cela pour une addition salée… dont le montant reste confidentiel ! On imagine le pire.

Quand Mercedes-Benz remportait le Paris-Dakar



D.R.

Mercedes-Benz compte une victoire au Paris-Dakar, obtenue par Jacky Ickx et Claude Brasseur à bord d'un 280 GE préparé pour la course avec, notamment, un moteur et une aérodynamique optimisés pour une utilisation de 12 000 km en vingt jours. Cette année-là, l'Étoile remporte également le classement des camions. C'était en 1983, il y a quarante ans. Cependant, si le premier Classe G à participer fut le 240 GD de l'équipage Harrewyn/Liger en 1980, la véritable offensive de l'usine débuta en 1982, à l'initiative de la filiale française, avec deux voitures dans le Top 5 à l'arrivée. Le sacre de 1983, dans une édition épique (204 concurrents au départ, 89 à l'arrivée), contribua à écrire la légende du Classe G, dont la première génération ne fut remplacée qu'en 2018.



D.R.

Partenariat Mercedes-Google

Mercedes-Benz et Google ont annoncé un partenariat stratégique à long terme pour créer l'expérience numérique de la voiture de luxe de nouvelle génération. Mercedes pourra créer sa propre expérience de navigation dans le futur système d'exploitation MB.OS grâce à Google Maps Platform et proposera l'accès à l'offre géospatiale de Google ainsi qu'aux informations détaillées sur les lieux, le trafic en temps réel ou les reroutages automatiques. Les clients connaîtront une expérience de navigation optimale : intégration de YouTube, grande facilité d'utilisation, graphismes haut-de-gamme et fonctions de conduite assistée telles que l'ajustement automatique de la vitesse avant les intersections, les ronds-points ou les virages. Enfin, Mercedes a l'intention d'utiliser les capacités d'intelligence artificielle et d'apprentissage automatique de Google.

Restylage du Mercedes-Benz Classe B

Premier et dernier restylage avant la retraite définitive pour le monospace haut-de-gamme Mercedes-Benz Classe B. Il s'offre une calandre et un bouclier avant redessinés, de nouveaux feux LED à l'arrière, de nouvelles jantes et de nouveaux packs d'options. L'habitacle, bénéficie d'un nouveau volant, d'un écran central augmenté de 7 à 10,25 pouces, d'une interface du MBUX revue et de commandes vocales plus performantes. Sous le capot, réorganisation des moteurs oblige, on retrouve deux blocs essence de 136 et 163 ch, deux Diesel de 116 et 150 ch et une motorisation hybride rechargeable (B 250 e) de 218 ch. Côté tarifs, la Classe B débute à 38 549 € en entrée de gamme.



D.R.



Au CES 2023, Markus Schäfer, directeur de la Technologie Mercedes-Benz, a annoncé qu'un réseau de recharge à haute puissance sera lancé en 2023 en Amérique du Nord, puis déployé en Europe, en Chine et sur d'autres marchés. Le réseau nord-américain devrait être achevé d'ici 2027, offrant plus de 400 centres et plus de 2 500 chargeurs haute puissance. Soigneusement sélectionnés, placés près des autoroutes, des grands carrefours et des zones métropolitaines, les *hubs* offriront une expérience de recharge haut-de-gamme, durable et fiable : points de restauration, toilettes, caméras de surveillance... Tout sera fait pour assurer un environnement de recharge sûr et sécurisé à tout moment.



D.R.

UNE CONCESSION ENTIÈREMENT DÉDIÉE À L'ÉLECTRIQUE

C'est une première mondiale ! Au Japon, Mercedes-Benz vient d'ouvrir son premier EQ Center bannissant tout moteur thermique ou hybride... du moins à la vente. Ce showroom dédié exclusivement aux modèles 100 % électriques de la marque se situe à Yokohama, au sud de Tokyo et propose 1 200 m² d'exposition. Une surface raisonnable au regard de la large gamme électrique du constructeur, qui s'étend du SUV compact EQA au gros EQS.

ABANDON



D.R.

Les lettres « EQ », qui identifient les modèles électriques de Mercedes-Benz depuis 2016, devraient, à terme, être abandonnées par le constructeur. Selon notre confrère allemand *Handelsblatt*, citant des sources Mercedes, tout cela est appelé à changer dès la prochaine génération de voitures compactes qui devrait être commercialisées à partir de la fin 2024. La raison est simple : *« Une fois la gamme entièrement électrifiée, il sera totalement superflu d'utiliser des lettres qui, au départ, différenciaient ces modèles »*.

MERCEDES-BENZ 4500/500 SLC RALLYE - CHÂSSIS 628



D.R.

Lors de sa vente Rétromobile, Artcurial proposait une authentique Mercedes de compétition d'usine, un coupé C107 450 SLC (châssis n° 107 026 12 000 628), la seule entre des mains privées (Claude Picasso), dans son état d'origine à l'issue de sa 5e place au Rallye du Bandama 1980. Immatriculée le 2 février 1979 au nom de Daimler-Benz AG (S-DP 1908), c'est l'une des cinq voitures produites par le département compétition pour la saison 1979 du Championnat du Monde des Rallyes. La #628 fut conduite par Vic Preston au Safari Rally et par Björn Waldegård au Rallye d'Argentine 1980. Un beau pédigrée qui explique l'envolée des enchères... à 740 000 €.

1



2



1 - Briston Streamliner Urban Steel and Acetate - Black

La Streamliner Urban se distingue par son côté sportif et chic grâce à son design de boîtier intégré, son cadran noir au motif « gaufré » et son bracelet deux brins en caoutchouc vulcanisé noir. Boîtier acétate écaille de 42 mm, lunette acier brossé, mouvement quartz Miyota OS21, glace minérale résistante K1, aiguilles « bâtons » squelette, étanchéité 100 m. Réf. : 22142.S.T.1.RB.
Prix : 390 €.
briston-watches.com

2 - Depancel Série-R f-back Dusk Blue

Sortir des sentiers battus pour suivre ses propres règles : c'est la philosophie qui inspire la Série-R f-back Dusk Blue, symbole d'audace et d'indépendance qui défie les conventions horlogères. Boîtier inox 316L de 43 x 36 mm, calibre Miyota 9120, réserve de marche 40 h, verre saphir, bracelet cuir de vachette, boucle déployante ou ardillon, étanchéité 50 m. Prix : 750 €.
depancel.com

3



4



3 - Péquignet Paris Royale

Boîtier acier de 41 mm, cadran blanc opalin, calibre Royal EPM01 21600, phase de lune, masse oscillante soleillée et rhodiée, lys doré, grand balancier à vis compensatoires, lunette tenue par vis et emboîtage direct à la carrure, couronne avec logo Fleur de Lys en relief, réserve de marche 88 h, bracelet alligator marron à boucle déployante, étanchéité 100 m. Réf. : 9007333.
Prix : 5 500 €.
pequignet.com

4 - Black Goose Roadmaster MKII Type C

Avec son cadran bicolore argent/noir mat, le lien avec un compteur vintage est évident. Sportive au poignet, c'est un must pour tous les pilotes ! Boîtier inox 316L de 42,5 mm à l'originale ligne de caisse haute, cadran bicolore tout en superposition, date « noire » à six heures, robuste mouvement automatique Seiko, réserve de marche 41 h. Série limitée et numérotée de 100 exemplaires assemblés à Besançon.
Prix : à partir de 650 €.
blackgoose-watches.com

5



6



5 - MAT Méca Chrono White

Chronographe robuste de construction monobloc, boîtier inox 316L de 42,5 mm, calibre Valjoux 7750. lunette tournante bidirectionnelle, verre saphir inrayable et antireflet intérieur, aiguilles et cadran luminescents Super Luminova. fonction heure, minute, seconde et chronographe, réserve de marche 55 h. étanchéité 100 m, livré avec trois bracelets (cuir, acier, toile) interchangeables. Réf. : AG7 XL CH 2. Prix : 2 900 €.
merairterre.com

6 - Hegid Celeste Acier

Première collaboration entre Hegid et le maison Hervet, la Celeste ne déçoit pas. Boîtier octogonal facetté et brossé en inox 316L de 40 mm, index circulaires luminescents en forme de planètes, cercles colorés assortis aux extrémités des aiguilles des heures et des minutes, aiguille des secondes verte, réserve de marche 40 h, verre saphir anti-rayures et anti-reflets, bracelet cuir nappa noir matelassé à ouverture rapide, étanchéité 100 m. Prix : 3 900 €.
hegid.com

© PHOTOS D.R.



zpub.indd 20 04/10/2022 15:56



Casque Adidas RPT-02 SOL

Adidas et Zound Industries présentent le RPT-02 SOL, un casque à alimentation solaire. Orienté vers une utilisation sportive, il offre 80 h de temps de lecture. Certaines pièces en tissu, amovibles, peuvent être passées au lave-linge après des entraînements intenses. Il est doté d'un microphone pour passer des appels vocaux, d'un connecteur USB-C pour la recharge et d'un format supra-aural qui permet de rester conscient de son environnement. Prix : 230 €.
adidasheadphones.com



Veste homme Mercedes-Benz

Veste homme à la coupe ajustée et confortable (80 % coton, 20 % polyester), fabriquée par Tommy Hilfiger pour Mercedes-Benz. Matelassage Sorona®. Coloris bleu marine. Dos et manches en côte, col en tricot et poignets avec rayures tricotées. Fermeture zippée sur le devant. Poches avec bouton-pression. Réf. B66959019-9023. Prix : 230 €.
mercedes-benz.fr

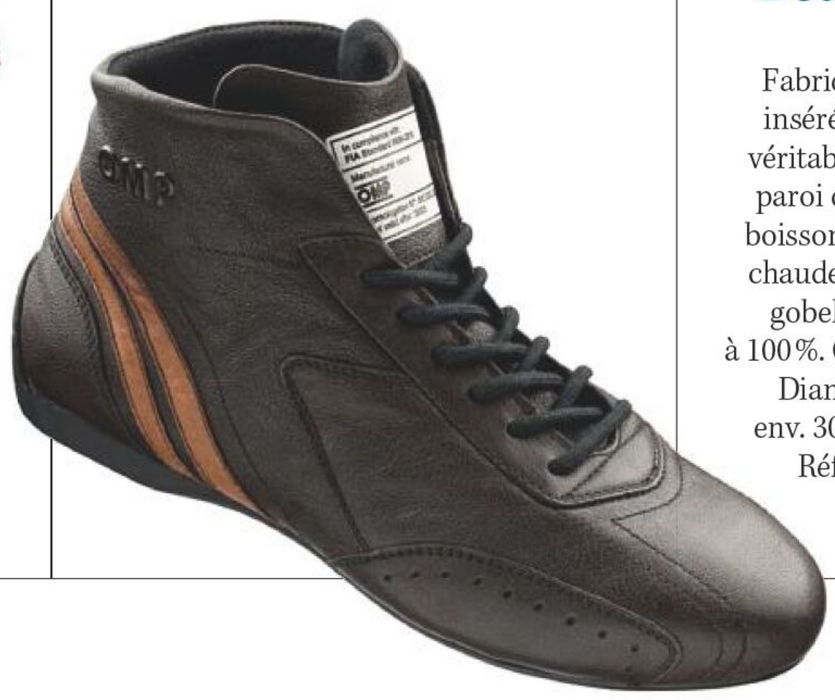
Jean Dao Paul

Jean bleu coupe demi-slim, denim de qualité (98 % coton biologique certifié GOTS, 2 % d'élasthanne pour le côté stretch et le confort), souple et résistant avec fermeture-éclair métal 6 mm. Teinté et tissé en Espagne, conçu, fabriqué et lavé à Nancy, coupé à Troyes. Prix : 135 €.
daodavy.com



Bottines basses OMP Carrera

Bottines vintage haut-de-gamme, fabriquées à la main en cuir ultra-souple. Homologation FIA 8856-2018. Logo OMP embossé sur le côté. Existe en noir, marron et marron foncé, taille 37 à 48. Coupe mi-montante, fermeture lacets, revêtement cuir avec renforts latéraux, doublure ignifugée et semelle caoutchouc résistante à l'huile et au carburant. Réf. : 8OMPIC784E. Prix : 294 €.
oreca-store.com/bottines-basses-omp-carrera-fia-8856-2018.html





Bosch Easy Pump

Petite taille, grande performance. La pompe à air Bosch EasyPump est conçue pour toutes les applications de gonflage jusqu'à 10,3 bars. Affichage de pression en temps réel pour un gonflage précis. Interface claire et grand écran lisible, même en plein jour. Compacte et légère, idéale pour tous les déplacements. Grâce à de nombreux adaptateurs, l'EasyPump gonfle toutes sortes de pneus (voiture, vélo, etc.). Batterie intégrée et prise de charge USB-C. Prix : 76.64 €.
shop.bosch-diy.com/fr/fr/outils-electroportatifs/119/easypump



Bouteille isotherme Senator

Fabriquée en acier inoxydable et insérée dans un fourreau en cuir véritable, elle dispose d'une double paroi qui permet de maintenir les boissons fraîches jusqu'à 24 h et les chaudes jusqu'à 12 h. Équipée d'un gobelet intégré, elle est étanche à 100 %. Coloris : argent/marron foncé. Diamètre : env. 9 cm, hauteur : env. 30 cm, contenance : env. 1,0 l. Réf. : B66045701. Prix : 89 €.
mercedes-benz.fr

© PHOTOS D.R.



© Crédit photos : ACABA Gantier, Valentin Rambeloson, Jean-Pierre Pasche

WWW.ACABA.FR

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

ACABAGANTIER

ACABA

GANTIER

41 RUE DES PETITS CHAMPS - 75001 PARIS - 11:00 À 19:00 DU LUNDI AU SAMEDI - TEL + 33 (0)1 71 72 96 45



Sac de sport E2R Steevy

Sac vintage en tissu automobile upcyclé, coloris bleu-blanc-rouge. Léger et pratique, il se porte à l'épaule ou même en sac à dos grâce à ses poignées en ceinture de sécurité upcyclée. Il dispose d'une poche extérieure et d'une poche intérieure et a les bonnes dimensions pour un bagage à main en avion. Longueur : 50 cm, diamètre : 25 cm. Réf. : BBR1bis. Prix : 165 €.
e2r-paris.com



Gants Acaba

Ces très chics gants de conduite pour homme en cuir d'agneau façon éléphant, couleur gris perle, sont d'un grand confort. Ce type de cuir a en effet la particularité d'offrir un très bon « grip » sur toutes les matières de volants. Il sont entièrement faits main en Italie.
Prix : 85 €. *acaba.fr*

Les Garçons Faciles

La chemise Mats Cabourg est un best-seller de la marque. 100 % coton jacquard, motif à chevrons bicolore, coupe « fit », col français, manches longues avec poignets à double boutonnage, finition bas arrondie et patte de boutonnage invisible. À la fois classique et vintage, le jacquard est une signature Les Garçons Faciles dans les collections hivernales. Fabriquée au Portugal. Taille S à XXL, coloris Midnight Blue et Burnt Orange. Prix : 135 €. *lesgarconsfaciles.com*





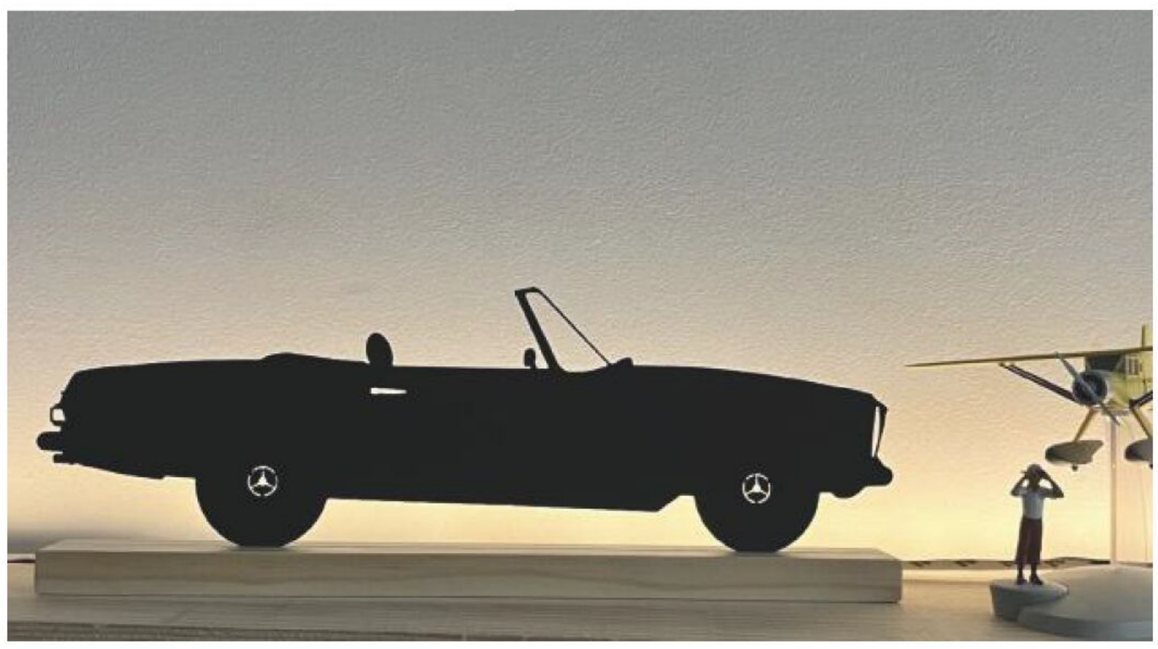
Simulateur de course Prodrive x Callum

Du WRC à la Formule 1, Prodrive construit des voitures de course à succès depuis 35 ans. Ils ont fait appel au designer Ian Callum pour créer un simulateur. Coque extérieure constituée de seize couches de bouleau peint en noir et plié à la vapeur, cockpit intérieur en fibre de carbone avec siège Cobra Nogaro, écran AOC 49" Dual-QHD 5K, moteur de direction Simcube Pro, volant Precision Sim LM-Pro et boîtier de pédales mécaniques ajustable électriquement.
Prix : 49 000 £ hors taxes, droits et transport.
prodrive.com/simulator

Sneakers KOST Paris

Sneakers homme Jerry en cuir. Depuis plusieurs saisons, KOST Paris développe une gamme de chaussures écoresponsables et fabriquées en France qui ont du style sans pour autant impacter les ressources de la planète. Disponibles en plusieurs couleurs (ici blanc et kaki) et fabriquées à La Romagne, en Pays de la Loire. Prix : 76,99 €.
kostparis.com/fr/1287032789.html





Silhouette Mercedes Pagode

Véritables objets de collection, ces séries numérotées, livrées avec un certificat d'authenticité, sont fabriquées en France, près de Lille. Ces silhouettes automobiles, en métal noir peuvent s'accrocher ou se poser selon vos envies ou vos contraintes. Grâce à un design épuré et contemporain, chaque création évoque une histoire. Échelle 1/15e. Dimensions : 28,5 × 8,8 cm. Épaisseur : 1,5 mm. Prix : 70 €.
tbolides.com/produit/mercedes-pagode/

© PHOTOS D.R.


text & design
KIENLE
photo by
photo by
GAUKLERSTUDIOS
FOTO & ATELIER
KIENLE
Automobiltechnik GmbH
The World Of Classic Cars - Restoration And Trading
Since 1984
En tant qu'entreprise leader dans la restauration de voitures classiques Mercedes-Benz, nous établissons depuis près de quatre décennies des standards de qualité pour les restaurations partielles et complètes, les réparations et l'entretien. Nous disposons en outre de l'un des plus grand stocks de pièces de rechange pour les pièces d'origine et les reproductions de haute qualité et nous réalisons des expertises pour les voitures classiques Mercedes-Benz.
71254 Heimerdingen (près de Stuttgart) · Allemagne
Max-Planck-Str. 4 · Tél. (49) 71 52 / 901 63-0
www.kienle.com
email: info@kienle.com
Horaires d'ouverture: du lundi au vendredi de 8h à 17h, le samedi 9h à12h
Une brochure décrivant notre entreprise est disponible pour 10 €
Visitez notre grand hall de vente avec plus de 50 véhicules classiques et exclusifs!


Comptoir du Cabriolet .com
FAITES CONFIANCE
AU N°1 EN FRANCE
Des accessoires pour cabriolets
+5.000 CAPOTES
VENDUES EN 2022 !
4.60/5
ON FAIT TOUT POUR ARRIVER À 5 !
www.comptoirducabriolet.com
04 68 41 56 01

Calandre plus large, phares plus effilés, prises d'air plus visibles, passages de roues peints et rétroviseurs sur les portières : il s'agit bien du nouveau GLC.

GLC

Polyvalence aboutie !

MERCEDES-BENZ LANCE LA SECONDE GÉNÉRATION DE SON SUV GLC, MODÈLE PHARE ET HAUTEMENT STRATÉGIQUE S'IL EN EST. LE NOUVEAU VENU ENDOSSE LA TRÈS LOURDE RESPONSABILITÉ DE SUCCÉDER AU DEUXIÈME VÉHICULE LE PLUS VENDU PAR LA MARQUE À L'ÉTOILE. MAIS TOUT CHANGER SANS RIEN CHANGER N'EST PAS UNE MINCE AFFAIRE. CHALLENGE RÉUSSI !

Textes : Philippe Auquebon – Photos : Mercedes-Benz Cars et Philippe Auquebon



Sur la route, le silence de fonctionnement est impressionnant et le comportement suffisamment dynamique malgré le poids.

Le soleil promis ne brille pas à Valence, mais la météo est de toute façon plus clémente que le gel et la neige parisiens. Les GLC tous neufs (X254) mis à disposition par Mercedes-Benz France nous attendent, patiemment alignés, avant d'entamer les festivités de cette première journée. Elles commencent par un parcours autoroutier, suivi d'une bonne dose de cols et de virages et, pour finir, une escapade en mode Off-road.

Nouveau ? Ah bon...

Renouveler un best-seller est un numéro d'équilibriste bien connu des constructeurs automobiles qui risquent de choquer – et perdre – leurs clients, sans pour autant convertir – et gagner – les prospects. Généralement, ce qui se voit évolue par petites touches et, de fait, si vous n'y prêtez pas attention, vous pourriez passer à côté du GLC sans réaliser qu'il s'agit du nouveau modèle. Pourtant les deux autos n'ont aucune pièce en commun. Un détail pour les reconnaître facilement ? Afin d'améliorer l'aérodynamisme, les rétroviseurs extérieurs sont désormais positionnés sur les portières et non plus dans l'angle inférieur de la vitre. En termes de volumes, la hauteur a été réduite de 4 mm, la largeur est identique et seule la longueur a sensiblement évolué, augmentant de 60 mm au bénéfice de l'empattement. Quant à la garde au sol, elle a gagné 18 mm. Ces mensurations donnent au véhicule une image plus dynamique.

La nouvelle calandre de la finition AMG Line bénéficie d'un traitement noir brillant constellé d'étoiles du plus bel effet et les moustaches, qui la traversaient de part en part dans l'opus précédent, ne s'étirent désormais que partiellement de chaque côté de l'étoile centrale. Les optiques avant sont plus rondes, les habillages des passages de roues sont peints dans la teinte de la carrosserie, les jantes siglées AMG, taillant 20 pouces, sont chaussées en 255/45/R20 W XL et le design des marchepieds, élargi au niveau des portes arrière, est nouveau.

C'est à l'arrière que les différences sont les plus visibles. Si le regard de la poupe est plus effilé que précédemment, c'est la grande lunette sans montants apparents qui donne une impression de largeur supérieure. Quant au déflecteur, en aluminium, qui confère du caractère à la face arrière malgré des sorties d'échappement factices, il ne diffère pas beaucoup de celui de la première génération. Pour finir, notre auto est équipée d'un splendide toit ouvrant panoramique en verre qui octroie beaucoup de lumière à un habitacle né sous le signe du noir.

À bord

Au premier abord, quand on s'assied au volant de ce GLC 220d 4Matic en finition AMG Line dotée du Pack Premium Plus (ouf !), on constate immédiatement le très haut niveau de qualité de présentation et de matériaux, même si on a aussi le sentiment d'avoir beaucoup de choses face à nous.

Le nouveau volant à trois doubles branches (AMG Line uniquement) accueille de nombreuses fonctions tactiles, la commande d'essuie-glaces, les palettes du mode manuel et la commande de la boîte de vitesses ainsi que la dalle de 12,3" de large sur laquelle s'affichent fièrement deux beaux compteurs très lisibles. Le joystick de l'ancienne génération a disparu pour laisser place à une grande et profonde boîte à gants au couvercle coulissant dans laquelle se trouvent



Les chemins pierreux feront certainement peur au propriétaire, mais pas au GLC qui s'en accommode parfaitement...

différentes prises et les porte-gobelets. Un autre rangement central est disponible sous les coudes des passagers avant. Le conducteur a donc place nette pour manipuler le grand écran central (11,9" de large) et gérer la quasi-totalité des fonctions de l'auto : radio, téléphone, paramètres, etc., car les aérateurs centraux sont désormais placés au-dessus de la dalle. Comme d'habitude, les réglages des sièges sont situés sur la contre-porte, mais à gauche, en bas du siège, on accède aux différents réglages pneumatiques.

À l'arrière – c'est la règle sur les SUV –, les places latérales sont plus confortables que celle du milieu, toujours un peu sacrifiées, et les passagers profitent finalement assez peu de l'augmentation de 60 mm de l'empattement, car c'est le coffre qui a été privilégié. Il offre un volume de 620 l sous le cache-bagages sur les versions micro-hybridées grâce à un volumineux espace, assez compartimenté, situé sous le plancher. Attention cependant : il se limitera à 470 l sur les versions hybrides rechargeables dont la puissante batterie sera installée... sous le plancher. Ce n'est pas neutre. La banquette arrière se scinde en 40-20-40, les sièges pouvant bien sûr être rabattus depuis le coffre.



Et ce même lorsque les conditions se compliquent.

Électricité obligatoire

Grande nouveauté de ce GLC X254, les motorisations sont toutes des quatre cylindres, essence ou Diesel, plus ou moins électrifiées. La version de lancement essayée (220d) est équipée du bloc cubant 1 997 cm³, développant 197 ch et offrant 440 Nm de couple. Il est associé à une boîte automatique 9G-Tronic à neuf rapports, à une transmission intégrale permanente 4Matic et à une hybridation « légère » via un alterno-démarreur intégré ISG fonctionnant avec un réseau de bord 48 V séparé. Cela procure au moteur thermique un « boost » maximum de 23 ch supplémentaires et peut fournir jusqu'à 200 Nm de couple additionnel. Les performances sont suffisantes avec un 0 à 100 km/h en 8,0 s et une vitesse de pointe de 219 km/h.

Les versions hybrides rechargeables essence (300e 4Matic et 400e 4Matic) et Diesel (300de 4Matic), plus puissantes, rejoindront prochainement la gamme et proposeront des performances sensiblement plus élevées que ce 220 d qui accuse plus de deux tonnes sur la balance. Ces véhicules rechargeables seront tous équipés d'une batterie d'une capacité de 31,2 kWh, d'une transmission 4Matic, d'un programme de conduite off-road et du contrôle de vitesse en descente DSR (Downhill Speed Regulation). En outre, elles bénéficieront, de série, d'un chargeur embarqué AC (courant alternatif) pouvant aller jusqu'à 11 kW et d'un DC (courant continu) de 60 kW autorisant une recharge de 10 à 80 % en seulement vingt minutes ! Grâce à leurs autonomies électriques allant de 102 à 121 km, ces autos serviront parfaitement la stratégie Mercedes-Benz de transition douce vers l'automobile électrique. Après quelques mois d'utilisation du GLC hybride rechargeable, les clients prendront conscience qu'ils effectuent la majorité de leurs trajets (à peine 100 km quotidiens) en mode électrique, sans difficultés et sans même y penser ! Ainsi, au moment de renouveler leur véhicule, ils s'orienteront naturellement, sans frein ni *a priori*, vers la technologie 100 % électrique.



Vus de l'arrière, phares effilés et large lunette peuvent faire penser à un véhicule de la catégorie supérieure.

Silence, on roule !

Au démarrage, le moteur est si discret qu'il n'est pas facile de savoir s'il fonctionne. L'auto se met en marche doucement et l'on remarque instantanément que l'affichage tête haute (en option) projette des indications extrêmement lisibles même en plein soleil. Il fonctionne à merveille, mais c'est surtout lorsqu'il relaie le GPS qu'on en apprécie toute la qualité. GPS qui, de son côté, utilise la réalité augmentée (en option) et affiche sur l'écran central des images de la route capturées en temps réel par une caméra et sur lesquelles il ajoute les instructions de navigation. Dès lors, se tromper de chemin relève de l'exploit ! Mais revenons au silence. Mercedes indique avoir particulièrement travaillé l'insonorisation à l'avant de l'habitacle. Force est de constater qu'à 120 km/h, sans radio, les bruits aérodynamiques sont insignifiants et les bruits de roulage réduits au minimum… malgré les pneumatiques larges. Un vrai succès, en partie lié à l'option Pack Dynamique (sur AMG Line seulement !) qui comprend la suspension pneumatique Airmatic et les roues arrière directrices.

La suspension gomme une bonne partie des irrégularités de la chaussée et fait oublier les jantes de 20 pouces, au demeurant très élégantes. On voyage dans un confort de limousine et le danger, avec ce tapis volant, est de se retrouver très rapidement à des vitesses prohibées alors qu'on a l'impression de se promener.

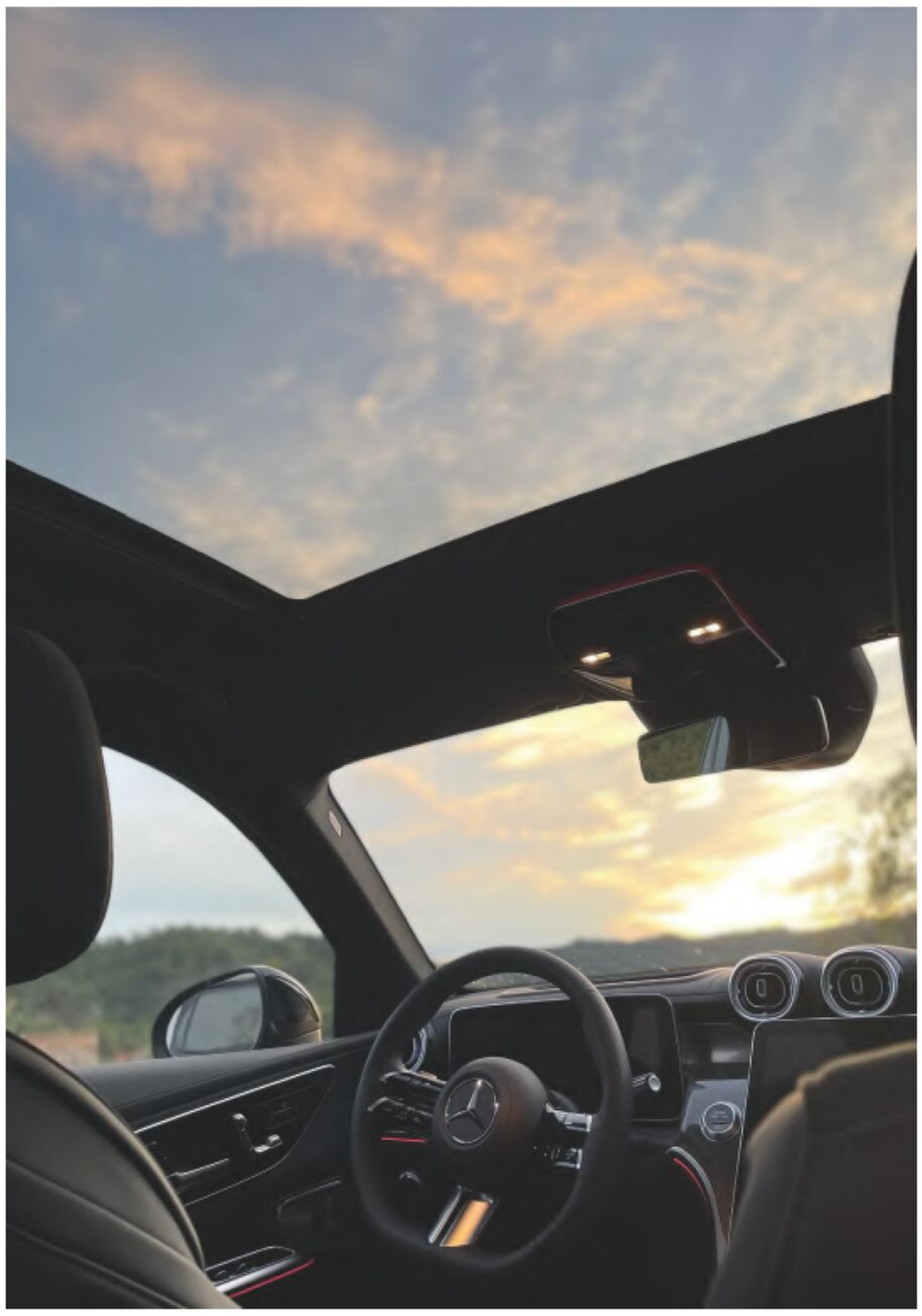
Quant aux roues arrière directrices, rares sur ce type de véhicule, elles agissent, avec un angle de braquage maximum de 4,5° dans le sens opposé à celui des roues avant à faible vitesse. Il en résulte un sentiment de légèreté et de maniabilité assez surprenant au début – surtout au regard de l'embonpoint du GLC – et un rayon de braquage réduit à 10,9 m ! Cela nécessite un petit temps d'adaptation. À vitesse élevée, les roues arrière pivotent dans le même sens que les roues avant, donnant au conducteur un sentiment de grande



Le poste de pilotage est très valorisant et complet. Le maniement des commandes demande cependant un petit temps d'adaptation.



Le grand écran central donne accès à l'ensemble des menus de réglage et projette tout ce que captent les nombreuses caméras embarquées.



Le toit panoramique en verre offre aux occupants du GLC un sentiment d'immense espace intérieur.



Seuil de chargement haut, mais banquette 40-20-40 facilement rabattue, la soute se révèle large et régulière.



Le GLC n'est pas un tout-terrain, mais ses capacités off-road sont bluffantes.





Quand on quitte l'asphalte, voir ce qui se trouve sous l'auto n'est plus du tout un gadget.

aisance et de stabilité. Un vrai régal ! Si le pied droit décide subitement d'enfoncer la pédale, le bloc Diesel se rappelle à nos oreilles par quelques décibels un peu rauques, réagissant avec une vigueur largement suffisante. Mais ce qui est fort appréciable avec ce GLC, c'est une grande capacité à rouler moteur thermique coupé grâce au bon dimensionnement de sa micro-hybridation et à limiter ainsi la consommation de carburant. Le constructeur la donne pour 5,2 à 5,9 l/100 km en cycle combiné WLTP. À l'usage et en ne ménageant pas notre monture sur le tracé varié de cet essai, à fort dénivelé et avec off-road, nous avons consommé 6,6 l. Assez raisonnable pour un SUV à transmission intégrale dépassant les deux tonnes. Cela permet d'envisager une autonomie d'environ 1 000 km grâce au réservoir de 62 l (dont 7 l de réserve).

Technologie

L'un des autres points forts de ce GLC nouvelle mouture est son remarquable niveau technologique. On mentionnera, bien sûr, la nouvelle version du MBUX, l'interface Mercedes d'infodivertissement qui, grâce à l'intelligence artificielle, apprend progressivement à connaître son conducteur, mais nous n'aurions pas assez du magazine entier pour vous décrire l'ensemble des possibilités offertes au travers de l'écran central. À ce niveau de gamme, le régulateur de vitesse adaptatif avec lecture des panneaux de signalisation ou le correcteur de trajectoire ne surprendront personne. Le mode Off-road, en revanche, est une grande nouveauté. Livré de série, il permet, grâce à la fonction « capot transparent », de voir sur l'écran central ce qui se passe sous la voiture, l'image étant reconstituée à l'aide d'une caméra 360°. D'une simple pression sur un bouton, l'écran central montre aussi les affichages, les réglages et les fonctions spécifiques du chemin qu'il met en scène au travers de graphismes ultra-réalistes. Le DSR, déjà cité, gère automatiquement la vitesse de descente, entre 4 et 18 km/h, sans intervention du conducteur, tandis que le Digital Light (en option sur notre auto d'essai) offre d'excellentes conditions d'éclairage, adaptées en permanence aux autres usagers et à l'environnement. Il

Avec le GLC, Mercedes-Benz inaugure une politique bienvenue de simplification des gammes et des listes d'options.



Petite pause au soleil bien méritée à la fin du parcours off-road. Prochaine étape, le poste de lavage !

fonctionne comme un vidéoprojecteur HD, prenant en compte les variations de la circulation, de la chaussée ou de la météo. La suspension Airmatic (également en option via le Pack Dynamique) réunit l'avantage de plusieurs trains de roulement en un seul, offrant le choix entre dynamisme et confort. Son système adaptatif d'amortissement agit sur chaque roue et permet notamment de corriger l'assiette de la voiture en fonction de la charge embarquée. C'est sûr, ce GLC fait la part belle à la technologique, que cette dernière soit orientée vers la sécurité, le confort, les performances ou encore le tout-chemin.

Off-road

Oui, oui, le tout-chemin! Chez Mercedes, quand le nom d'un véhicule comporte la lettre «G», ça veut dire qu'il peut s'aventurer en dehors des rubans asphaltés et grimper sur autre chose que les trottoirs de nos villes. Bien sûr, hors de question de s'aligner au départ du Dakar ou de vouloir traverser le Sahara, l'auto n'est pas faite pour cela. Mais, grâce à la suspension Airmatic et au Pack Off-Road (ne pas confondre avec le mode Off-road de série...), on peut faire varier la garde au sol de près de 35 cm. Le GLC dispose alors de capacités de franchissement insoupçonnées – mais bien réelles – que Mercedes souhaite absolument nous faire tester sur un parcours hors de l'asphalte, quelque part entre Valence et Barcelone.
C'était sans compter sur les violents orages qui se sont abattus sur la région, transformant les chemins en piscines-pataugeoires. Nous devons donc rouler sur plusieurs portions de pistes en glaise détrempée qui arrêteraient bon nombre de véhicules classiques... mais que nous franchissons sans aucune difficulté et surtout sans aucun stress et dans un excellent niveau de confort. Certes, nous atteignons rapidement la limite d'adhérence de nos pneus typés route aux rainures totalement saturées. Des pneus mixtes seraient bien plus adaptés aux circonstances. Mais il n'empêche que nous rallions l'arrivée sans jamais devoir descendre du véhicule ni nous salir... contrairement au GLC qui, lui, garde les stigmates bien visibles de son escapade champêtre. Le plus bluffant dans l'exercice n'est pas la capacité du GLC à s'en sortir, mais la manière dont il évolue sur le parcours et qui est une source de grande sérénité pour le conducteur.
Vous me rétorquerez que 99 % des propriétaires de GLC n'utiliseront jamais leur auto dans de telles conditions de peur de rester coincés ou de l'abîmer et vous aurez raison. Il n'en demeure pas moins que, si le besoin s'en fait sentir, le GLC sait gérer.

Polyvalent

On l'a dit, le nouveau GLC est ultra-stratégique pour la marque à l'Étoile. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle a très bien préparé ce passage de témoin, le GLC 2.0 étant supérieur à l'ancienne version dans tous les domaines. Certes, les tarifs ne le mettent pas à la portée de monsieur Tout-le-Monde, mais il accomplit extrêmement bien tout ce qu'un utilisateur classique – mais cependant très exigeant – peut attendre de lui. Il sait vous transporter dans un confort de limousine sur autoroute, vous offrir un dynamisme de bon aloi sur voie sinueuse ou embarquer votre famille et tous ses bagages dans un grand sentiment de sécurité sur les routes enneigées des stations de ski. Et si, soudainement, vous avez envie de quitter le triste macadam, il vous accompagne pour une balade rafraîchissante sur les chemins de campagne.
Finalement, ce GLC parvient à nous surprendre par sa très large palette d'utilisation. C'est un véritable «couteau suisse», ce qu'en langage automobile nous traduisons par polyvalence. Il va sans dire que ce nouveau GLC n'en manque pas et ce n'est pas la moindre de ses qualités! ■

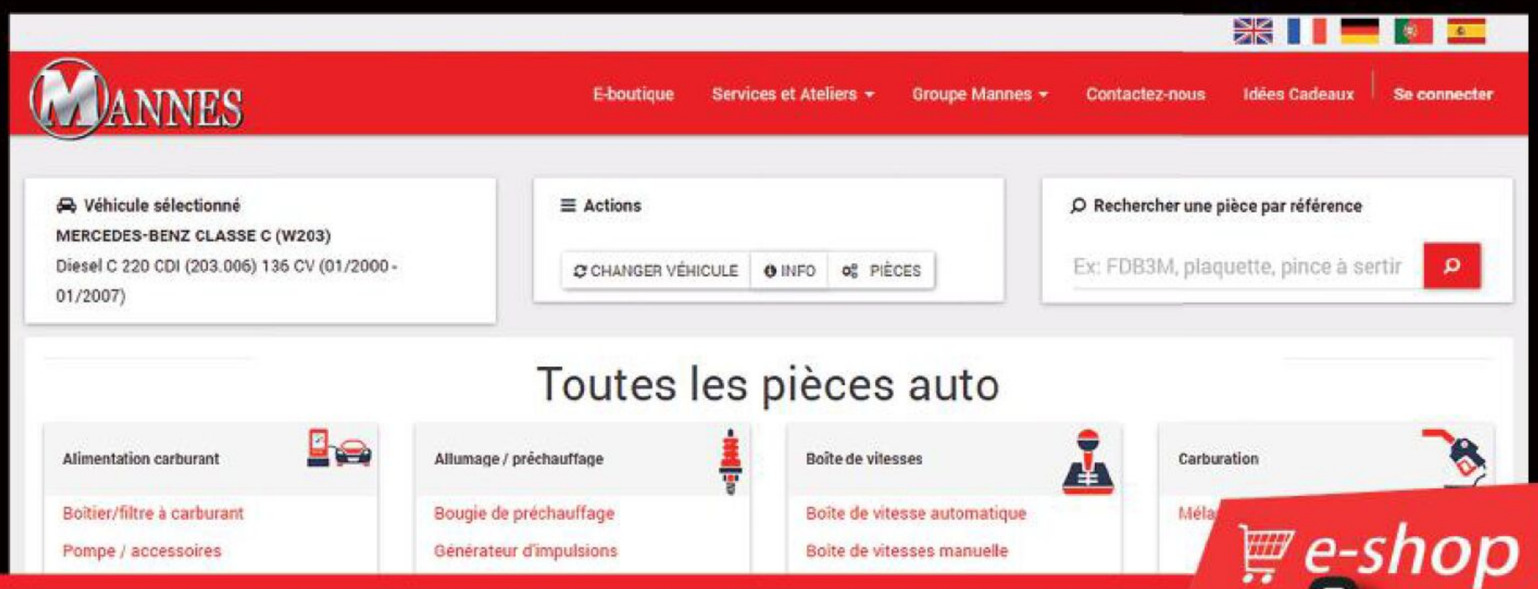
Prix TTC	220 d 4Matic	300e 4Matic	400e 4Matic	300de 4Matic
Avantgarde	60 700 €	70 400 €	73 200 €	73 050 €
Business Line	61 700 €	71 400 €	74 200 €	74 050 €
Avantgarde	65 500 €	75 200 €	78 000 €	77 850 €

Données Techniques	220 d 4Matic	300e 4Matic	400e 4Matic	300de 4Matic
Puissance thermique (ch)	197	204	252	197
Puissance électrique (ch)	23	136	136	136
Couple maximal (Nm)	440	550	650	750
Capacité réservoir (l)	62	49	49	62
Capacité batterie (kWh)	-	31,2	31,2	31,2
0-100 km/h (s)	8,0	6,7	5,6	6,4
Vitesse maxi (km/h)	219	218	237	217
Conso WLTP (l/100 km)	5,2-5,9	0,5-0,6	0,5-0,6	0,4-0,5
Émissions CO_2 (g/km)	136-155	12-15	12-15	10-14

MANNES©

Besoin d'aide pour votre commande web ?

Tél. : 01.41.50.53.71



N! | NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
FRANCE

Vente de pièces détachées
www.mannes.fr

e-shop

7 GARAGES À VOTRE SERVICE !

Le spécialiste indépendant pour véhicules Mercedes



Mannes Paris Nord
2, rue Davoust - 93500 Pantin
> Tél. : 01.48.46.82.82

Mannes Paris Sud
36, rue François Mitterrand - 94200 Ivry-sur-Seine
> Tél. : 01.46.72.36.36

Garage de L'Île Saint-Louis
5, boulevard Henri IV - 75004 Paris
> Tél. : 01.43.54.55.64

Mannes Lyon
21, rue Georges Marrane - 69200 Vénissieux
> Tél. : 04.78.78.94.94

Mannes Roanne
18 bd Charles de Gaulle - 42120 Le Coteau
> Tél. : 04.77.23.69.96

L'Atelier des Cimes
172 rue des Erables - 73600 Moûtiers Tarentaise
> Tél. : 04.79.55.00.82

Mannes Bordeaux
Rue Cantelaudette - 33310 Lormont
> Tél. : 05.56.78.14.14

RENCONTRE

8e Festival Étoiles PASSION

LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Samedi 23 septembre 2023

Ce sera donc le samedi 23 septembre 2023 que se tiendra le 8e Festival Étoiles Passion. Cap sur la Vendée ! Pour conserver la convivialité habituelle, nous nous limiterons à cinquante équipages, choisis dans l'ordre d'arrivée des inscriptions. Alors, un conseil : bloquez cette date dans vos agendas et inscrivez-vous vite !

Le programme ? Tout d'abord, ambiance chic et détendue de rigueur ! Nous vous accueillerons en Vendée, chez SAGA Classic, dès 9 h 00, pour l'indispensable petit déjeuner. À votre arrivée, nos partenaires vous offriront cadeaux et surprises réunis dans un *welcome bag* bien garni. Notre traditionnel concours d'état – ni d'élégance, ni de luxe – sera reconduit. Il s'agit de raconter l'histoire qui vous lie à votre auto, pourquoi vous l'aimez tant, depuis combien de temps vous l'avez, comment vous l'avez acquise, quelle est son histoire ? Bien sûr, ni favori, ni mauvaise tentation, car ce sont vos pairs de l'une des quatre autres catégories qui éliront le podium de la vôtre ! Et puisque vous l'avez plébiscité en 2022, nous déjeunerons à nouveau « assis » dans un lieu convivial. Puis, après une belle et paisible balade dans la campagne vendéenne, la journée s'achèvera par le traditionnel palmarès du concours et le tirage au sort de beaux cadeaux.

L'esprit Festival doit perdurer : femmes, hommes, débutants, vétérans, collectionneurs, amateurs de cabriolets ou de berlines, de *youngtimers* ou d'*oldtimers*, de sportives, de breaks ou de 4x4… nous partagerons un moment inoubliable autour de notre passion pour la marque avec le soutien essentiel de Mercedes-Benz France.

Cinquante équipages, pas un de plus ! Alors il ne faut pas tarder à remplir le bulletin ci-dessous si vous voulez, vous aussi, participer.

Cinq catégories seront représentées

1 - Modernes (incluant les SLK et les AMG de toutes générations)
2 - SL récentes (129 et 230 pour l'essentiel)
3 - Classics (114 et 123…)
4 - Youngtimers (201 [190], 126, 202 et 124)
5 - Roadsters et convertibles classiques (107, 113…)

SAMEDI 23 SEPTEMBRE 2023
8e FESTIVAL ÉTOILES PASSION

Inscription et règlement par carte bancaire ou PayPal sur *etoilespassion.com*
ou par bulletin à retourner avec votre chèque à **SPOKEditions** - 33, rue du Belvédère - 78750 Mareil-Marly

☐ INSCRIPTION : **160 €**
POUR UNE VOITURE ET SON CONDUCTEUR
(–20 € pour les membres des clubs et amicales)
Petit déjeuner + déjeuner + cadeaux… inclus !

☐ INSCRIPTION POUR UN ACCOMPAGNANT : **120 €**
Petit déjeuner + déjeuner

TOTAL : ..... €

Cette année, nous vous laissons le soin de réserver les hôtels selon vos souhaits. La liste – non exhaustive – des établissements proches est disponible sur la page inscription du site ***etoilespassion.com***.

Contact : *philippe@etoilespassion.com*

NOM .....
PRÉNOM .....
ADRESSE .....
CODE POSTAL .....
VILLE .....
TÉL. .....
E-MAIL .....

VOTRE MERCEDES

MODÈLE ..... TYPE .....
ANNÉE ..... COULEUR .....
IMMAT. ..... CATÉGORIE .....

RESTAURATION
PEINTURE
ENTRETIEN



Suivez nous sur :

UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES





GARAGE Bonne Route

Votre spécialiste Mercedes Classiques

23 rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach

www.garagebonneroute.com - contact@garagebonneroute.com

Salon Retro Classic Stuttgart



Les 109, 116 et 126 commencent à intéresser les grands restaurateurs comme Kienle.

SOUVENT CONSIDÉRÉ COMME UN ERSATZ DU TECHNO CLASSICA D'ESSEN, LE SALON DE STUTTGART A SU FAIRE SA PLACE SUR LE PODIUM EUROPÉEN EN PROPOSANT UNE VISION MOINS « ÉLITISTE », PLUS ACCESSIBLE. COMME EPOQU'AUTO PAR RAPPORT À RÉTROMOBILE.

Textes et photos : Marc Orlu

Cette année, toujours accompagné de mes fidèles amis de l'amicale W124, nous sommes retournés au Retro Classic de Stuttgart, notre dernière visite datant de mars 2020, quelques jours avant d'être confinés. Jouant à domicile, Mercedes-Benz et Porsche se taillent bien entendu la part du lion, laissant tout de même suffisamment de place au cousin de Munich, mais aussi aux marques étrangères. À Rétromobile, il y a trois semaines, nous nous étions demandés si Mercedes n'avait pas relancé la production de « Pagode », tant elles étaient nombreuses à l'état neuf. Ici, ces exemplaires au tarif à six chiffres se font plus discrets, tout comme les coupés et cabriolets W111. En revanche, les 108/9, 116, 126 et 124 attirent de plus en plus de passionnés… sans toutefois atteindre le niveau des R/C 107 qui confirment leur statut de stars montantes. L'immense Hall 1 abrite, comme à l'habitude, quelques gros marchands – moins nombreux – comme Kienle et HK-Engineering, venus en voisins et, à l'étage, d'innombrables vendeurs particuliers. Le Hall 9 est, quant à lui, totalement dédié aux vendeurs de pièces détachées, de littérature et de fournitures. Tout pour nous permettre de restaurer nos belles étoilées.

À en croire la forte affluence du dimanche et le nombre de panneaux *« Verkauft »* ornant les pare-brises, la période post-Covid est vraiment derrière nous. Une chose est sûre… Nous reviendrons ! ■



Deux exemplaires seulement de ce cabriolet W124 pour le lancement du programme Designo de Mercedes.



Un petit cours de mécanique en *live*.



« Driving experience »... Tout est possible, ici.



Impossible de ne pas trouver la pièce manquante...



***Yellow* (db 624) ou *Citrusgrün* (db874), à vous de choisir.**



Facile de concilier les joies du camping-car et la passion des anciennes...



620 000 km, moteur et boîte d'origine pour cette 190 SL qui continue de rouler été comme hiver.



L'engin idéal pour affronter la jungle urbaine ?



Avouez qu'un break T123 avec sa calandre, ses chromes et ses barres de toit, ça en impose un peu !

300 TD

Bis repetita

EN LECTEURS ATTENTIFS, VOUS SEREZ SURPRIS DE DÉCOUVRIR DANS CES PAGES UN BREAK 300 TD GRIS ANTHRACITE MÉTALLISÉ EN LIEU ET PLACE DU 240 TD BLANC AUQUEL VOUS VOUS ATTENDIEZ. C'EST QUE, SOUVENT, AU COURS D'UNE RESTAURATION, LES CHOSES PRENNENT DES TOURNURES IMPRÉVUES. C'EST PRÉCISÉMENT CE QUI NOUS EST ARRIVÉ !

Textes : Paul Campion – Photos : Clément Morra

1re PARTIE

Dans *Étoiles Passion* #57, nous avions évoqué avec vous les causes du retard dans la restauration du break 240 TD et, au début de l'été, nous avions laissé Nicolas seul en compagnie d'une auto à la mécanique préservée, mais à la structure pas mal abîmée… Abîmée, mais sauvable. C'est, du moins, ce que nous pensions, car, au retour des vacances et après quelques investigations supplémentaires sur l'état de la caisse, Nicolas fait un sombre constat : *« Nous avons continué à travailler, mais, à chaque étape, c'était pire que prévu. Là, la caisse va finir par se casser en deux. Ce n'est pas prudent, il faut arrêter… ou dépenser tellement d'argent que*



Les jantes Barock et l'attelage ne sont pas d'origine. Ils ne seront pas conservés.

ce serait un non-sens économique». Difficile à entendre après avoir investi et nous être projetés avec ce break que nous souhaitions bleu et blanc comme ceux du service dépannage client de Mercedes. Mais, à ce stade, et selon l'expression consacrée, mieux vaut se couper la main que le bras ! Cela fait malheureusement partie de la vie de collectionneur. Décision est donc prise d'arrêter les frais, de dépouiller l'auto et de revendre ce qui fonctionne et a encore un peu de valeur.

Rebelote !

Déçus, mais pas abattus, nous nous mettons en quête de notre futur projet. Échaudés, nous refusons systématiquement toutes les W123. Au contraire, nous visons plutôt un *youngtimer*, un véhicule sympa pour l'été, en pas trop mauvais état afin qu'il soit fini en dix mois, à temps pour les beaux jours. Un SLK de première génération par exemple, dont nous épluchons inlassablement toutes les annonces… sans trouver notre bonheur. Et puis, fin octobre, Clément, le patron de Morra Classic Cars, installé à Vallabrègues (30), nous appelle : *«Je sais que vous avez eu une mauvaise expérience avec le break 123 blanc, mais là j'ai un client qui en vend un en assez bon état. C'est un 300 TD de 1979, l'une des premières versions, un cinq places avec direction assistée, quatre vitres électriques et les barres de toit. Mais il n'a ni le toit ouvrant, ni l'ABS, ni le Tempomat et il est arrêté depuis dix ans environ»*. Réaction immédiate : *«Merci de nous avoir appelés, mais ces autos-là, on a donné et on passe notre tour. Tu n'aurais pas plutôt un SLK à nous proposer ?»*. Mais Clément, fin connaisseur des W123 et qui n'a pas la réputation d'enjoliver les choses, est catégorique : *«Je comprends, mais là vous devriez vraiment passer le voir. Il y a quelque chose à faire»*. Nous raccrochons peu convaincus et retournons à notre laborieuse quête de SLK. Puis, intrigués par l'assurance de Clément, nous le rappelons quelques jours plus tard. Après une brève discussion, nous décidons de faire un aller-retour éclair à Nîmes. *«Vous ne le regretterez pas, c'est promis. Il n'y a que trois heures de TGV et on mange bien chez nous !»* nous lance-t-il en raccrochant.



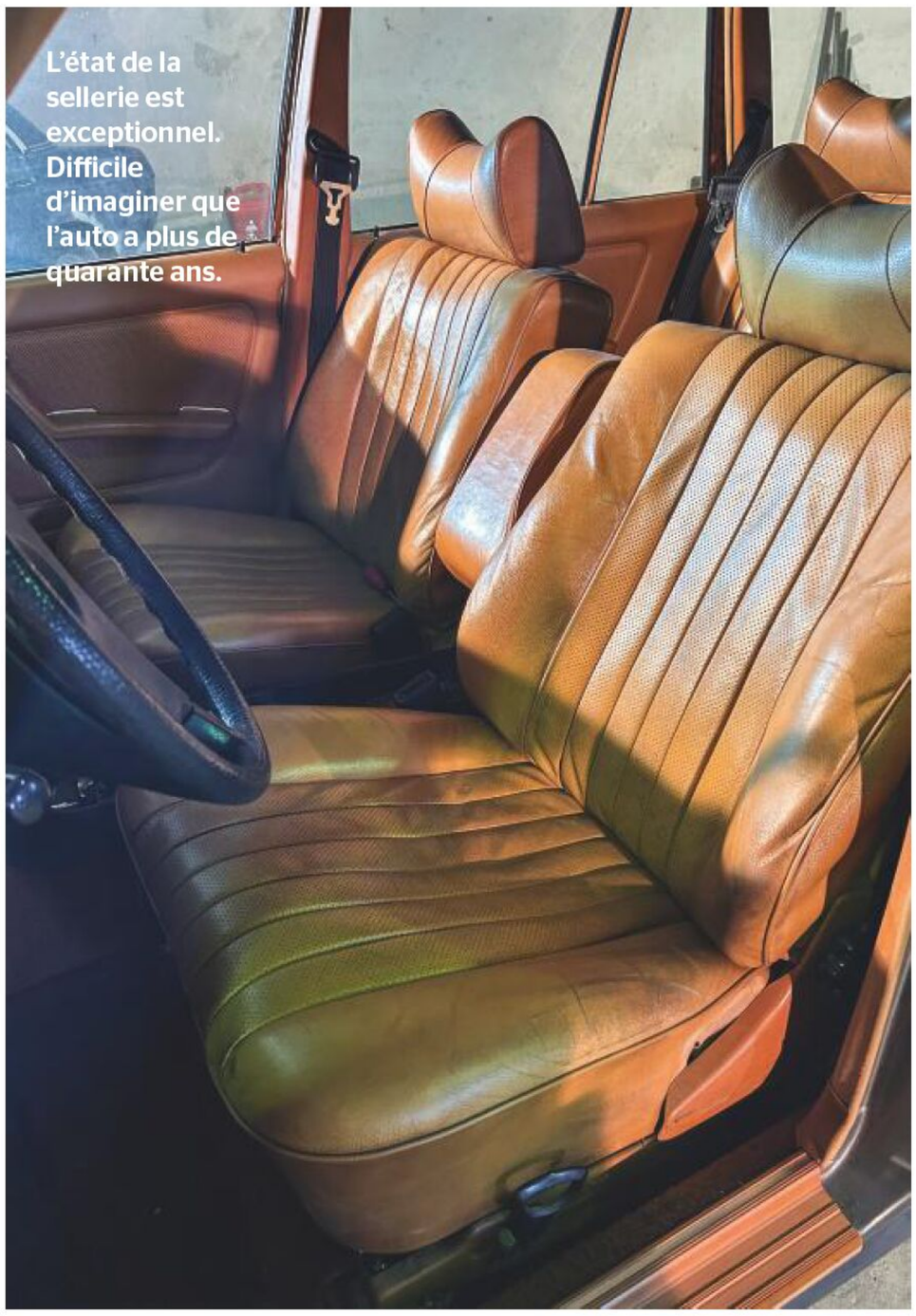
Les panneaux de portes sont si bien conservés qu'un simple nettoyage en profondeur suffira à leur donner une seconde vie.



C'est à Clément, le patron de Morra Classic Cars, que nous avions confiée cette restauration.

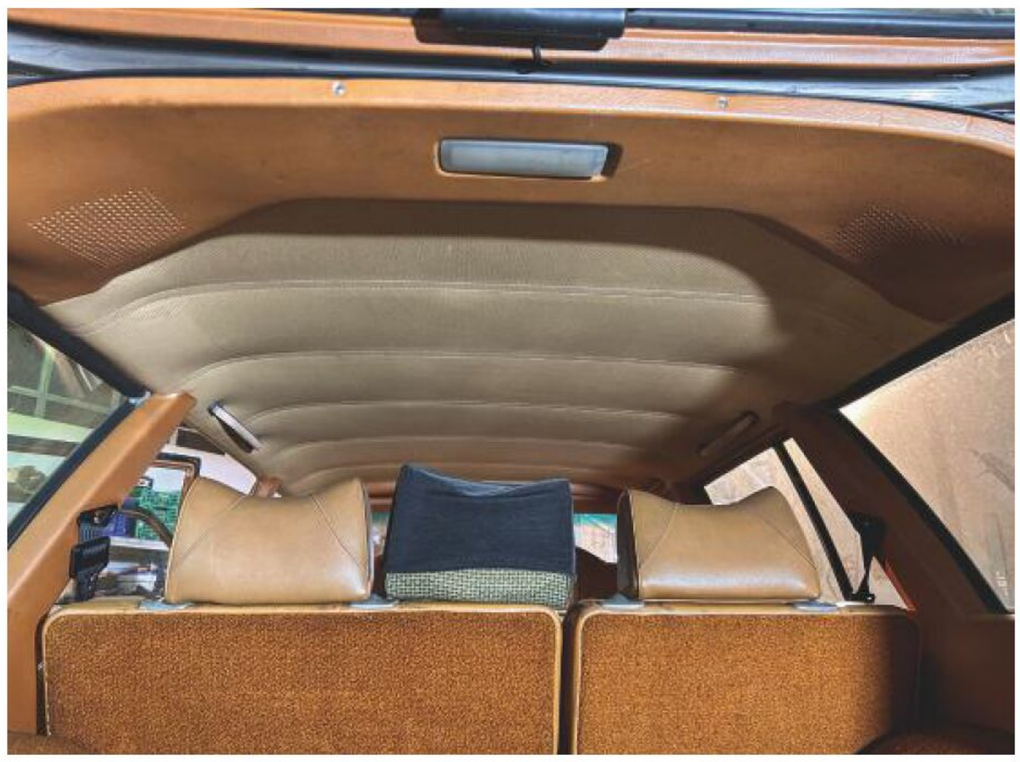
Bonne pioche ?

Fin novembre, il nous accueille dans son garage et nous présente le 300 TD couleur gris anthracite métallisé. Extérieurement, c'est sûr, comparé au 240 TD, il semble en super état. Si la peinture n'est pas de première jeunesse, elle ne présente ni défaut majeur, ni boursouflure. Les pare-chocs et l'accastillage, présents, brillent encore et les vitrages sont tous intacts. Le hayon et la baie de pare-brise, qui raffolent généralement de la rouille, en sont exempts. Certes, les optiques avant carrées devraient être rondes, l'attelage n'est pas d'origine et les jantes Barock sont des copies… mais cela relève du détail. À l'ouverture des portières, nous découvrons un intérieur en excellent état : le tableau de bord – protégé du soleil – et les boiseries ne sont pas fissurés, le ciel de toit semble neuf, les moquettes d'origine, protégées par une sur-moquette et des tapis de sol – si, si, trois épaisseurs ! –, sont encore vaillantes. Quant aux sièges, dans un état épatant pour leur âge, Clément nous explique : *«Le client était taxi. L'auto*


L'état de la sellerie est exceptionnel. Difficile d'imaginer que l'auto a plus de quarante ans.


Bien protégé du soleil, le tableau de bord est comme neuf, sans aucune fissure.


Les bas de caisses et les supports de cric ont été préservés, preuve d'un entretien soigné.

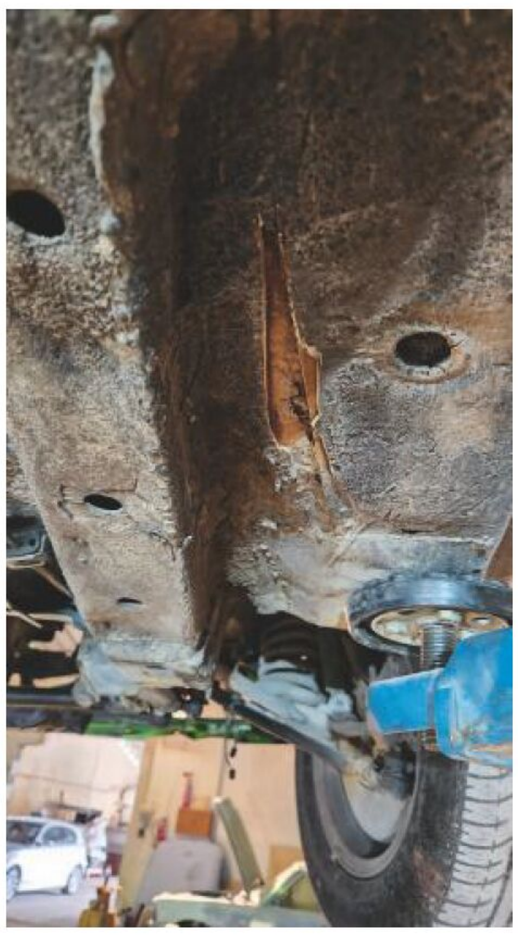

Le ciel de toit, immaculé, n'a pas bougé. L'appuie-tête central est un ajout que nous ne garderons pas.

a toujours été entretenue et elle dormait au garage, sous sa maison. Tous les trois mois, il passait son intérieur à la graisse à traire pour le nourrir!». Pas étonnant que le 300 TD ait bien résisté aux outrages du temps. En levant le capot, nous découvrons l'insonorisant d'origine – avec son insert en aluminium – et un moteur OM617 présentant plutôt bien et non bloqué, car le fils du propriétaire le démarrait assez régulièrement. La boîte de vitesses semble, en revanche, montrer des signes de faiblesse avancée et devra certainement être ouverte… ou remplacée. Si, à ce stade, le constat est assez positif, reste à monter la bête sur un pont pour en examiner les dessous. En l'air, le T123 présente des longerons et des supports de cric en bon état. L'examen attentif des passages de roues ne révèle des traces de rouille superficielles qu'à l'avant droit. Quant aux planchers, recouverts d'un mauvais Blaxon, ils présentent des zones de rouille perforante à l'avant droit et à l'arrière gauche, là où l'eau a pu s'infiltrer entre la tôle saine et le goudron… pour ronger méthodiquement le métal au lieu de le protéger. Fâcheux! Ces zones devront être traitées, mais, en comparaison des crêpes dentelle carbonisées qui faisaient office de plancher sur le 240 TD, il n'y a pas péril en la demeure, loin de là!

Rechute…

Autant le dire : alors que nous ne voulions plus entendre parler des W123 – que nous aimons tant – pendant un certain temps, nous nous retrouvons devant un très chouette break! Nous l'avons même a-do-ré au premier regard… et cela reste un critère fondamental de décision, n'est-ce pas? Clément ne nous a pas menti, le projet vaut le coup. Alors, vous vous en doutez, nous n'avons pas résisté bien longtemps et nous avons rechuté! C'est donc Morra Classic Cars qui fera l'ensemble des tra-

Les W123 ont une réputation de qualité et de fiabilité hors norme. Ce 300 TD en apporte une nouvelle preuve irréfutable.





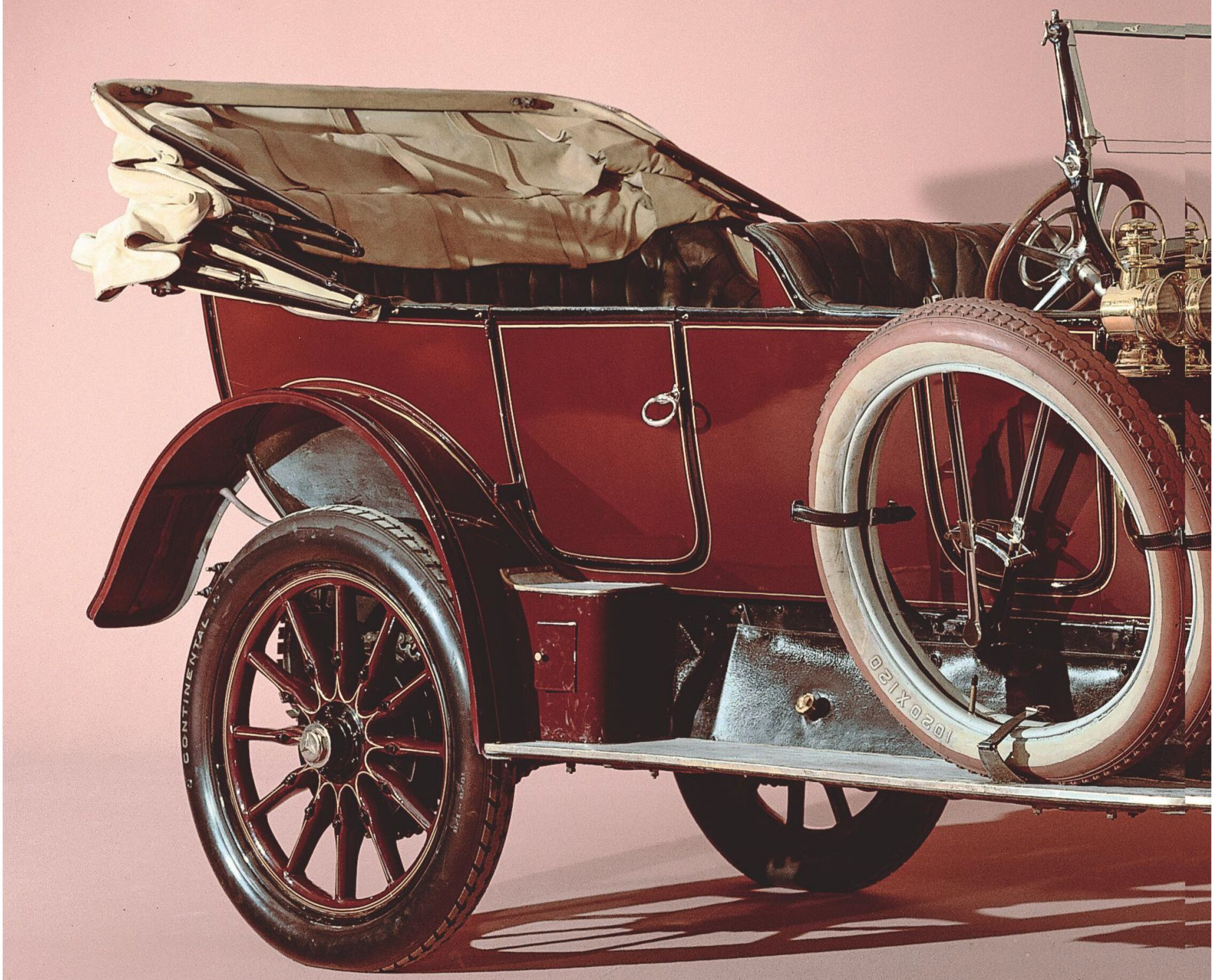


Malgré des longerons en excellent état, deux zones de rouille perforante ont été découvertes au niveau du plancher. La carte d'identité du 300 TD et l'insonorisant de capot sont là, mais ce dernier a peut-être été changé.

vaux nécessaires à la seconde vie de ce beau 300 TD. Malgré un état général rassurant, la liste est assez longue et – malheureusement – encore non exhaustive. Clément fait l'inventaire : *« Démontage complet de l'auto, réparation de toutes les zones attaquées par la rouille et préparation pour une peinture complète. Réfection mécanique totale* – sans ouvrir le moteur qui n'en a pas besoin – *avec contrôle des étanchéités, vidange de tous les fluides, remplacement de tous les filtres et Durits souples. La boîte de vitesses sera peut-être changée, tout comme les sphères arrière du système hydraulique de suspension. Bien sûr, le système de freinage sera intégralement révisé (étriers) ou remplacé (disques et plaquettes) ».* Exit aussi les optiques avant et les fausses jantes Barock que nous remplacerons par des roues aux enjoliveurs peints d'origine, chaussées de pneumatiques tous neufs. De notre côté, nous nous lançons à la recherche d'une radio Becker d'époque. Et les délais nous demanderez-vous ? Épineuse question tant le passé récent a été cruel sur ce point… Mais, délibérément optimistes – inconscients ? –, nous avons vraiment envie de vous le présenter, tout beau, au 8e Festival Étoiles Passion qui se tiendra en Vendée le 23 septembre prochain. Clément, maintenant, tu connais la *deadline* ! ■



Le break vient juste de redescendre de l'inspection de ses dessous. À deux exceptions près, la rouille a épargné le châssis. Nous avons déjà vu bien pire !



Mercedes-Knight

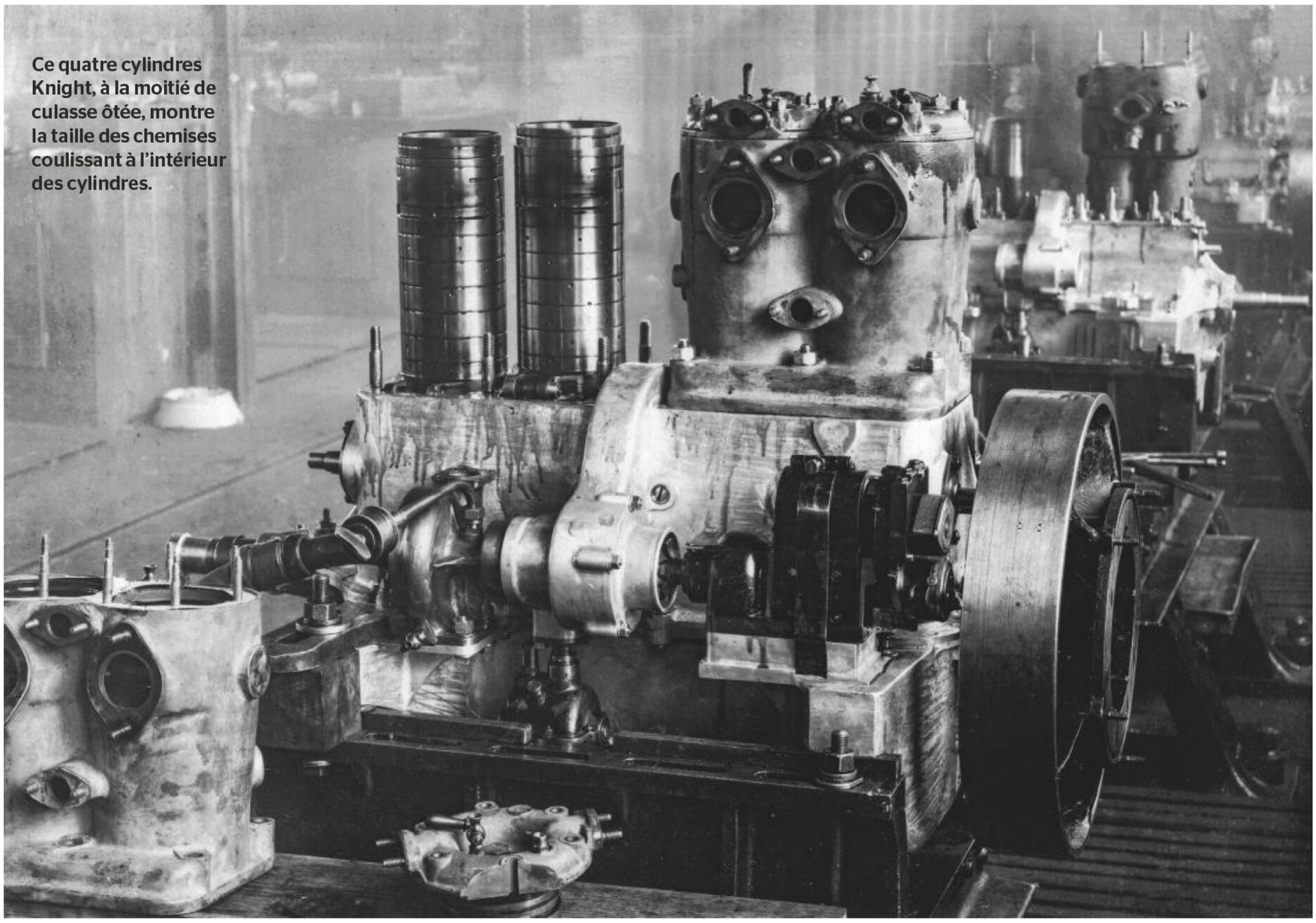
Le moteur sans soupapes

C'EST EN 1905 – DONC TRÈS TÔT DANS L'HISTOIRE DE LA MÉCANIQUE AUTOMOBILE – QUE L'AMÉRICAIN CHARLES YALE KNIGHT DÉPOSE UN BREVET DE SON MOTEUR À EXPLOSION À DOUBLE CHEMISES LOUVOYANTES.

Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic



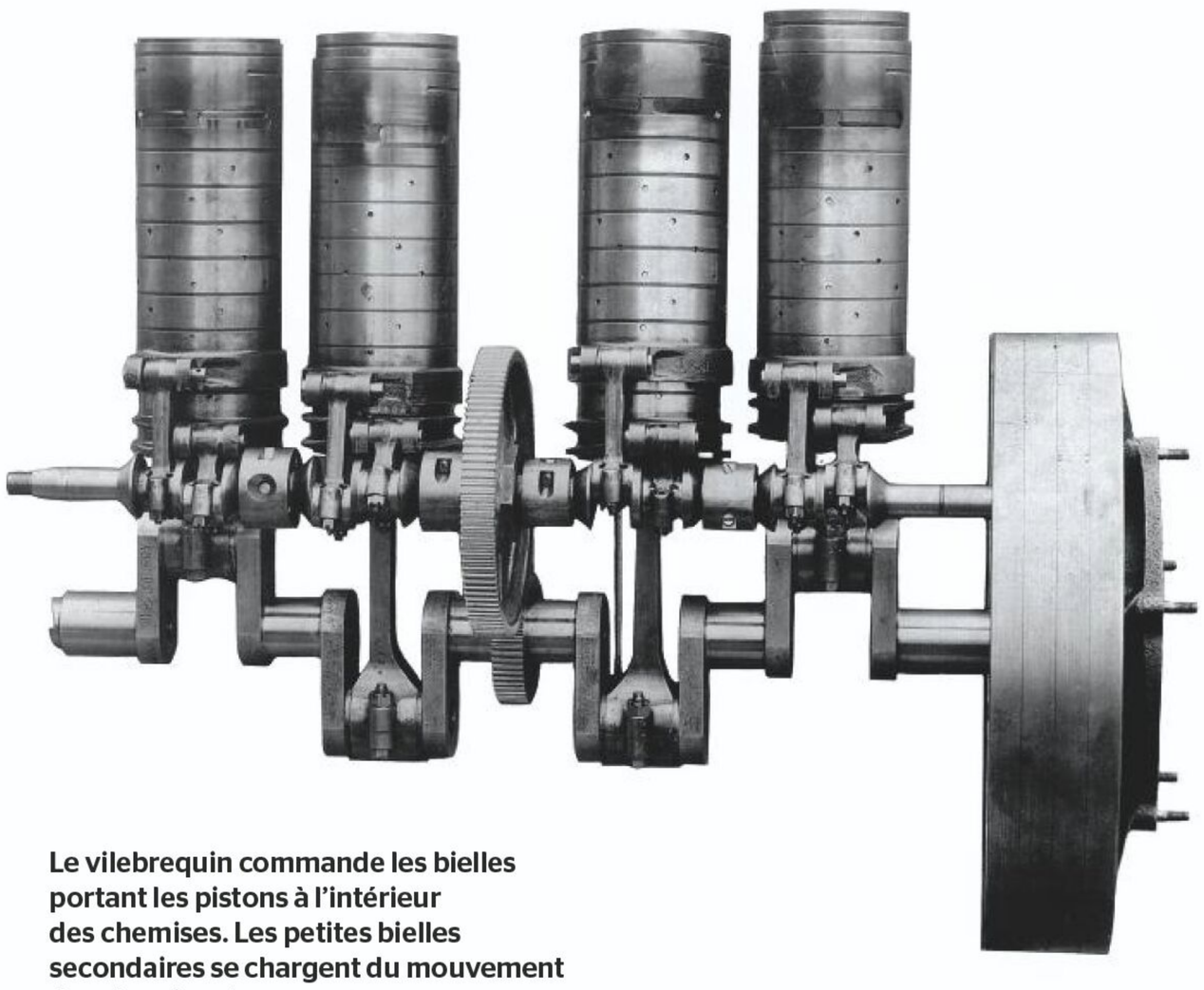
Cette torpédo Mercedes 16/40 ch est représentative du haut-de-gamme utilisant les moteurs Knight.



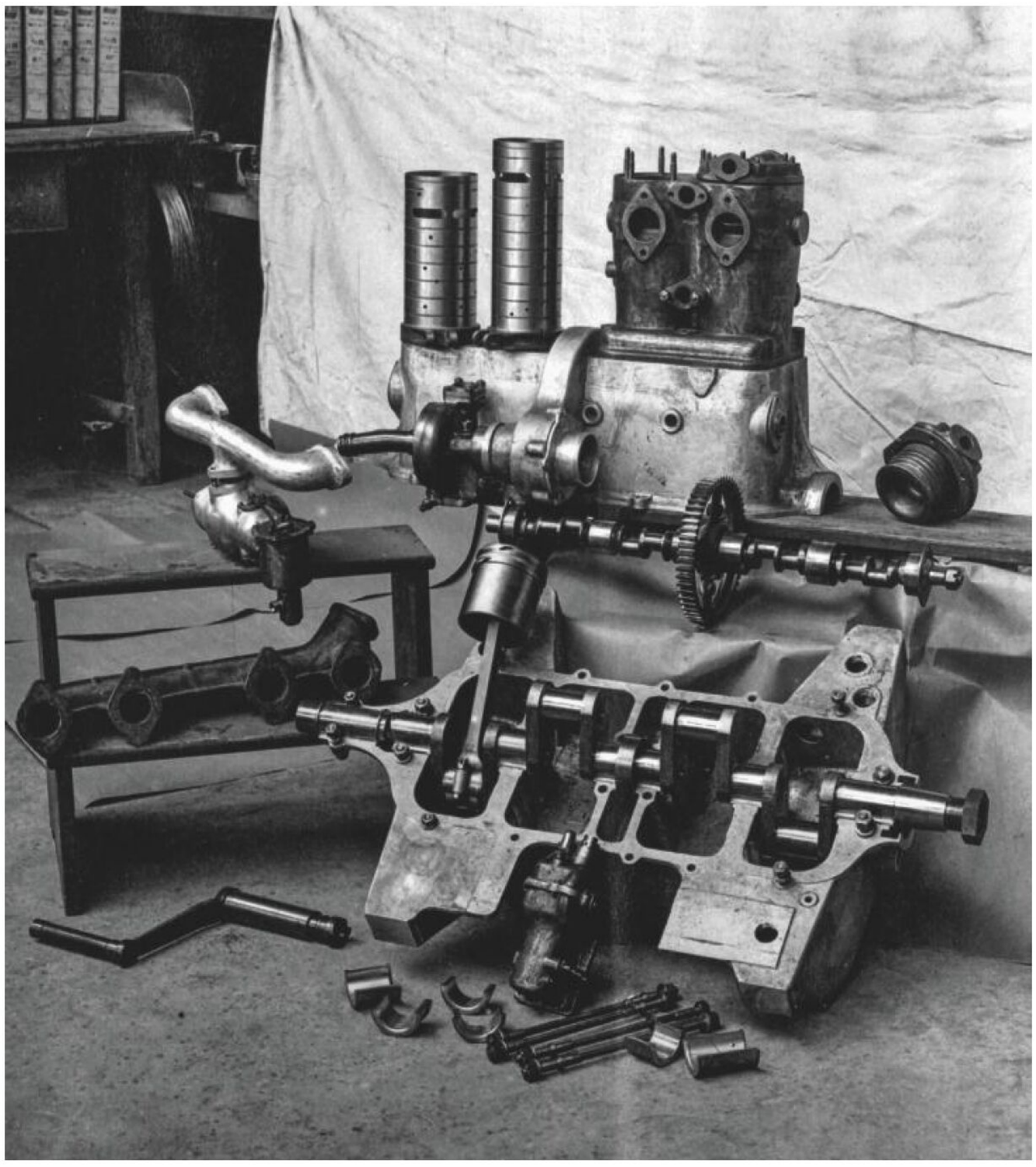
Ce quatre cylindres Knight, à la moitié de culasse ôtée, montre la taille des chemises coulissant à l'intérieur des cylindres.

Dès 1908, cette technique intéresse plusieurs constructeurs, dont Panhard-Levassor, puis Peugeot et, plus tard, Voisin, mais aussi le Belge Minerva, l'Américain Willys et, bien sûr, Daimler pour ses Mercedes, sans parler des moteurs d'avions Bristol ou Napier.

Le concept du moteur sans soupapes à chemises louvoyantes demande bien sûr quelques explications, car il n'existe plus aujourd'hui. Il a pourtant équipé des routières haut-de-gamme jusqu'à la fin des années 1930, comme l'originale Panhard Dynamic, vendue jusqu'en 1940. Il faut donc savoir que ces chemises louvoyantes remplissent le rôle habituellement tenu par les soupapes : la chemise intérieure du cylindre monte et descend dans l'alésage, mais tourne aussi sur elle-même à chaque translation verticale pour dévoiler les lumières d'admission et d'échappement. Pour cela, le vilebrequin transmet son mouvement aux



Le vilebrequin commande les bielles portant les pistons à l'intérieur des chemises. Les petites bielles secondaires se chargent du mouvement des chemises louvoyantes.

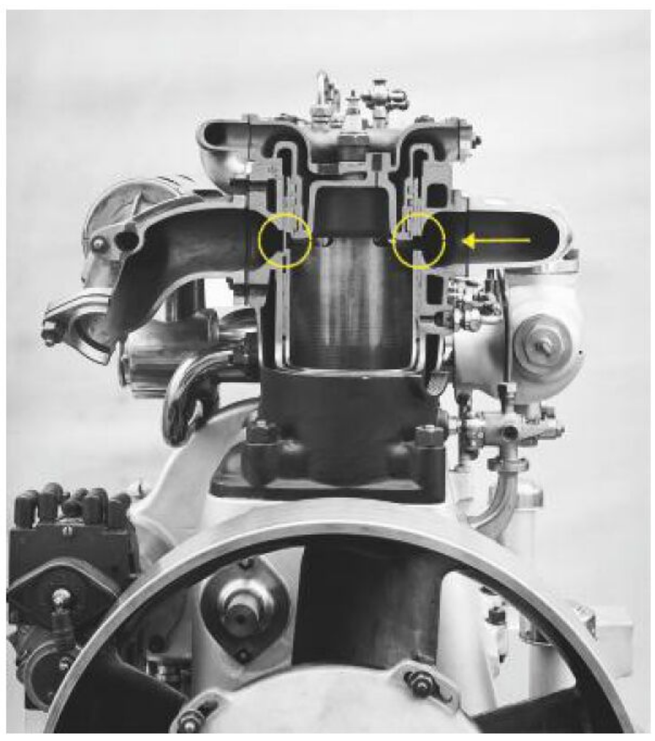


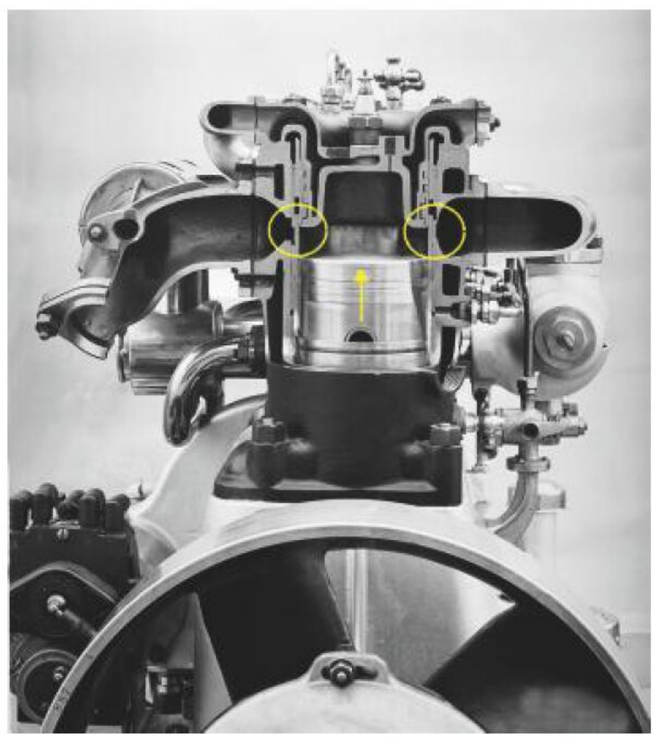
Moteur Knight ouvert et renversé montrant l'ensemble des pièces en mouvement. On voit bien les lumières en haut des deux chemises pour l'admission et l'échappement des gaz.





Les moteurs Knight équipent plutôt des modèles rapides et confortables.



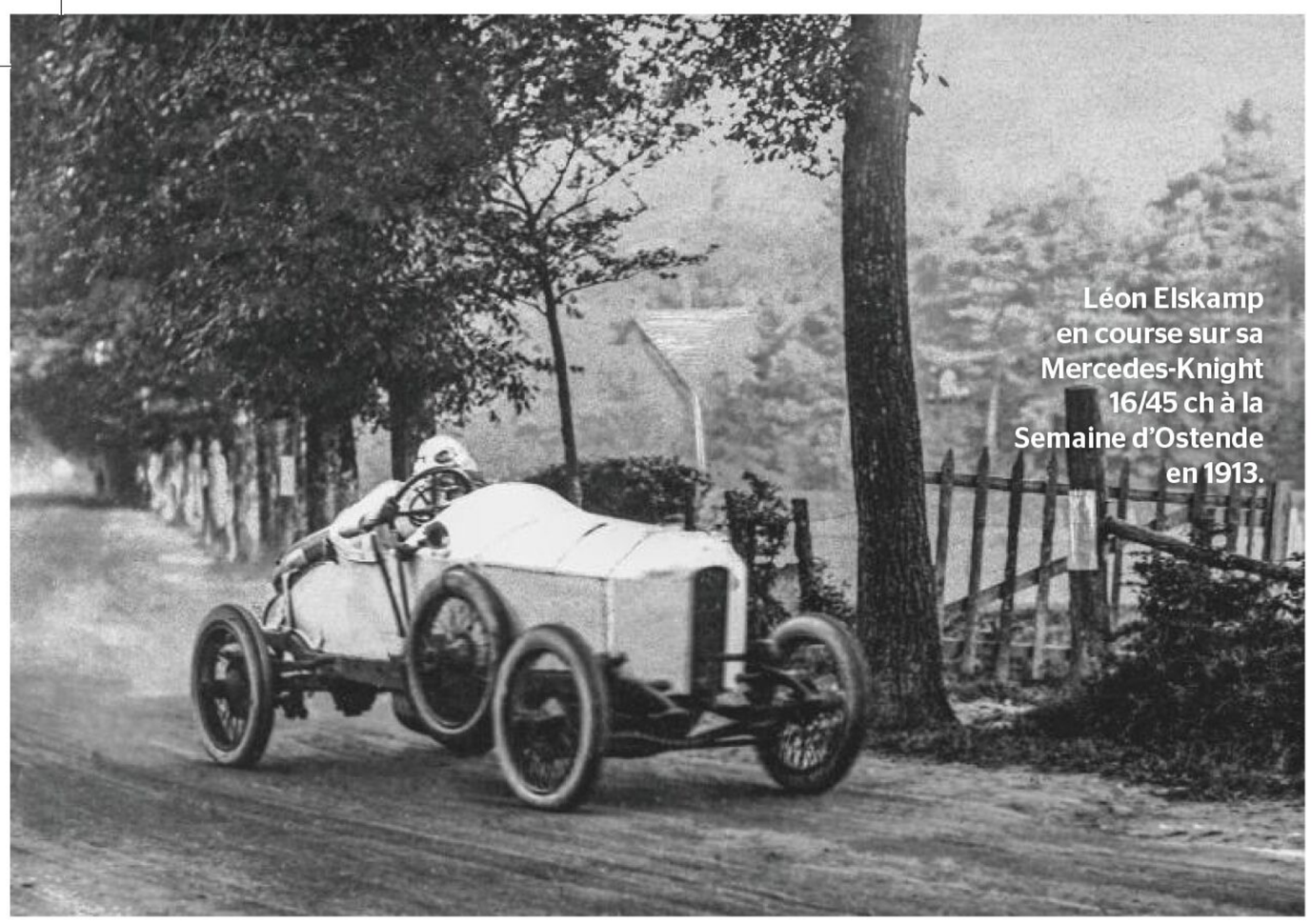


À gauche, la chemise est remontée et tournée, de façon à fermer l'échappement, mais en laissant ouvert le passage d'admission des gaz. A droite, juste après l'admission, la chemise ferme le cylindre des deux côtés, car le piston remonte pour la compression des gaz qui vont exploser.

bielles des pistons, mais aussi à la commande de ces chemises qui glissent à l'intérieur du cylindre en tournoyant pour montrer tour à tour les ouvertures – les lumières – en face de l'entrée de l'admission, puis de la sortie de l'échappement et de fermer les deux au temps de l'explosion. Tous ces glissements et ces simples rotations de pièces procurent la plus grande qualité des moteurs Knight: leur silence. S'ajoutent une souplesse de fonctionnement et une bonne puissance développée qui conviennent parfaitement à des routières confortables et rapides. Mais il y a des défauts, comme la déformation des chemises, mal graissées par les huiles de l'époque, amenant à une moindre efficacité et la consommation d'huile créant derrière



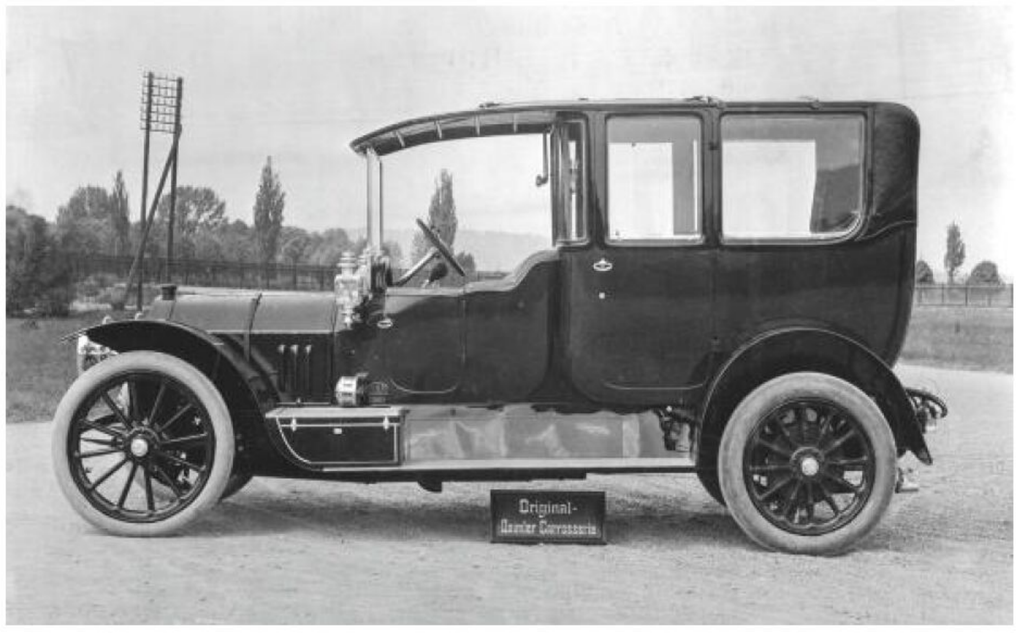
Un coupé-limousine de 42 ch montrant aujourd'hui encore à quel point fumait un moteur Knight à l'accélération !



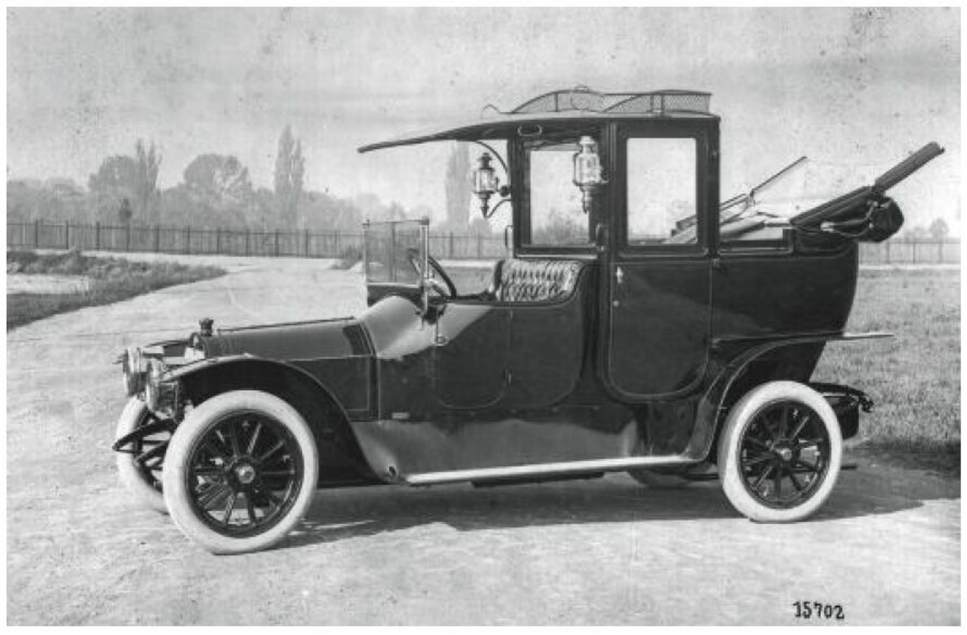
Léon Elskamp en course sur sa Mercedes-Knight 16/45 ch à la Semaine d'Ostende en 1913.



Au Grand-Prix de Belgique 1913, Théodore Pilette profite de la puissance et de la souplesse du moteur Knight.



Un bel exemple d'un coupé-limousine soigné 45 ch à moteur Knight de 1914.

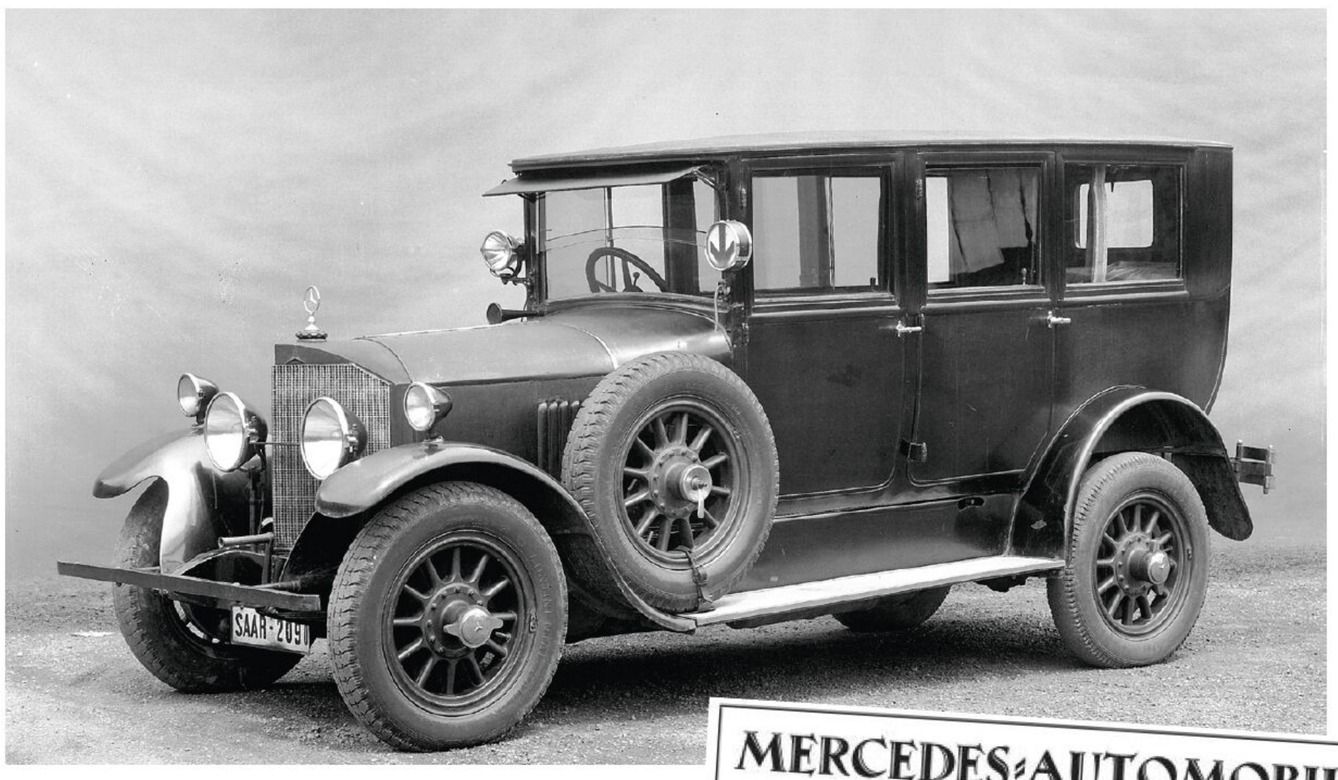


Un élégant et raffiné landaulet Mercedes-Knight 16/45 ch de 1914.

ces voitures un beau panache bleu – ne gênant, il est vrai, que ceux qui suivent.

Les quatorze ans des Mercedes-Knight

Les moteurs Knight eurent donc un certain succès face aux moteurs à soupapes dont les multiples pièces se cognent bruyamment entre elles : arbre à cames frappant les poussoirs heurtant les culbuteurs cognant les queues de soupapes dont la tête claque sur son siège ! Le tout commandé par des engrenages dont chaque dent claque en entrant dans le petit logement de l'engrenage voisin. C'est ce vacarme qui pousse Daimler à acquérir en 1908 la licence des brevets Knight pour créer, dès 1910, plusieurs modèles Mercedes-Knight quatre cylindres, dont un moteur de 4.0 litres de 40 ch qui deviendront 45, puis 50 ch en 1924. Ce moteur sera utilisé avec succès en course en 1913 par les pilotes belges Léon Elskamp et Théodore Pilette au Grand Prix de Belgique ou lors de la Semaine d'Ostende. S'ajoutent en 1913 et toujours en quatre cylindres, un 30 ch de 2.6 litres et un 65 ch de 6.3 litres qui seront arrêtés tous deux en 1915. Le 4.0 litres, quant à lui, sera proposé jusqu'en 1924 et permettra d'atteindre les 5 500 Mercedes à moteur Knight produites en quatorze ans. Ce furent essentiellement de confortables phaétons et des limousines de voyages auxquelles s'ajoutèrent des ambulances durant la période de la guerre. ■



L'une des dernières limousines classiques à moteur Knight en 1924.



Déjà 80000 CLIENTS SATISFAITS DE SELECTION RS

RS SELECTION

LIVRAISON GRATUITE dès 150 € d'achat*

* Hors fauteuils & mobilier
Uniquement vers la France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg.

WORLD N°1 FOR MERCEDES LIFESTYLE

10 000 PRODUITS DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

VETEMENTS MERCEDES

JUSQU'À -50%

~~45.~~ 39.95 ~~45.~~ 39.95 ~~125.~~ 59.95 ~~120.~~ 89.95

ACCESSOIRES MERCEDES

JUSQU'À -70%

~~100.~~ 79.95 ~~40.~~ 19.95 ~~70.~~ 29.95 ~~35.~~ 29.95 ~~20.~~ 5.95 ~~25.~~ 7.95

PARFUMS MERCEDES

JUSQU'À -60%

~~72.~~ 35.95 ~~44.~~ 21.95 ~~62.~~ 29.95 ~~79.~~ 39.95

MINIATURES MERCEDES

JUSQU'À -50%

~~100.~~ 89.95 Mercedes 300 SL 1954 — 1/18 - Schuco 450046000

~~200.~~ 99.95 Mercedes AMG GT S 2015 — 1/18 - Autoart 76312

~~184.~~ 159.95 Lewis Hamilton Mercedes F1 — GP Brésil 2021 1/18 - Minichamps 110212044

~~40.~~ 19.95 Mercedes AMG GT S 2015 — 1/43 - Norev B66960435

~~65.~~ 34.95 Mercedes W125 Daimler — GP Allemagne 1937 1/43 - Minichamps 400370012

~~79.~~ 59.95 Mercedes 300 SLR — Mille Miglia 1955 1/43 - Spark S5859

WWW.SELECTIONRS.COM

Mercedes-Benz SL type W113

Défricheuse étoilée

LES MERCEDES-BENZ 190 SL ET 300 SL SONT RAPIDEMENT DEVENUES ICONIQUES ET ONT CONTRIBUÉ À L'EXCEPTIONNELLE IMAGE DU CONSTRUCTEUR. LE REMPLACEMENT DE CES AUTOS AU FORT LIEN DE PARENTE ESTHÉTIQUE, MAIS AUX PROFONDES DIFFÉRENCES TECHNIQUES, REVÊTAIT DONC UN ASPECT HAUTEMENT STRATÉGIQUE POUR LA MARQUE. C'EST À LA NOUVELLE W113 QU'IL INCOMBA DE RELEVER LE DÉFI.

Textes : Philippe Auquebon - Photos : Mercedes-Benz Classic - DR

Belle route, rythme paisible, capote baissée sous un soleil radieux... Incontestablement les conditions idéales pour profiter pleinement d'une « Pagode ».



La prise d'air, indispensable au bon fonctionnement de la ventilation, est aussi magnifique.



La calandre large, encadrée par les phares verticaux, n'est pas sans rappeler celles des illustres aïeules. À dessein !

À la fin des années 1950, le bureau d'études de Mercedes se compose de Karl Wilfert, chef du développement carrosserie, de Friedrich Geiger, ingénieur d'essai et de Béla Barényi, pionnier de la sécurité. En arrivant à Stuttgart, Paul Bracq apporte une touche d'élégance et de couleur toute française à cette équipe focalisée sur la technologie. C'est en mars 1963, au Salon de l'Automobile de Genève, qu'est dévoilée la nouvelle voiture devant remplacer ses deux illustres aïeules. Tâche ô combien délicate quand on connaît les philosophies très différentes de la 190 SL et de la 300 SL. Pragmatique, la marque à l'Étoile s'engage sur une voie médiane : la nouvelle W113 n'est ni un roadster glamour, ni une auto grand sport radicale, mais une voiture de tourisme à deux places offrant un niveau de confort, de sécurité et de performances élevé. Prudente, la marque puise dans les gammes existantes et utilise un maximum d'organes connus. C'est bon pour les finances… et la fiabilité !

Quelle ligne !

Au lancement, c'est bien le design moderne de la 230 SL qui fait sensation, ses angles s'opposant aux courbes des roadsters anglais ou italiens. Pour Wilfert et Geiger, l'auto doit avoir une ceinture de caisse basse et une grande surface vitrée pour offrir un maximum de visibilité. Le capot légèrement bombé, installé au plus près du moteur, domine une large calandre, souvenir des 190 et 300 SL. Les pare-chocs, réduits au strict minimum, passent inaperçus. Les feux arrière, horizontaux, sont aussi discrets que ceux de l'avant, de type *Lichtenheiten* (verticaux et intégrant les clignotants), sont imposants. Les porte-à-faux, réduit à l'avant mais prononcé à l'arrière, dynamisent le profil et procurent un vrai coffre (340 l). Les bourrelets d'aile, fruit d'une erreur de communication entre le service technique et le style, remplacent les célèbres « sourcils » en donnant un sacré caractère au dessin. La beauté de la ligne, tendue et simple, masque la robustesse de la construction. L'intérieur n'est pas en reste : rien ne manque, rien n'est de trop et les matériaux sont de grande qualité. Derrière le volant et son cerclo-avertisseur, les principaux manomètres sont regroupés verticalement, entre le compte-tours à gauche et le tachymètre à droite, sur une planche de bord où cohabitent chrome, tôle peinte, bois massif et autoradio. Très rare à cette époque, la 230 SL dispose d'un système de chauffage (bizone) et de ventilation efficace – même en été – grâce à une splendide entrée d'air devant le pare-brise et à de nombreuses ouvertures dans l'habitacle qui autorisent un contrôle très précis du débit et de la direction du jet. Hard-top en place, l'air est extrait par le ciel de pavillon perforé et les fentes d'aération situées au-dessus de la lunette arrière. De nuit, les leviers de commande sont indirectement éclairés par l'allumage des phares. Enfin, l'auto fait l'impasse sur la console centrale, renforçant ainsi le sentiment d'espace.

Preuve du soin apporté à la conception et à la sécurité de la W113, même l'efficace ventilation de l'habitacle a fait l'objet d'études poussées.

Novatrice techniquement

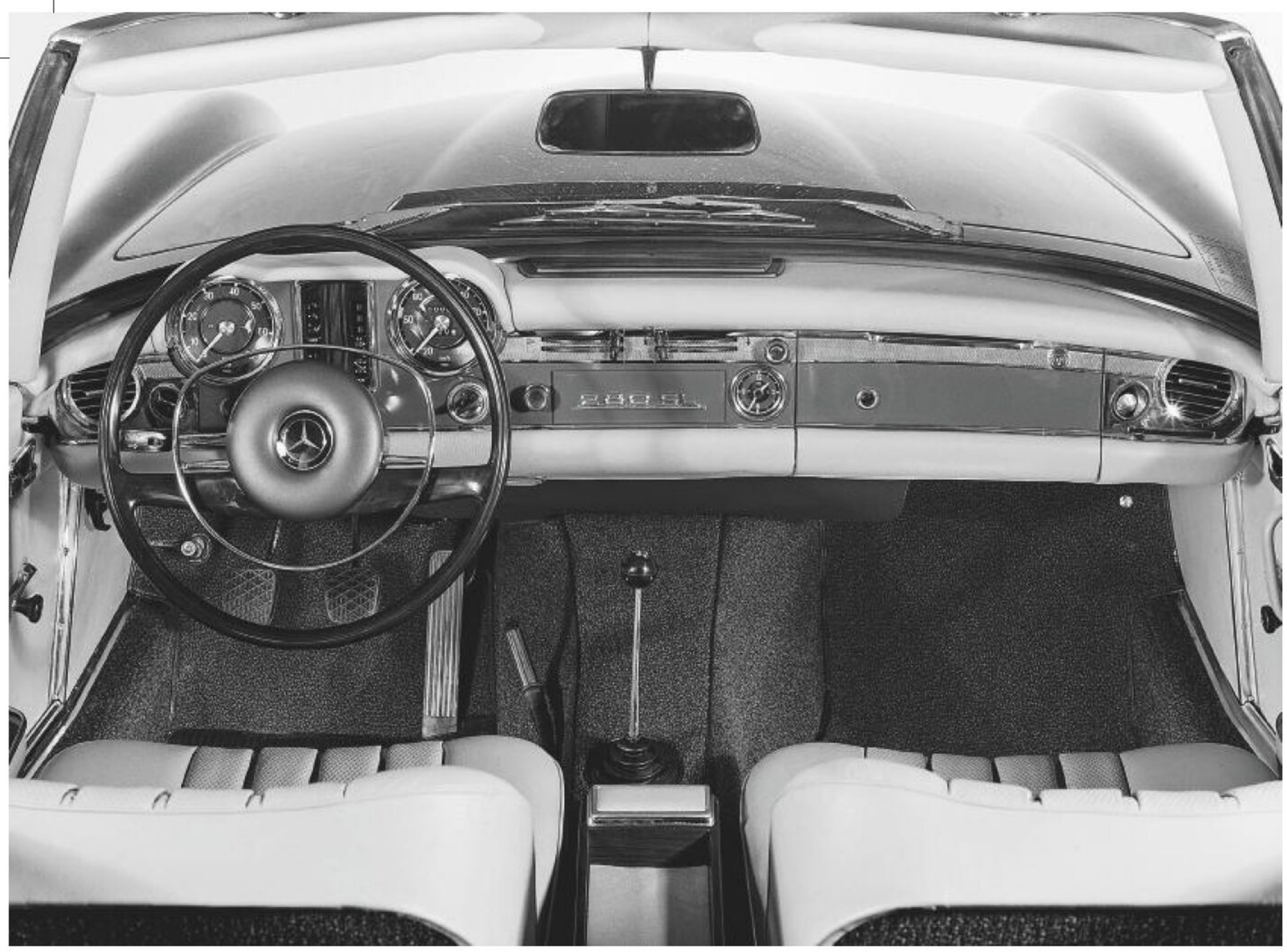
Techniquement, la W113 repose en grande partie sur la 220 SE W111. Elle en reprend le châssis, renforcé et raccourci (empattement de 2,40 m), ainsi que l'ensemble des suspensions. Elles se composent, à l'avant, d'un double triangle, de ressorts hélicoïdaux et d'une barre antiroulis ; à l'arrière, on trouve des bras tirés, un essieu oscillant à faible pivot, des ressorts hélicoïdaux et un ressort hélicoïdal transversal auxiliaire qui compense le carrossage. L'auto est équipée



Au Salon de Genève 1963, le dessin concave du hard-top de Paul Bracq ne fait pas immédiatement l'unanimité.



Lorsque le client choisit des couleurs différentes pour le hard-top et la carrosserie, les enjoliveurs de roues sont assortis au toit.



Le cahier des charges de Mercedes-Benz était simple : construire le meilleur roadster du monde. Les propriétaires actuels en profitent encore.

de pneus radiaux novateurs qui augmentent considérablement l'adhérence… et donnent confiance au conducteur. Grâce aux travaux de Béla Barényi, la 230 SL est la première « voiture de sport » à disposer d'une carrosserie de sécurité intégrant une cellule passagers rigide et des zones de déformation à l'avant et à l'arrière. Les portières et les deux capots sont en aluminium, tout comme le hard top, fruit de la collaboration entre Barényi et Paul Bracq. Ce dernier a créé un toit concave dont la conception avant-gardiste, inhabituelle pour l'époque et qui ne fait pas l'unanimité, est visuellement légère tout en offrant une grande solidité et une excellente garde au toit. Ce lourd couvre-chef (42 kg) en forme de pagode devient l'un des principaux atouts stylistiques de la W113, un paradoxe pour un roadster ! Il est, bien sûr, à l'origine du surnom planétaire donné à la voiture.

Unique moteur

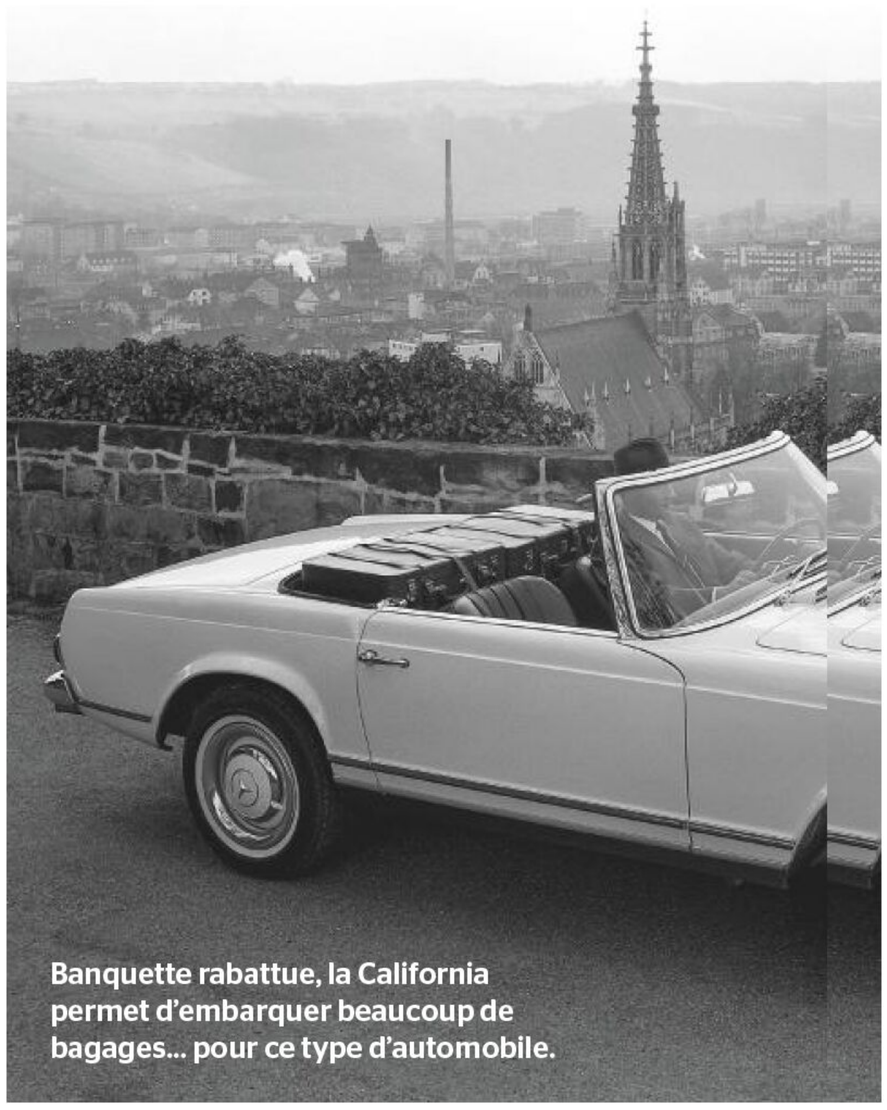
Pour la 230 SL, « Rudi » Uhlenhaut a amélioré le moteur M127 de la 220 SE en développant une nouvelle culasse, en modifiant les soupapes et en augmentant la compression. Il utilise un arbre à cames plus grand et choisit un système d'injection MultiJet Bosch à six pistons. La cylindrée atteint 2 306 cm^3 pour une puissance de 150 ch. Outre la boîte manuelle à quatre rapports montée de série, une boîte automatique, également à quatre rapports, est disponible en option, une première pour une SL. La voiture est proposée en trois versions : roadster avec capote, coupé avec toit amovible et coupé avec toit amovible et capote, les trois pouvant bénéficier d'un siège transversal optionnel à l'arrière. La W113 est bien équipée pour l'époque, mais la liste des options n'en reste pas moins fournie. On mentionnera la direction assistée – recommandée eu égard au poids important de la voiture –, la climatisation, la boîte automatique déjà citée, la boîte manuelle à cinq rapports, divers autoradios Becker, le très rare hard-top à toit ouvrant, les barres de toit chromées, le rétroviseur extérieur droit ou encore le jeu de valises. Le garnissage est réalisé avec un tissu de qualité, mais le client peut opter pour une sellerie en cuir, de même qu'il peut choisir la couleur du hard-top. La fin de l'année 1964 apporte les premières évolutions : roue de secours à plat à droite et jantes de 16 pouces. Une boîte ZF à cinq rapports (ZF S 5-20) est proposée en option dès septembre 1965, tandis que la boîte manuelle à quatre rapports tire plus court dès novembre de la même année. La production, qui aura duré quatre ans, s'arrête définitivement en janvier 1967. Au total, 19 831 exemplaires auront été produits avant que n'apparaisse la 250 SL.

La 250 SL

Assemblée en série depuis décembre 1966, la 250 SL est présentée le 27 février 1967. Extérieurement, rien ne la distingue à l'exception d'un chrome de jante entourant l'enjoliveur. Les modifications concernent en fait le moteur et le système de freinage, tous deux améliorés à partir de la 250 SE. Le moteur 2.5 (M129 III) dispose d'un vilebrequin à sept paliers, d'un refroidisseur d'huile et d'une toute nouvelle culasse. Il offre un couple de 220 Nm (+ 10 %) pour une puissance inchangée (150 ch), mais avec plus

LE SAVIEZ-VOUS ?

Lors de l'un des lancements presse de la W113 sur le circuit compact de Montroux, Rudolf Uhlenhaut fait la démonstration de la voiture et, à 57 ans, réussit un tour en 47,5 s. Le même jour, Mike Parkes, ingénieur d'essai Ferrari et futur pilote de F1, effectue des essais et fait tourner sa Ferrari 250 GT Berlinetta en 47,3 s, seulement 0,2 s de moins que Uhlenhaut !



Banquette rabattue, la California permet d'embarquer beaucoup de bagages… pour ce type d'automobile.



Les fins montants et la concavité du hard-top procurent au conducteur l'excellente visibilité voulue par Mercedes-Benz.





Le châssis de la W113 bénéficie de zones de déformation avant et arrière… comme la W111. Une première sur un roadster.



LA VERSION CALIFORNIA

En mars 1967, la 250 SL inaugure la version California, dépourvue de capote et de couvre-tonneau métallique, mais dotée d'un hard-top. Libérée, la cave à capote offre un espace à bagages ou transforme la 230 SL en coupé 2+2 *via* une banquette assez sommaire. La California est principalement réservée aux régions peu pluvieuses, car l'installation d'une capote *a posteriori*, si elle n'est pas impossible, semble bien périlleuse. Mercedes avait cependant créé une référence de pièces détachées spécifiques (113 770 0101 – capote pour transformation de coupé en roadster). Cette version possède, elle aussi, les perçages de fixation adéquats réalisés en usine, qui ne sont toutefois visibles qu'après le démontage des revêtements latéraux au niveau des montants B. De plus, il est impératif de modifier la carrosserie, car l'évidement nécessaire au bon positionnement de l'armature est absent. Une fois ce défaut corrigé, le châssis de la capote se fixe simplement, avec quatre vis et écrous. Mais prudence : le coût des pièces et de la main-d'œuvre rend cette opération très peu rentable.





La ligne délicieusement anguleuse et les porte-à-faux de la W113 rompent avec les « canons » de la concurrence.



À cette époque, l'éclairage est presque symbolique, même sur une Mercedes-Benz.



À l'arrière, l'extrême finesse des feux traduit un choix plus esthétique que sécuritaire.

de souplesse. Les disques ATE remplacent les Girling à l'avant et les tambours à l'arrière et l'auto est équipée d'un régulateur de force de freinage. La capacité du réservoir passe de 65 à 82 l, au bénéfice de l'autonomie… mais pas du poids qui croît de 65 kg. Les versions américaines reçoivent des catadioptres à partir d'août 1967, lumineux dès juillet 1969. Réputée peu fiable mécaniquement (déformation de la ligne d'arbre), la 250 SL est aussi la plus rare, car elle n'est produite que durant un peu plus d'un an. De fait, 5 196 exemplaires seulement sont sortis des chaînes lorsqu'arrive la 280 SL en janvier 1968.

La 280 SL

Intérieurement, rien ne change fondamentalement, seuls les sièges devenant plus épais et plus confortables. Extérieurement, la 280 SL se distingue par ses enjoliveurs plus plats et ses jantes à trous chromées. Elle reçoit le nouveau moteur M130 de 2,8 l de cylindrée. Il délivre 170 ch, soit 10 de plus que la 280 SE grâce à un réalésage et à un arbre à cames différent. Il se marie à merveille avec la boîte automatique qui équipe près de 90 % des modèles. Comparé à la 250 SL, la nouvelle version voit sa puissance progresser de 20 ch et son couple atteint 247 Nm (à 4 500 tr/mn, tout de même) sans pour autant révolutionner les performances. Les suspensions sont plus souples et la direction assistée est fournie de série à partir de 1970. La W113 est un vrai succès commercial et sa production ne prend définitivement fin qu'en mars 1971, après que 23 885 exemplaires de la 280 SL aient été vendus.

Pionnière

La « Pagode » ne peut évidemment pas être considérée comme la remplaçante de la 300 SL. Elle se présente plutôt comme une descendante plus musclée, confortable et technologique – en un mot plus moderne – de la 190 SL. Sans réelle concurrence et forte de 48 462 voitures fabriquées en huit ans, elle installe définitivement le concept SL et ouvre la voie au formidable succès de la R107. L'amour que lui portent les collectionneurs depuis de nombreuses années – qui aboutit aujourd'hui à des tarifs prohibitifs pour des exemplaires pas toujours flamboyants – témoigne de l'intemporalité de sa ligne et de l'exceptionnel niveau de conception et de qualité de fabrication dont elle a bénéficié. Une vraie Mercedes, en somme. ■

	230 SL	250 SL	280 SL
Type	W113	W113 A	W113 E28
Années	07/63 à 01/67	12/66 à 01/68	01/68 à 03/71
Production	19 831	5 196	23 885
Dont Export	11 726	3 808	18 681
Dont USA	4 752	1 761	12 927
Cote (€)	80 000	75 000	90 000



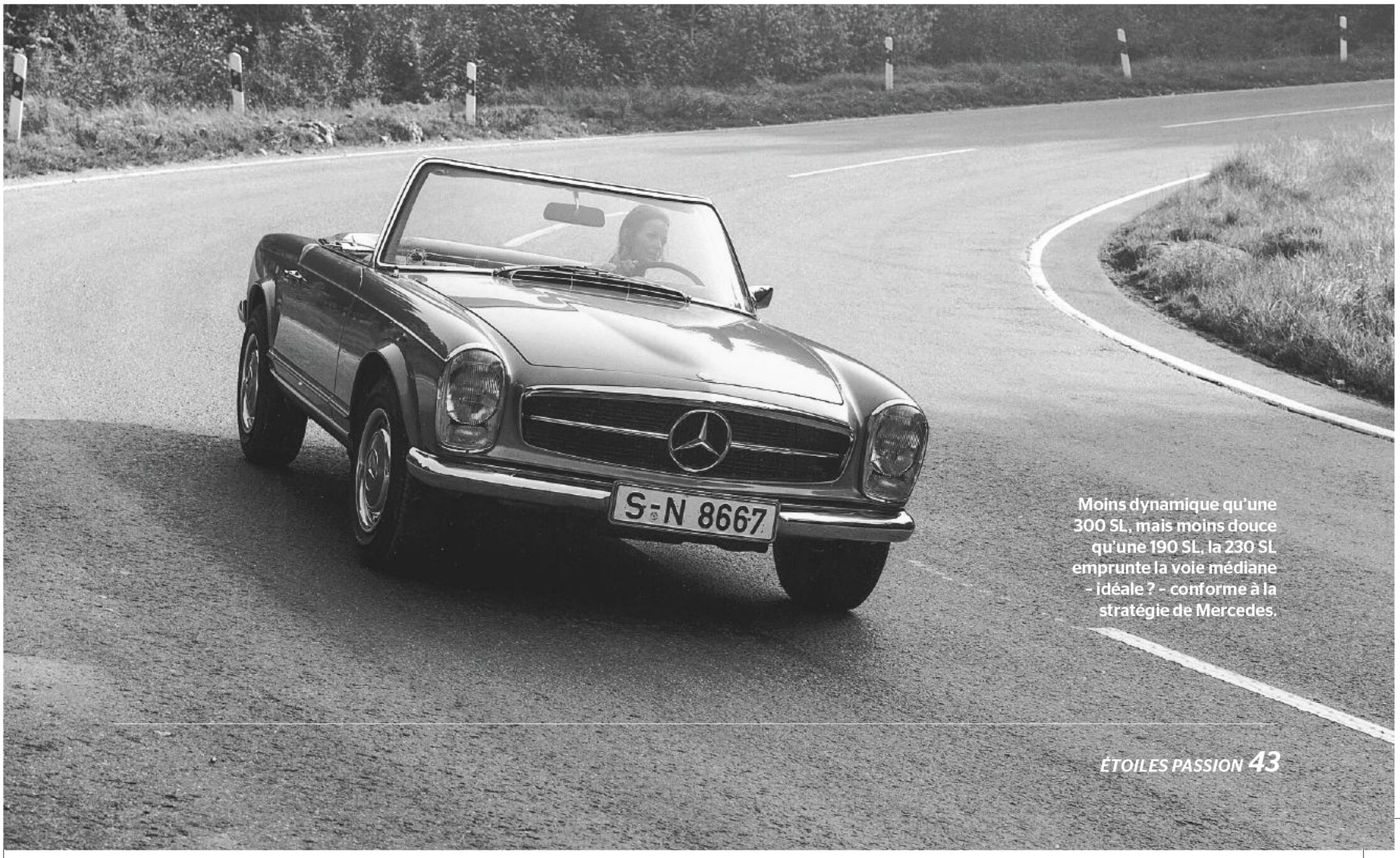
Beaucoup de chromes, mais le bouchon du réservoir est visible et les gaz d'échappement ternissent souvent le pare-chocs et le phare arrière droit.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Peu de véhicules peuvent se vanter d'avoir eu autant de propriétaires prestigieux que la « Pagode ». John Lennon et Tina Turner en ont eu une, comme la veuve du « King », Priscilla Presley. Les stars de cinéma Audrey Hepburn, Peter Ustinov et Charlton Heston ont aussi succombé à ses charmes, de même que Juan Manuel Fangio et son grand rival Sir Stirling Moss. Plus près de nous, signalons le pilote de F1 David Coulthard, l'ancienne Spice Girl Emma Bunton et la désormais mégastar Harry Styles.

FICHE TECHNIQUE

Modèle	230 SL	250 SL	280 SL
Moteur	6 cylindres en ligne en position longitudinale		
Type	W113 – Type 042	W113A – Type 043	W113 E28 – Type 044
Type moteur	M 127 II	M 129 III	M 130
Cylindrée (en cm³)	2 306	2 496	2 778
Alésage x course (en mm)	82 x 72,8	82 x 78,8	86,5 x 78,8
Puissance	150 ch à 5 500 tr/mn		170 ch à 5 750 tr/mn
Couple	200 Nm à 4 200 tr/mn	220 Nm à 4 200 tr/mn	245 Nm à 4 500 tr/mn
Alimentation	Injection mécanique Bosch		
Boîte manuelle 4	Série jusqu'à 10/65		
Boîte manuelle 4 (pont court)	Série à partir de 11/65	Série	
Boîte manuelle 5 ZF S 5-20	Option à partir de 09/65	Option	
Boîte automatique	Option		
Direction	Recirculation de billes (direction assistée en option)		
Freinage	Hydraulique à double circuit avec amplificateur de dépression		
Freins AV	Disques 253 mm	Disques 273 mm	
Freins AR	Tambours 230 mm	Disques 279 mm	
Suspension avant	Double triangulation, ressorts hélicoïdaux et barre de torsion stabilisatrice		
Suspension arrière	Essieu oscillant à une articulation avec ressort de compensation, ressorts hélicoïdaux		
Longueur (mm)	4 285		
Largeur (mm)	1 760		
Hauteur (mm, capote fermée)	1 320		
Empattement (mm)	2 400		
Diamètre de braquage (m)	10,35		
Voies AV/AR (mm)	1 486 / 1 487	1 484 / 1 485	
Poids à vide (kg)	1 295	1 360	
Jantes	5 1/2 J x 14 H	6 J x 14 HB	
Pneumatiques	185 HR 14		
Roues motrices	Arrière		
Réservoir (l)	65	82	
Consommation (l/100 km)	10,2	11,2	11,4
Vitesse (km/h)	200	195	200
0 à 100 km/h (s)	11,1	10	9



Moins dynamique qu'une 300 SL, mais moins douce qu'une 190 SL, la 230 SL emprunte la voie médiane – idéale ? – conforme à la stratégie de Mercedes.



Jeu de piste !

RÉUSSIE, LA LIGNE DE LA W113 N'ÉVOLUERA PAS PENDANT LES HUIT ANS DE SA PRODUCTION. MAIS AVEC TROIS MOTEURS, PLUSIEURS TRANSMISSIONS ET LONGUEURS DE PONT ET DE NOMBREUSES OPTIONS SANS COMPTER LES « AMÉRICAINES » RÉIMPORTÉES CES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES, L'IDENTIFICATION DES VERSIONS ET DES ÉQUIPEMENTS S'AVÈRE COMPLEXE. VOICI QUELQUES PISTES À SUIVRE POUR NE PAS SE TROMPER...

Textes : Paul Campion – Photos : Mercedes-Benz Classic – DR

Les 230 SL

- Roue de secours en position verticale à gauche dans le coffre, puis à plat dès octobre 1964.
- Poignée de maintien sur la portière conducteur jusqu'en novembre 1963, puis accoudoirs.
- Manivelles de lève-vitres chromées jusqu'en novembre 1965, puis assorties à la sellerie.
- Coque de rétroviseur intérieur chromée.
- Réservoir de 65 l jusqu'en novembre 1965, puis de 82 l.
- Cerclo-avertisseur plat au sommet et passant derrière le moyeu rembourré du volant avec anneau chromé.
- Freins arrière à tambours.
- Jantes en trois parties : roue en acier couleur carrosserie, anneau chromé, capuchon central assorti à la couleur du hard-top s'il est d'une couleur différente de celle de la carrosserie.
- Capote des premières 230 SL avec baguette décorative chromée au-dessus de la lunette arrière.

Les 250 SL

- Freins avant et arrière à disques ATE.
- Cerclo-avertisseur rond au sommet.
- Derniers modèles avec levier de clignotants chromé, plus long et coudé.
- Tableau de bord en une seule pièce au lieu d'être divisé.
- Commandes de chauffage en caoutchouc noir dès août 1967.
- Rembourrage supérieur du tableau de bord dès août 1967.
- Nouvelles poignées de portes et manivelles moins saillantes.
- Coque de rétroviseur intérieur en plastique noir.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans la liste des options figure le code 411 correspondant à un hard-top avec toit ouvrant coulissant fabriqué par Webasto (poignée en T) ou par Golde (manivelle ou mécanisme électrique sur commande spéciale). Un doute subsiste cependant sur l'existence de cette option, certains spécialistes avançant que le code option 411 n'est pas valable pour la W113 et que seules quelques voitures ont bénéficié, après leur livraison, d'un toit ouvrant mécanique Webasto.

Une version destinée aux États-Unis est reconnaissable à ses phares scellés ronds, à ses butoirs de pare-chocs et à ses catadioptres latéraux.

Les 280 SL

- Nouveaux enjoliveurs de roue et jantes à trous.
- Sellerie de série en MB Tex à « gros grain » et sièges épais.
- Levier de clignotants chromé, plus long et coudé.
- Clignotants arrière orange au lieu de rouges à partir de février 1969.
- Lunette de hard-top chauffante dès août 1969.
- Baguettes optionnelles de hard-top en alu et non en laiton massif chromé à compter de décembre 1969.
- Feux de détresse installés (mais non branchés en France) à compter de février 1970.
- Vase d'expansion en plastique au lieu de métal à partir de mars 1970.
- Feux halogènes en option à compter d'avril 1970.
- Jantes en alliage Fuchs Bundt Cake « Barrock » en option à partir d'août 1970.

Les « Américaines »

- Butoirs sur les pare-chocs avant.
- Repose-têtes.
- Quatre catadioptres sur les ailes (lumineux dès juillet 1969).
- Vide-poches souples sur les portières.
- Instrumentation en miles et degrés Farenheit.
- Phares avant ronds de type « sealed beam » et sans antibrouillards à partir d'octobre 1968.
- Feux de détresse opérationnels.
- Cerclo-avertisseur mat.
- Ceintures de sécurité.
- Plaque constructeur fixée sur le cadre de portière gauche.
- Rapports de pont différents.

Les moteurs

Le numéro du moteur est frappé dans le sens de la marche, à l'arrière gauche, en haut du bloc moteur.

- 127.981 correspond à une 230 SL, mais les terminaisons 982 et 984 indiquent un moteur issu d'une 220 SEb.
- 129.982 correspond à une 250 SL, mais les terminaisons 980 et 981 indiquent un moteur issu d'une 250 SE.
- 130.983 correspond à une 280 SL, mais les terminaisons 980 et 984 indiquent un moteur issu d'une 280 SE/SEL.
- Les deux chiffres suivants désignent le type de boîte de vitesses (10 pour manuelle, 12 pour automatique)
- Les six derniers chiffres désignent le numéro de série.



L'inscription « 280 » coulée dans le bloc n'assure pas que c'est bien le moteur d'une 280 SL, mais les 2e, 3e et 6e chiffres font foi.

La plaque constructeur



Les numéros de la plaque constructeur doivent correspondre à ceux de la carte grise.

Sur la carte grise figure le numéro VIN (Vehicle Identification Number) qui commence par WDB suivi de quatorze caractères que l'on retrouve sur la plaque constructeur fixée au véhicule en haut à gauche du tablier.

Ainsi, dans 113 044 12 014778 :

- « 113 » indique le type, ici la « Pagode » W113 ;
- « 044 » indique une version 280 SL (042 pour 230 SL et 043 pour 250 SL) ;
- « 1 » indique une conduite à gauche (2 pour conduite à droite) ;
- « 2 » indique une boîte de vitesses automatique (0 pour boîte manuelle) ;
- « 014778 » indique le numéro d'ordre de production.

Cette plaque appartient donc à une 280 SL, conduite à gauche et boîte de vitesses automatique. Le 14 778e exemplaire produit.

Trois types de phares

Il existe trois types de phares aux formes différentes : verre bombé pour les ampoules standard, verre plat pour les ampoules à iode et phare américain avec verre rond intégré au bloc optique.

Mais attention : pour les deux côtés de l'auto et par souci d'économie, Mercedes utilisait un seul cerclage de phare chromé qui présente, en partie haute, un léger pli du métal. L'aile reprend ces deux plis, mais, à l'intérieur, il est très fin et s'efface après environ deux centimètres, le rendant presque invisible à l'œil. Il faut passer le doigt pour vérifier que ce détail, presque toujours supprimé en carrosserie à la suite d'un choc avant ou si l'auto est repeinte, est bien présent. C'est un bon indice de vie de l'auto. Ouvrez l'œil !



L'aile doit présenter une fine arête.



Bloc optique classique.



Bloc optique plat (option).



Bloc optique version USA.

Les codes peinture

À l'époque, les peintures étaient non seulement plus gaies qu'aujourd'hui, mais aussi très nombreuses et parfois proposées sur un seul millésime. Nous en avons recensé 47, certaines étant peut-être des demandes spéciales.

Peinture			Modèle		
Code	**Nature**	**Nom**	**230 SL**	**250 SL**	**280 SL**
040	Laque	noir	•	•	•
050	Laque	blanc	•	•	•
124	Laque	gris Arabe	•	•	•
140	Laque	gris clair	•		
158	Laque	gris blanc	•	•	•
162	Laque	gris bleu	•	•	
172	Métal	gris Anthracite	•	•	•
173	Laque	gris Anthracite			•
178	Métal	gris moyen	•	•	
180	Métal	gris Argent	•	•	•
181	Laque	beige clair	•	•	•
190	Laque	gris Graphite	•	•	
226	Laque	vert Mousse	•		
268	Laque	vert foncé	•	•	•
291	Laque	vert Olive		•	•
304	Laque	bleu Horizon	•	•	•
332	Laque	bleu foncé	•	•	
334	Laque	bleu clair	•	•	
335	Laque	bleu	•	•	
350	Laque	bleu moyen	•	•	•
387	Métal	bleu	•	•	•
396	Métal	bleu moyen	•	•	•
408	Laque	brun Havane	•	•	
423	Laque	brun Tabac			•
460	Laque	brun rouge foncé	•	•	•
461	Métal	brun Bronze	•	•	•
462	Métal	beige Tunis	•	•	•
463	Métal	cuivre	•	•	
467	Métal	beige sable			•
501	Laque	rouge		•	
516	Laque	rouge moyen	•		
519	Laque	rouge clair	•		
542	Laque	rouge foncé		•	•
567	Métal	rouge Lasure	•	•	
568	Laque	rouge Signal	•	•	•
571	Métal	rouge	•	•	•
573	Laque	rouge Bourgogne	•		
576	Laque	rouge			•
670	Laque	ivoire clair	•	•	•
716	Laque	beige gris	•	•	
717	Laque	blanc Papyrus	•	•	•
726	Laque	gris beige			•
728	Laque	gris beige			•
834	Métal	vert Mousse		•	•
903	Laque	bleu			•
904	Laque	bleu foncé			•
906	Métal	bleu clair			•

Le numéro de la couleur d'origine se trouve à gauche dans le compartiment moteur sur une plaquette, près de la pompe du lave-glace.



Pas sûr que beaucoup de clients aient tracté des caravanes, mais l'option « attelage » existait.



Becker a proposé divers modèles, y compris ceux adaptés aux USA.



Galerie et porte-skis étaient particulièrement prisés, notamment en Allemagne.



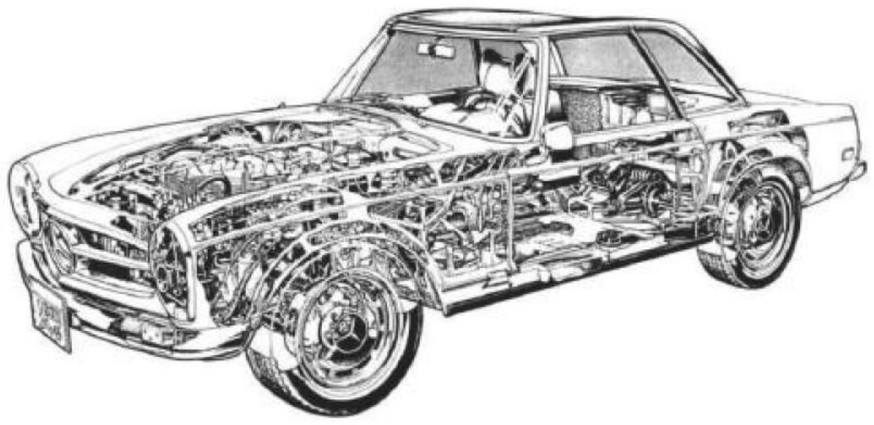
Le volant blanc imitant l'ivoire était assez fréquemment sélectionné.

Les codes option

On fustige souvent les constructeurs allemands pour la liste sans fin d'options proposées sur un modèle. Et ça ne date pas d'hier puisqu'on en compte plus de 150 sur la W113, dont certaines, il est vrai, totalement anecdotiques comme le code 294 (boîte à chapeaux !). Les principaux sont repris dans le tableau ci-dessous :

Les principaux codes option de la « Pagode »	
230	Boîte de vitesses manuelle ZF à cinq rapports
246-247-248-249	Lunette arrière chauffante électrique (différents types de verre)
256	Essieu arrière avec différentiel à glissement limité
269	Galerie de toit. Galerie de coffre disponible en accessoire
280 – 281-282-283	Jeu de bagages de coffre (trois ou quatre pièces)
289	Porte-skis (option 600 obligatoire)
294	Boîte à chapeaux
315	Feu de détresse, version américaine
345	Phares antibrouillards avant
417	California Coupé, toit rigide et banquette arrière
420	Boîte de vitesses automatique, levier au plancher
422-423	Direction assistée
462	Feu antibrouillard arrière
491	Version américaine
502-503-506	Rétroviseur extérieur (côté droit, gauche, les deux)
510	Radio Becker Mexico à cassette
511	Radio Becker Mexico (LMKU)

Les principaux codes option de la « Pagode »	
512	Radio Becker Europa à cassette
513	Radio Becker Europa stéréo, version américaine
514	Radio Becker Europa (LMKU)
515	Radio Becker AM-FM, version américaine
516	Radio Becker Grand Prix (LMKU)
517	Radio Becker Monte-Carlo
518	Radio Becker Europa stéréo
519	Radio Becker Grand Prix, version américaine
531	Antenne automatique
551	Volant de direction couleur ivoire
565	Siège arrière latéral
571-572-573	Appui-tête (droit, gauche, les deux)
600	Toit rigide avec moulures nécessaires pour option 269 et 289
630	Pneus à carcasse radiale
640	Jantes en alliage léger Bundt Cake « Barrock » (à partir de 10/69)
835	Tapis de coco



Qualité, fiabilité, mais…

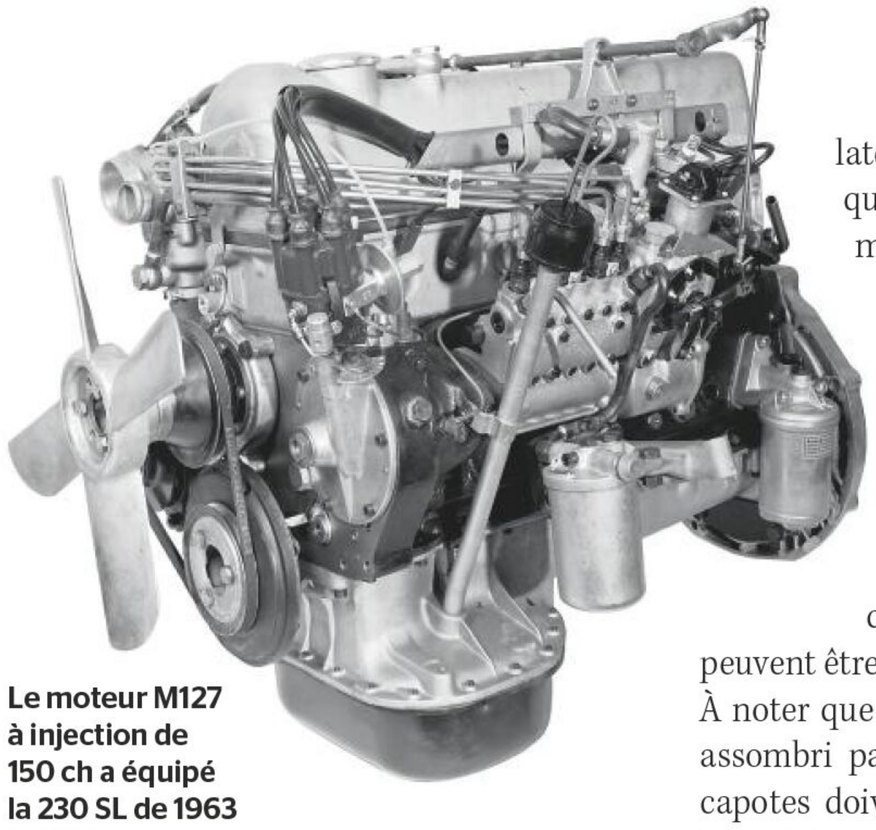
SI, AUJOURD'HUI, LES « PAGODES » SONT RECHERCHÉES ET CHÈRES, IL FUT UN TEMPS OU ELLES N'INTÉRESSAIENT PRESQUE PERSONNE. CONSÉQUENCE DE CE DÉSAMOUR PASSAGER, CES AUTOS, TRÈS FIABLES POUR L'ÉPOQUE, FURENT ENTRETENUES *A MINIMA*, LOIN DES RECOMMANDATIONS DU CONSTRUCTEUR, AVEC LES CONSÉQUENCES FÂCHEUSES QUE L'ON IMAGINE. LA VIGILANCE S'IMPOSE !

Textes : Philippe Auquebon – Photos : Mercedes-Benz Classic – DR

Avant l'inspection physique, il convient en premier lieu d'examiner l'historique, les documents officiels et les numéros de série (bonne auto avec le bon moteur). Normalement, le cadre du capot, le capot, la base du toit rigide et le support de la boîte de vitesses doivent tous porter le numéro unique de carrosserie de la voiture. Une partie de l'information se trouve sur la pompe à injection (sujet sensible et coûteux), l'autre sur une plaque rivetée au niveau de l'aile avant gauche.

Châssis et carrosserie

Visuellement, les écarts entre les panneaux doivent être constants, l'inverse pouvant révéler d'anciens accidents. Les points de soudure entre l'extérieur et l'intérieur des ailes avant doivent être lisses. Comme pour toute ancienne, il faut scruter les dessous pour détecter la corrosion sur les longerons arrière (col de cygne), les intérieurs d'ailes, les bas de caisses (dont les caches latéraux doivent être vissés à la carrosserie, ni soudés ni rivetés), les entourages de phares et les planchers, car les frais de carrosserie sont rapidement très élevés. Les chromes doivent être au complet, car leur recherche est fastidieuse et leur remplacement très coûteux.



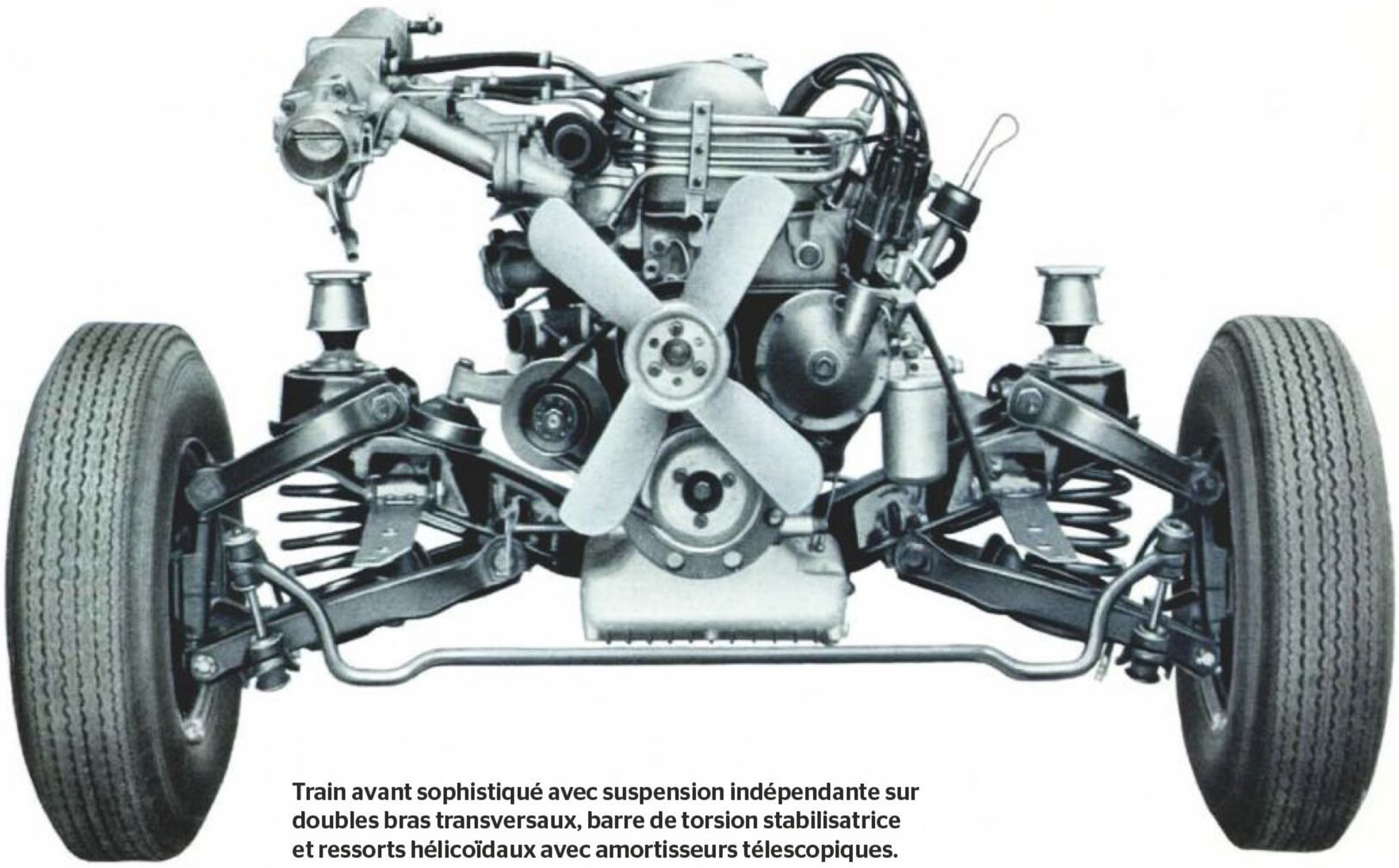
Le moteur M127 à injection de 150 ch a équipé la 230 SL de 1963 à 1967.

Intérieur et accastillage

Le matériau MB Tex est extrêmement durable, mais le rembourrage en crin de cheval des sièges se détériore avec le temps. Il faut vérifier que l'habitacle n'a subi aucun dégât des eaux et que le bois au-dessus du tableau de bord n'est ni pourri, ni craquelé. Si, porte ouverte, la manivelle des vitres latérales tourne dans le vide sur quelques centimètres, l'une des mâchoires de guidage en métal, collée sur la vitre, s'est certainement détachée et il faudra démonter ! Il convient de tester le chauffage et tous les circuits électriques, car les problèmes sont assez courants et les réparations coûteuses. Les optiques avant peuvent être fêlés et les feux arrière fissurés. À noter que le feu arrière droit est souvent assombri par les gaz d'échappement. Les capotes doivent s'installer aisément, mais, lorsqu'elles sont neuves, elles sont difficiles à fermer et semblent trop courtes si elles n'ont pas été exposées à une source de chaleur leur permettant de s'étirer correctement. Les hard-tops ayant tendance à rouiller sur leur face inférieure, au niveau des coins arrière, il est préférable d'y jeter un coup d'œil. Le cric et la trousse à outils peuvent se trouver en occasion.

Moteurs

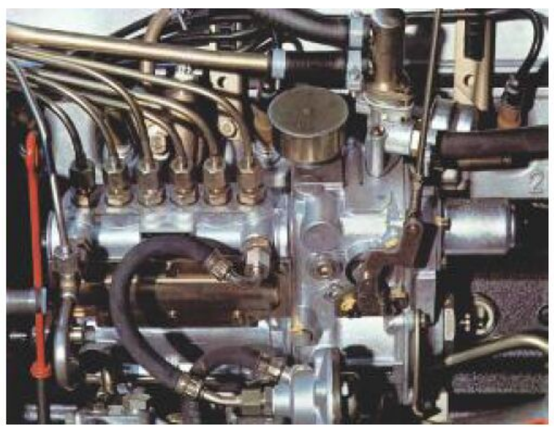
Il faut avant tout s'assurer que la « Pagode » dispose d'un moteur de « Pagode »… et non de berline. Le joint de culasse peut se



Train avant sophistiqué avec suspension indépendante sur doubles bras transversaux, barre de torsion stabilisatrice et ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs télescopiques.

rompre, notamment sur les voitures laissées au ralenti pendant de longues périodes. Un raté d'allumage ou une surchauffe sont des signes avant-coureurs. Il faut donc vérifier que le moteur démarre au quart de tour et qu'il monte rapidement en température. Une fumée bleue à l'accélération est probablement due à des joints de tige de soupape durcis ou usés. Les blocs sont en fonte, mais les culasses sont en aluminium. Les moteurs sont donc sujets à la corrosion si les niveaux d'antigel ne sont pas maintenus. La présence d'un inhibiteur de corrosion dans le liquide de refroidissement est essentielle pour éviter que le système ne s'envase, provoquant une surchauffe et une défaillance du joint de culasse. Le 2.5 a mauvaise réputation en raison d'une ligne d'arbre qui peut se déformer, notamment le palier central et le numéro 7 qui se détériorent, causant des fuites d'huile qui usent prématurément le vilebrequin et imposent, à terme, la réfection de tout le bas moteur. S'ils sont menés avec la douceur qui sied si bien à la « Pagode » et entretenus régulièrement (vidange tous les 5 000 km, révision complète tous les 10 000 km), les moteurs sont robustes et fiables.

La pompe à injection mécanique du moteur envoie automatiquement, au bon moment, la bonne quantité de carburant à chaque cylindre.



Transmission

Si possible, vérifier que l'huile est bien rouge, signe d'un entretien assez récent. La rare boîte ZF présente assez souvent des traces de fuite. Si la boîte automatique perd de sa douceur de fonctionnement et génère des à-coups au changement de rapport, il convient d'abord de vérifier le réglage du moteur, les deux étant liés, avant d'envisager une coûteuse intervention sur la boîte elle-même.

Trains roulants

Généralement, le train avant est plus souvent touché, en raison du poids, avec l'usure des axes de fusée, le desserrage des axes de réglages de carrossage et les silentblocs de berceau du train. Il n'est pas rare non plus de voir des « Pagode » à l'arrière avachi, le système d'essieu brisé étant coupable de cette situation. Si le pont arrière est gras, il faut prêter une grande attention aux bruits.



L'essieu oscillant mono-articulé avec ressort de compensation censé conférer à la 280 SL son excellente tenue de route.

Freinage

Il n'appelle aucune critique, mais il convient, comme tout élément de sécurité, de le vérifier à l'achat, de le faire réviser et surtout de l'entretenir par la suite.

Les imports

Beaucoup de « Pagodes » ont été exportées aux États-Unis avec des modifications spécifiques (phares, pare-chocs, catadioptres, motorisations…) qu'il est assez coûteux de remettre en configuration européenne. Une 280 SL américaine avec un rapport de pont assez court est amusante en reprises, mais elle est plutôt inadaptée à la conduite rapide en raison du régime moteur élevé. C'est un vrai sujet.

L'avis de la rédaction

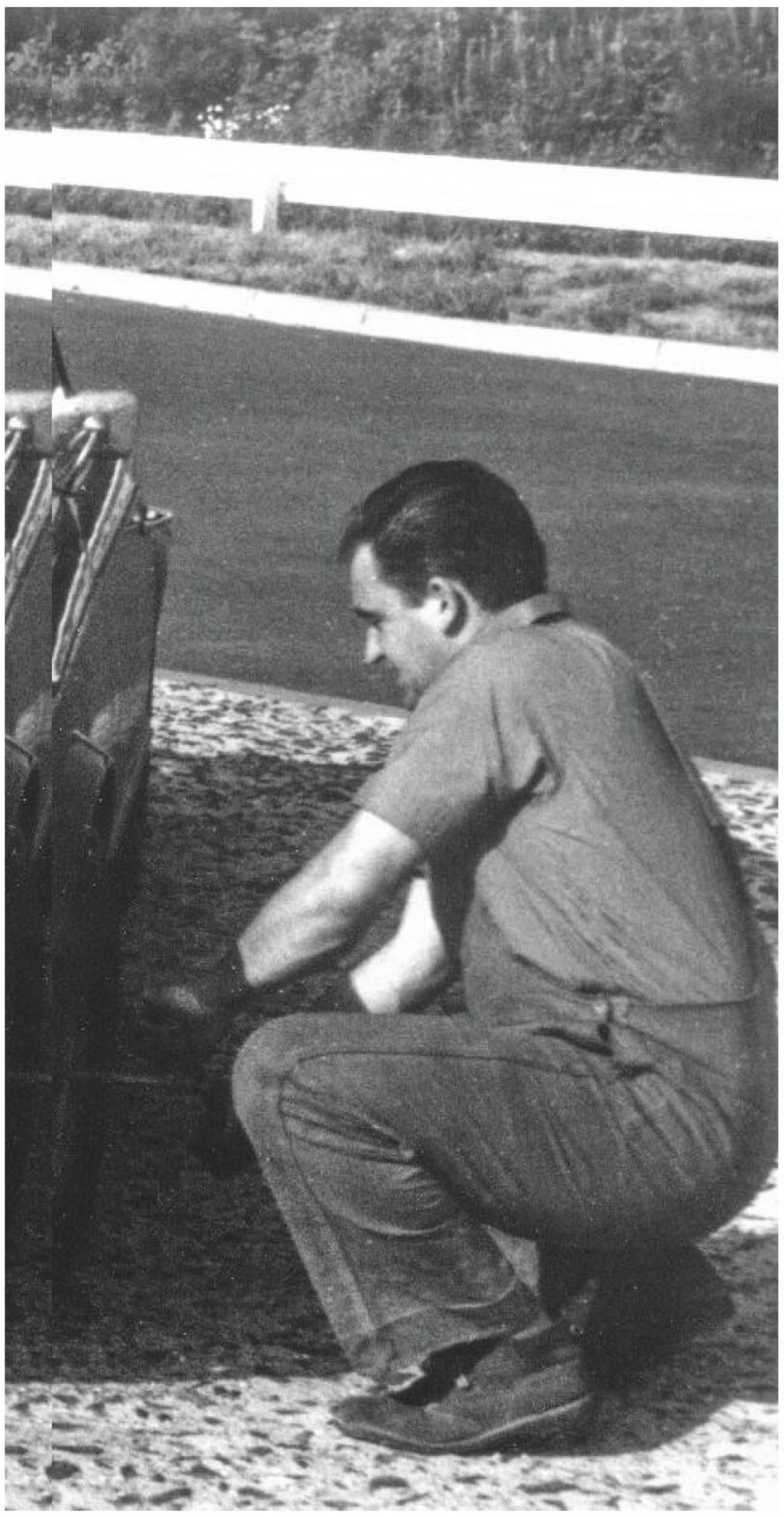
On ne le dira jamais assez : mieux vaut se faire accompagner par un spécialiste du modèle et viser un bel exemplaire. Même si la plupart des pièces sont encore disponibles dans le réseau Mercedes-Benz ou chez les revendeurs spécialisés, une auto bien entretenue et au passé limpide, bien que plus chère à l'achat, sera finalement, source d'économies ! ■



« Pagodes » survitaminées !

UNE FOIS LA W113 LANCÉE, LES INGÉNIEURS DE MERCEDES-BENZ ONT CONTINUÉ À EXPLORER DES PISTES VISANT A EN AMÉLIORER LES PERFORMANCES. MAIS LA SL N'A CONNU QUE TROIS ÉVOLUTIONS MOTEUR, PREUVE D'EXPÉRIMENTATIONS PEU CONCLUANTES. QUANT À LA COMPÉTITION, ELLE EST RESTÉE ANECDOTIQUE !

Textes : Paul Campion – Photos : Mercedes-Benz Classic – DR





Malgré une courte carrière en compétition, la W113 s'impose dans le Spa-Sofia-Liège 1963.

Lorsqu'elle est équipée du lourd moteur 6.3, le train avant et les pneumatiques de la W113 souffrent le martyre. Les vérifications de sécurité sont indispensables.

230 SL 6.3 (W113/12)

Le projet voit le jour à l'instigation de Rolf Uhlenhaut et d'Erich Waxenberger, même si les raisons n'en sont pas très claires. Une étude pour le marché américain, si friand de motorisations V8 ? Les ingénieurs de Stuttgart considéraient-ils la « Pagode » comme sous-motorisée ? Toujours est-il que, du 3 au 5 juillet 1967, Waxenberger effectue des essais sur la boucle nord du Nürburgring avec une « Pagode » équipée du moteur V8 de la 600 (6.3 l, 250 ch), rentré au chausse-pied après moult modifications de la baie moteur et du bossage du capot. Elle bénéficie de longerons et de traverses renforcés, d'une direction décalée, d'amortisseurs plus durs, de pneus Dunlop de course (usés à l'avant après seulement neuf tours !), d'un rapport de pont de 3,23 et d'un carrossage négatif (jusqu'à -5°) de l'essieu arrière. La consommation de carburant, qui atteint 22 l/100 km en conduite normale, dépasse les 35 l/100 km pendant l'essai sans réelle amélioration des performances, le meilleur tour étant réalisé en 10'40". De plus, le surpoids imposé par le gros V8 rompt le bel équilibre de la 230 SL, crée de graves déformations du train avant et génère un effet de rotation des freins. Le projet est aussitôt abandonné et la voiture sert de banque d'organes avant d'être définitivement détruite, destin des prototypes à l'époque.

280 SL à moteur Wankel (R113 W33-29)

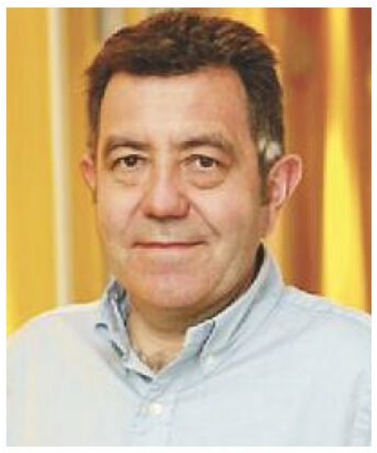
Du 18 juin au 23 octobre 1968, de longs essais sont menés sur une « Pagode » équipée d'un moteur Wankel (type M50 F) répondant au doux nom de code R113 W33-29 et proposant des caractéristiques remarquables : 3,36 l de cylindrée, 203 ch et un couple de 286 Nm à 3 500 tr/mn. Cette auto atteint 205 km/h et effectue le 0 à 100 km/h en 8,7 s. Mais le problème concerne la consommation, principalement à faible ou moyenne vitesse, car le M130 de série des 280 SL est bien moins gourmand. En revanche, le Wankel à piston rotatif permet d'économiser un peu de carburant au-dessus de 170 km/h ! Cette constatation sonne le glas de l'expérience Wankel. Le projet est donc abandonné, mais, étonnamment, les ingénieurs ont tout de même parcouru 69 000 km.

La compétition

Bien que les courses sur circuit soient exclues, Mercedes-Benz continue de soutenir certains concurrents de rallye, parmi lesquels le pilote d'usine Eugen Böhringer. Décidant que la nouvelle SL serait la candidate idéale pour l'exténuant Spa-Sofia-Liège (5 500 km en quatre-vingt-dix heures), Böhringer et Kaiser convainquent Karl Kling, le directeur de la compétition, de leur fournir une 230 SL adaptée à la course (châssis renforcé, 2.6 l de cylindrée) pour l'édition de 1963. Cette 230 SL (dossard 39) s'impose face à l'Austin-Healey de Aaltonen-Ambrosen, déchaînés, faisant ainsi taire les critiques sur la douceur de la nouvelle SL. Le même équipage finit 3e de l'édition 1964. En 1965, l'équipage Glemser-Braungart termine 5e du Rallye de l'Acropole. Dans un autre registre, la 230 SL s'est présentée à la course de côte de Rossfeld et a participé au Tour de France Auto 1964 avec l'équipage Robert Jegge-Alain Rouquette… sans franchir la ligne d'arrivée. ■

Qu'en disent les experts ?

COMME POUR TOUTES LES AUTOMOBILES DE COLLECTION, IL CONVIENT D'ÊTRE PRUDENT LORSQU'ON ENVISAGE L'ACHAT D'UNE « PAGODE ». ET CE D'AUTANT PLUS QUAND UNE BONNE PARTIE DE LA PRODUCTION EST PASSÉE PAR LES ÉTATS-UNIS AVANT DE REVENIR SUR LE VIEUX CONTINENT. LES CONSEILS DE NOS EXPERTS N'EN SONT QUE PLUS IMPORTANTS.



PARIS PAGODE

68, rue de la Croix
de l'Orme
76300 Morainvilliers
Tél. : +33 6 76 54 04 70

Comme sur toutes les Mercedes de ces années-là, la « peste brune » attaque partout : longeron, plancher, supports de cric, montant A, bas de caisse et ailes. Les ailes avant soudées, la carrosserie et le châssis sont robustes et très rigides. Mais nombre de W113 ont été conduites en hiver, donc en configuration coupé et souvent sur routes salées. Méfiez-vous des « affaires » en provenance des États-Unis et de leurs peintures cache-misère, comme pour les R et C107 les qui suivront. Partagés avec les berlines, les six cylindres sont endurants, même le M129 II du 250 SL trop souvent décrié, mais à condition de vidanger l'échangeur d'huile situé sous la pompe d'injection. C'était encore une époque où l'on aimait faire « vroum-vroum » et les autoroutes étaient rares. Du coup, les ponts tiraient court et les blocs n'étaient pas conçus pour rester longtemps à haut régime ni à haute vitesse. Chez nous, on peut vous proposer d'adapter un pont plus long. Côté pièces, tout ou presque est disponible dans le réseau ou chez des revendeurs spécialisés.



LES BELLES MERCEDES

Xavier Dupoisson
Tél. : +33 6 60 07 85 73
xavierdupoisson@gmail.com

Avant tout achat, mon premier conseil est de faire en fonction de son budget. L'excellence se situe entre 150 000 et 220 000 €, mais le plaisir peut aussi se trouver entre 70 000 et 100 000 €. Je déconseillerai les entre-deux. Il faut acheter une auto ayant fait l'objet d'une restauration de haut niveau, au budget le plus élevé, ou bien une auto la plus proche de l'origine avec ses défauts et ses qualités. Mais pas une auto dite restaurée, en réalité juste rénovée esthétiquement ou, pire encore, une restauration ancienne, trop souvent faite à bas prix. Dans tous les cas, il est important de vérifier le numéro du moteur, beaucoup d'exemplaires roulant avec des moteurs de berline, ce qui engendre une décote d'au moins 20 %. Il convient ensuite de vérifier l'ensemble des soubassements et de la coque, la plupart, malgré leur qualité de fabrication, étant sujettes à une corrosion perforante pernicieuse. Le choix de la motorisation est aujourd'hui devenu un peu secondaire. Les premières, en 230, ont le charme de la version originale ; les 250 ont – à tort – une mauvaise réputation ; les 280 sont les plus puissantes… Si vous êtes néophyte, faites-vous obligatoirement conseiller par un expert, cela vous évitera de grandes déconvenues !



KULTSTERNE FRANCE

8, impasse de Chantereine - 91470 Forges-les-Bains
Tél. : +33 1 60 82 98 19 / + 33 7 85 91 41 70
@kultsternefrance

Monocoque acier, ouvrants en aluminium, moteurs à injection : la « Pagode » révèle sa fiabilité intrinsèque. Travaillant régulièrement sur ces autos, Kultsterne France apporte un soin particulier à l'entretien mécanique poussé. Les trois motorisations 2.3, 2.5 ou 2.8, étant presque aussi plaisantes, c'est davantage le niveau de restauration décidé par le client qui joue sur le silence de fonctionnement, la régularité et la vigueur des accélérations. Avec ses leviers de capote intégrés et son nez du tableau de bord bien carré, le 280 SL reste l'un de nos modèles favoris. La réfection des trains roulants transforme spectaculairement ces « Pagodes » en voiture de sport à la tenue de route neutre, appréciée aujourd'hui comme hier. Sélection de fournisseurs, de prestataires et utilisation d'outils performants pour la recherche de pièces permettent de trouver les composants conformes à l'origine nécessaires à la remise en état. C'est l'une des particularités de ce modèle très répandu sur lequel les compagnons aiment travailler : conception élaborée des pièces, grand soin de fabrication, démontage et assemblage final faciles. C'est un atout lors des restaurations complètes où les finitions sur peinture neuve sont délicates. Si nous traitons, dans notre atelier, la tôlerie et la mécanique de tous les modèles d'après-guerre, la « Pagode » suscite l'enthousiasme de l'équipe. Il doit y avoir une bonne raison à cela !

CLASSIC SPORT LEICHT

Experts en Mercedes-Benz









Achat, vente et restauration

W198 300SL & W113 Pagode

Paris-Courbevoie, France
+33 628 575 311 contact@classicsportleicht.com www.classicsportleicht.com

250 SL automatique

La route de l'Atlantique... en « Pagode »

INAUGURÉE EN 1989, SOMPTUEUSE EN ÉTÉ, REDOUTABLE EN HIVER, CONSIDÉRÉE COMME L'UNE DES ROUTES LES PLUS PITTORESQUES DU MONDE, ELLE TRAVERSE HUIT PONTS ENTRE ÎLOTS ET RÉCIFS SUR LA CÔTE NORD-OUEST DE LA NORVÈGE. ELLE ? LA ROUTE DE L'ATLANTIQUE QUE GILLES A DÉCIDÉ DE DÉCOUVRIR EN SOLITAIRE. MAIS AVEC HEIDI !

Texte : Philippe Auquebon – Photos : Gilles Arnold

Le moteur de la 250 SL est très souvent décrié pour son manque de fiabilité. Ces critiques n'ont eu aucune prise sur la « Pagode » de Gilles qui, sur plus de quatre mille kilomètres, a merveilleusement fonctionné.



Pour effectuer son périple, Gilles a passé, en moyenne, six heures par jour au volant de sa « Pagode ».

La route de l'Atlantique, *Atlanterhavsvegen* en norvégien, est une portion de huit kilomètres de la route nationale 64 (RV64) qui, grâce à une conception unique de ses ponts, offre une vue inédite et spectaculaire sur la mer ouverte, les fjords et les montagnes avoisinantes, même lorsque les éléments se déchaînent, chose fréquente dans cette partie de la Norvège.

Collectionneur précoce

Gilles en convient : *« C'est ce qui m'a décidé, mais je ne suis pas inconscient, je ne suis pas parti sur un coup de tête »*. Notre aventurier alsacien est avant tout et de longue date un collectionneur de Mercedes-Benz. Étudiant, il parie avec un ami qu'il en aura une à trente ans. C'est chose faite en 2003 : *« Avec 17 500 €, j'ai acheté ma première Étoile, une 230 SL avec un moteur de 250, dans une magnifique configuration extérieur noir-intérieur bleu Émeraude. Elle était très fatiguée »*. Il la revend pour acheter une 250 SL couleur bronze équipée d'une rare boîte ZF à cinq rapports… mais finalement livrée avec une boîte standard à quatre rapports au moment de la vente ! Il lorgne un moment sur une 280 SL totalement d'origine : *« Fort tentante… Mais comme je n'avais pas le budget nécessaire à sa restauration, je l'ai laissée passer »*. En 2010, en Suisse, il repère une intéressante 250 SL à boîte automatique. La propriétaire, qui pense avoir trouvé un acheteur allemand, lui refuse tout délai de réflexion pendant les vacances. Gilles se souvient : *« Malgré les congés, impossible d'oublier cette "Pagode". Alors j'ai rappelé la propriétaire… qui ne l'avait toujours pas vendue »*. Cette fois, pas de tergiversation : la W113 blanche, intérieur rouge, rejoint rapidement Strasbourg. Elle y est toujours douze ans plus tard.

Un projet, trois actes

Après avoir goûté au road trip entre amis une dizaine d'années auparavant, Gilles a envie de repartir. *« Mais pas forcément à plusieurs. Ma compagne m'a poussé à voyager seul, car elle l'a déjà fait et est rentrée enchantée. »* Selon elle, ne s'occuper que de soi, sans horaires ni contraintes, est la seule façon de vraiment déconnecter. Gilles précise cependant : *« Ce n'est ni une quête de spiritualité, ni une introspection ! »*. Décision est prise de partir mi-juin, seul, en voiture. Fin de l'acte 1. Immédiatement, la question de la destination se pose, car, en dix jours, on peut aller loin. *« De lectures de revues de voyages en visionnages de reportages sur les destinations européennes pittoresques, je me suis intéressé au nord de l'Europe et j'ai finalement opté pour la Norvège que je ne connaissais pas »*. Et puis cette route de l'Atlantique, ce ruban d'asphalte posé sur pilotis qui fait « rouler sur l'eau », unanimement décrite comme fabuleuse, l'intrigue vraiment. Alors, destination Norvège. Fin de l'acte 2. Mais avec quelle voiture ? Depuis 2003, Gilles a constitué une collection et il faut choisir l'auto la plus adaptée à ce road trip. Il précise : *« La météo extrêmement changeante et souvent humide de la Norvège plaidait plutôt pour l'habitacle fermé et hermétique du coupé 300 SE* (W112). *Son espace intérieur vaste et*



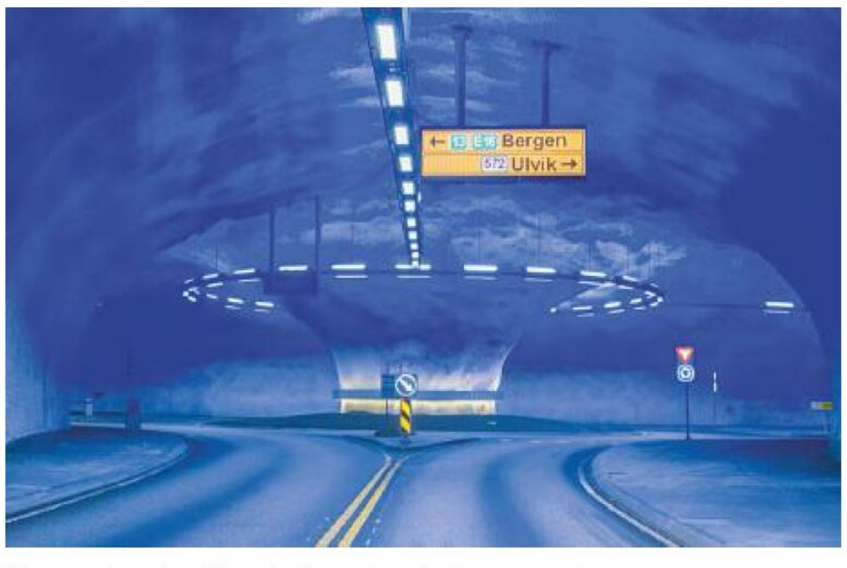
La conception de la route de l'Atlantique vous donne l'impression de rouler sur l'eau. Avec l'absence de bas-côtés, on comprend mieux pourquoi.



Maisons en bois, cascades et lacs géants, Heidi est bien en Norvège !



À la sortie d'un virage, un musée de bus à ciel ouvert, planté là, tout seul. Inattendu.



Un rond-point illuminé, au fond d'un tunnel, sous 240 m d'eau. Plutôt déroutant.

Pour déconnecter, Gilles n'a, à ce jour, rien trouvé de mieux que de prendre le volant de sa « Pagode » pour rouler et rouler encore, sans contraintes ni horaires.

confortable était parfait pour un long périple ». Mais l'auto se trouve en Allemagne, chez Stefan Haas, le restaurateur attitré de Gilles, dont la qualité de travail exceptionnelle se traduit parfois par des délais… plus longs que prévu *(sourire)*. De fait, le coupé 300 SE qu'il restaure depuis quelques années ne sera jamais prêt à temps. La seule auto disponible est donc la « Pagode » 250 SL. À 90 000 km au compteur, Heidi – c'est son nom – fait donc un rapide aller-retour chez Stefan pour une révision express (si, si !) et de fins réglages moteur. Gilles sourit : *« Je pars seul… mais avec Heidi »*. Fin de l'acte 3.

Rouler en pleine nature

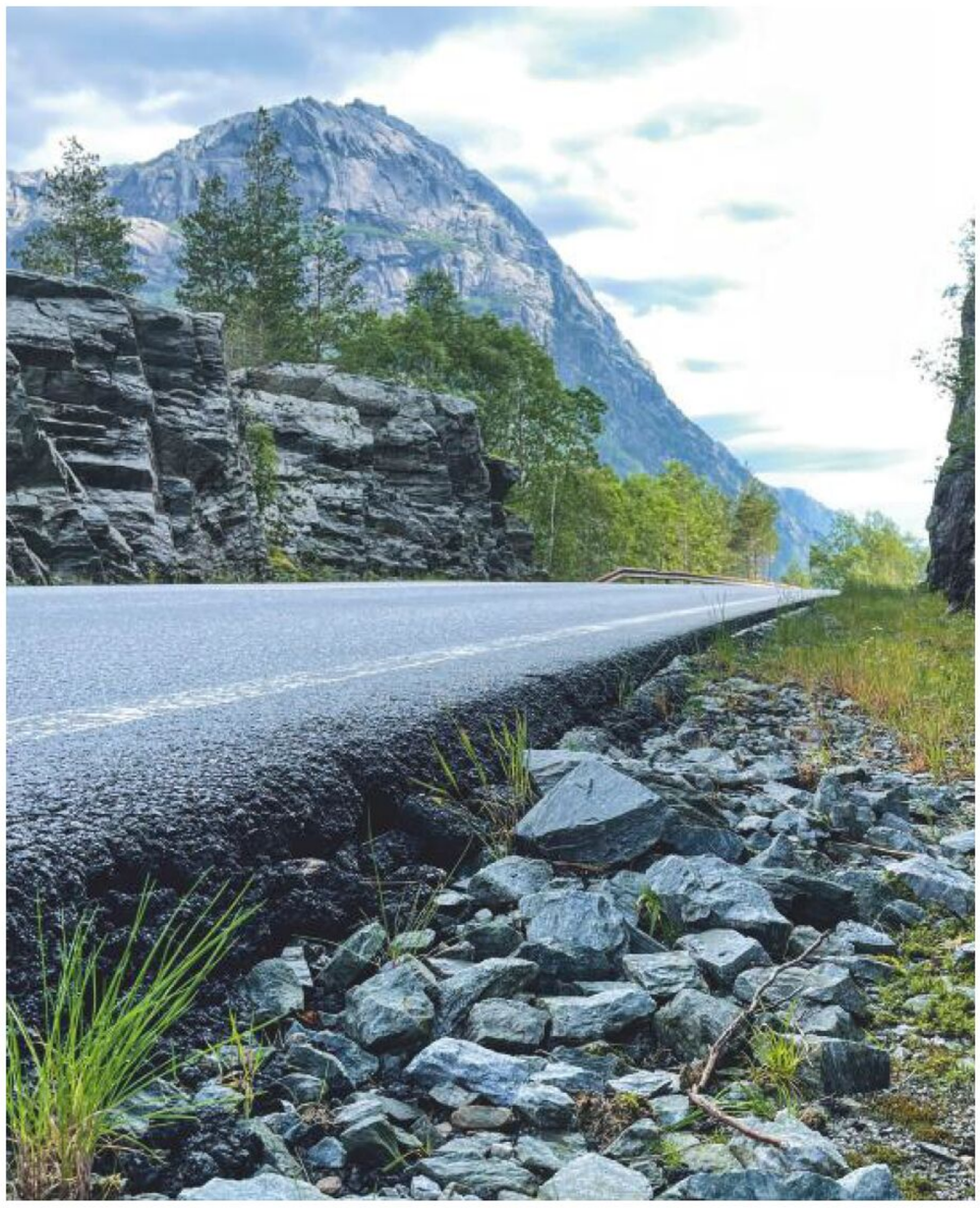
Mi-juin, Gilles quitte Strasbourg en direction du nord des Pays-Bas. *« C'est pratique de rouler jusqu'à Eemshaven pour y prendre le bateau. Le lendemain, on débarque à Kristiansand, à 100 km au sud d'Oslo »*. Gilles a roulé cinq à six heures par jour pour rallier Kristiansund, mais nous ne relaterons pas ici son parcours, détaillé sur son blog (*mes10joursennorvege.com*). Nous évoquerons plutôt les nombreux moments magiques, surprenants ou enthousiasmants vécus durant le voyage. Le but, *« c'est juste de n'avoir aucune attache, aucune responsabilité, aucune contrainte, aucune obligation… sauf celles que je m'impose »*. Si les routes norvégiennes sont d'une qualité exceptionnelle, la vitesse de croisière y est généralement de 80 km/h. Idéal pour profiter des splendides paysages et éviter les pièges de chaussées hautes et étroites aux bas-côtés très dangereux pour les pneumatiques. Gilles précise : *« Sur la côte Nord-Ouest du pays, la mer est omniprésente et constitue régulièrement un obstacle qu'il faut effacer. En voiture, il n'y a que deux solutions : le ferry ou le tunnel avec, chacun, leurs spécificités »*. Concernant les bateaux, *« le Norvégien n'est pas très gastronome. Disons qu'il privilégie la sustentation efficace »*. Chaque ferry a donc son coin snack et les passagers mettent les traversées à profit pour déjeuner. Gustativement plus efficient que mémorable. Quant aux tunnels, *« ils sont déroutants pour un Français plus habitué à traverser la montagne qu'à passer sous l'eau. Ils descendent tout droit et remontent de la même manière »*. Mais le plus bizarre n'est pas là : *« Ma plus grande surprise, c'est de m'être retrouvé au fond d'un tunnel, à 240 m sous le niveau de la mer, sur un véritable rond-point illuminé. Inédit pour moi »*. Mais, par-dessus tout, il retiendra les paysages magnifiques, très changeants, le ciel qui s'assombrit subitement, les immenses feux de la Saint-Jean, les fjords longés pendant des kilomètres, les à-pics vertigineux, les plaines vertes et fertiles qui succèdent aux plateaux pierreux, arides, inhospitaliers. La nature est si majestueuse que la météo, pas toujours clémente, passe au second plan. Même quand il ne pleut pas, on peut se faire mouiller : *« Dans la montée de Trollstigen, la route est si proche de l'immense cascade qu'à tout moment, je pensais que j'allais finir dans l'eau. Elle est si violente et on passe si près qu'en oubliant de relever ma vitre, je me suis retrouvé trempé ! »*.

Donner du temps au temps

Si les chambres d'hôtel et la nourriture sont extrêmement chères en Norvège, il est en revanche très simple de réserver au jour le jour, car l'affluence est réduite et le wi-fi est disponible partout dans le pays. Seul au volant, Gilles peut donc rouler, s'arrêter, flâner comme bon lui semble : *« D'étape en étape, il faut se fixer un but quotidien, rouler, rouler, rouler encore en adoptant un rythme de balade, en regardant autour de soi, tout ce que l'on ne fait plus aujourd'hui »*. Au fur et à







Si le tablier des routes est généralement irréprochable, les bas-côtés très pierreux sont meurtriers pour les pneumatiques. Vigilance indispensable.



Pause à Bud, fameux port de pêche dont la côte a été largement fortifiée pendant la Seconde Guerre mondiale.



Sur le chemin du retour, plus loin de la côte, la neige est encore présente à la fin du mois de juin.

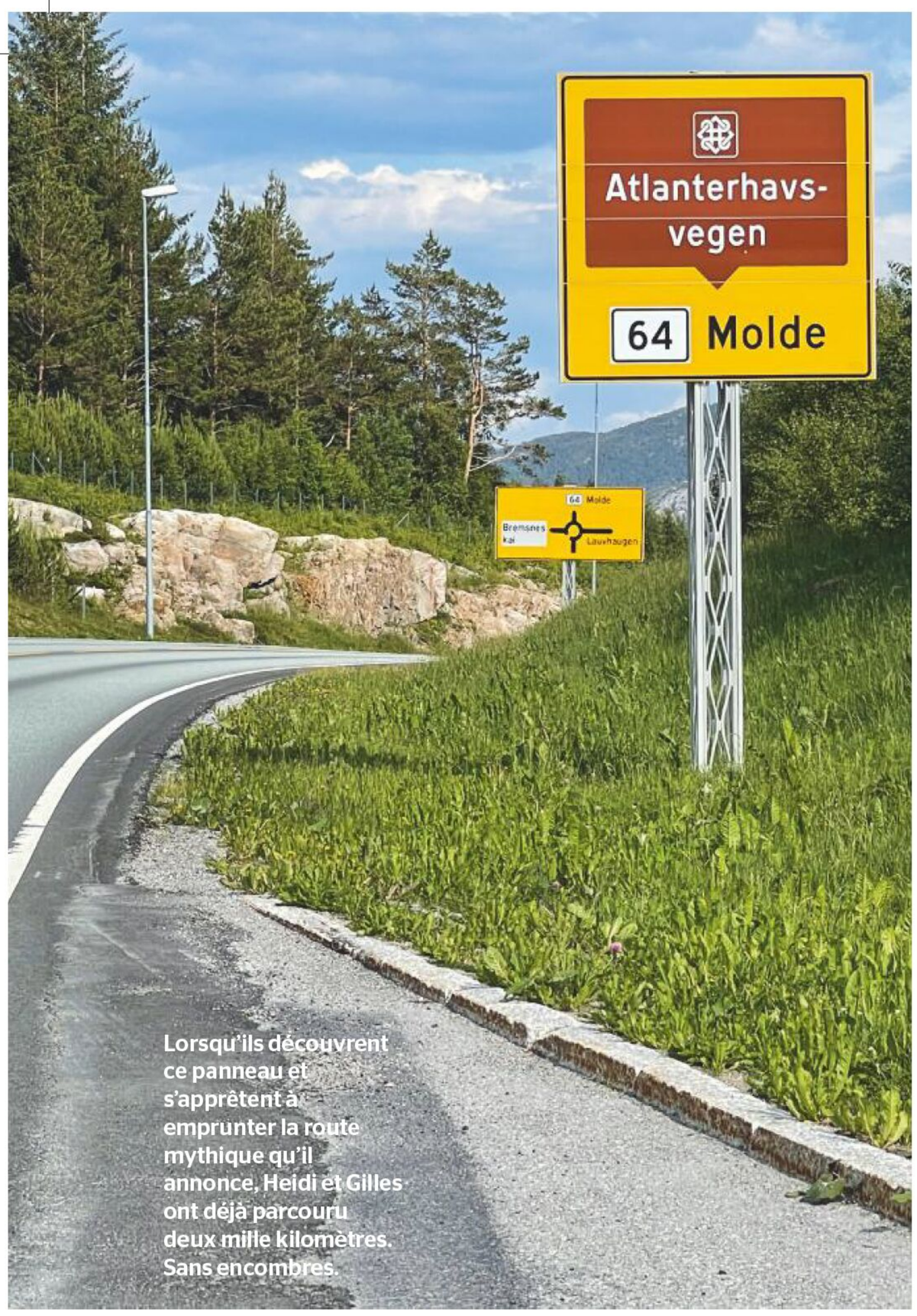
mesure, on laisse son esprit vagabonder, se perdre dans ses pensées, devenir contemplatif. Luxe absolu ! Repos complet. Et d'ajouter : *« Étant seul, on doit s'ouvrir aux autres pour communiquer et la voiture ancienne est un excellent moyen d'engager la conversation. C'est un aimant sympathique, surtout quand l'auto est française »*. Gilles a ainsi été dépanné par une autochtone au père alsacien, il a rencontré et parlé jusqu'à minuit avec un médecin ayant fait ses études à Nancy et, grâce à une application de traduction sur son téléphone, il a conversé plus de deux heures avec un octogénaire ne maîtrisant que le Norvégien. Magique ! Gilles précise : *« Il ne faut rien attendre, juste vouloir s'enrichir des autres »*. Sa rencontre la plus marquante reste indéniablement celle de Marcel, un quinquagénaire néerlandais qui, à la suite d'un burn-out en pleine pandémie, a décidé de racheter l'hôtel Pollfoss, un établissement magnifique créé en 1889, situé à 80 km de Geiranger. L'endroit est rude, avec deux mètres de neige en hiver, mais, conquis, Marcel n'a pas hésité à s'y installer avec sa famille. Une belle rencontre humaine.



Si les Norvégiens privilégient souvent le rouge brique pour les façades de leurs maisons, le jaune orangé reste assez présent.

Exemplaire Heidi

Si Gilles a parlé à Heidi pour la féliciter et l'encourager, il l'a surtout écoutée. C'est indispensable, même si elle ne lui a causé aucun souci : *« Une ampoule a claqué et elle a refusé de démarrer un matin… Mais c'est ma faute : il ne fait jamais nuit à cette époque et j'avais laissé les phares allumés ! »*. Hard-top en place, fenêtres baissées, la « Pagode » donne presque l'impression d'être décapotée… sans les désagréables remous. Le paradis ! En fin de compte, c'est la voiture idéale pour ce voyage, car elle est fiable, confortable, ni trop longue, ni trop large, elle dispose d'un coffre logeable, offre une excellente visibilité et une herméticité fort correcte. Gilles regrette juste un équipement audio trop peu performant et la gourmandise d'Heidi qui a exigé environ 12 l/100 km d'un carburant très cher… mais seulement deux bidons d'huile. Gilles est catégorique : *« Il faut partir avec une voiture en parfait état, bien graissée, avec des freins, des pneus et des essuie-glaces absolument neufs. La 250 SL est toujours décriée à cause de son supposé manque de fiabilité, mais un moteur de 250 SL bien restauré et surtout entretenu sérieusement, selon les préconisations du constructeur, est un excellent groupe propulseur. On a la fiabilité qu'on mérite et Heidi n'a jamais*



Lorsqu'ils découvrent ce panneau et s'apprêtent à emprunter la route mythique qu'il annonce, Heidi et Gilles ont déjà parcouru deux mille kilomètres. Sans encombres.

faibli mécaniquement ». Au retour, sur les autoroutes allemandes, la « Pagode » a effectué le parcours à 140 km/h sans sourciller. Pas mal pour une sexagénaire !

Projets

Durant ces dix jours et 4 116 km parcourus, Gilles a vécu l'automobile ancienne de manière idéale. Aucune contrainte, une liberté physique – et psychologique – quasi totale sur des routes magnifiques, dans une nature éblouissante, au rythme qu'il avait décidé d'imprimer. *« J'ai vécu une expérience unique que je conseille à ceux qui peuvent le faire. C'est coûteux, mais ça fait tellement de bien ! »*. Et, bien sûr, ça donne des idées : *« Je suis sûr de retourner au Pollfoss pour y passer un Noël. J'ai un deal avec Marcel »*. Et l'envie de repartir, en famille cette fois, est grande : *« Cet été, nous descendrons jusqu'à Dubrovnik, traverserons l'Adriatique jusqu'à Bari, puis Lecce et remonterons à Strasbourg via Matera »*. Mais chacun son tour ! Heidi la fidèle restera en Alsace et c'est Tante Lucia, le 300 SE, qui devrait être de la partie. Alors Stefan… Au boulot ! ■

Stefan Haas Kfz und Karosseriebau Meisterbetrieb
Lachenerstrasse 92 - 67433 Neustadt
Portable : +49 170 7698781

Pollfoss Hotell
Skjåkvegen 3484 - 2693 Nordberg/Skjåk
Tél. : +47 612 14 700



S'il s'est souvent arrêté en dehors des « routes battues », Gilles n'a pour autant jamais ressenti la solitude.



Vu d'en haut, on discerne les huit îlots en enfilade qui ont permis la construction de la route de l'Atlantique.



À l'hôtel Pollfoss, Marcel, le propriétaire est… néerlandais. L'une des plus belles rencontres de Gilles.



Vous souhaitez vous abonner

Vous désirez compléter votre collection

PASSION Étoiles

LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

Découvrez nos offres sur

etoilespassion.com

ou scannez ici



SPOKEditions



Que ce soit pour un entretien, une réfection moteur ou une reconstruction complète, le niveau d'exigence de l'atelier reste le même.



Bracq Heritage

Le passé moteur de l'avenir



IL Y A DIX ANS, APRÈS UNE BELLE CARRIÈRE DE DESIGNER, LE VIRUS DE L'AUTOMOBILE RATTRAPE NOTRE HÔTE. LA QUARANTAINE PASSÉE, IL OUVRE UN ATELIER DE RESTAURATION AUTOMOBILE DÉDIÉ EXCLUSIVEMENT AUX MERCEDES-BENZ DESSINÉES PAR PAUL BRACQ. RENCONTRE AVEC BORIS, CRÉATEUR DE BRACQ HERITAGE.

Texte et photos : Philippe Auquebon

À Bordeaux, dans une rue calme, nous pénétrons dans un local simple, à taille humaine. Les yeux s'attardent d'abord sur les très nombreuses autos étoilées présentes dans l'atelier puis, surpris, ils glissent vers les murs couverts de dessins de voitures et de croquis de carrosseries originaux et jaunis. Un examen plus attentif permet alors de discerner la célèbre signature de Paul Bracq, le père de Boris, qui nous accueille dans son domaine, en toute convivialité, avec un bon café.

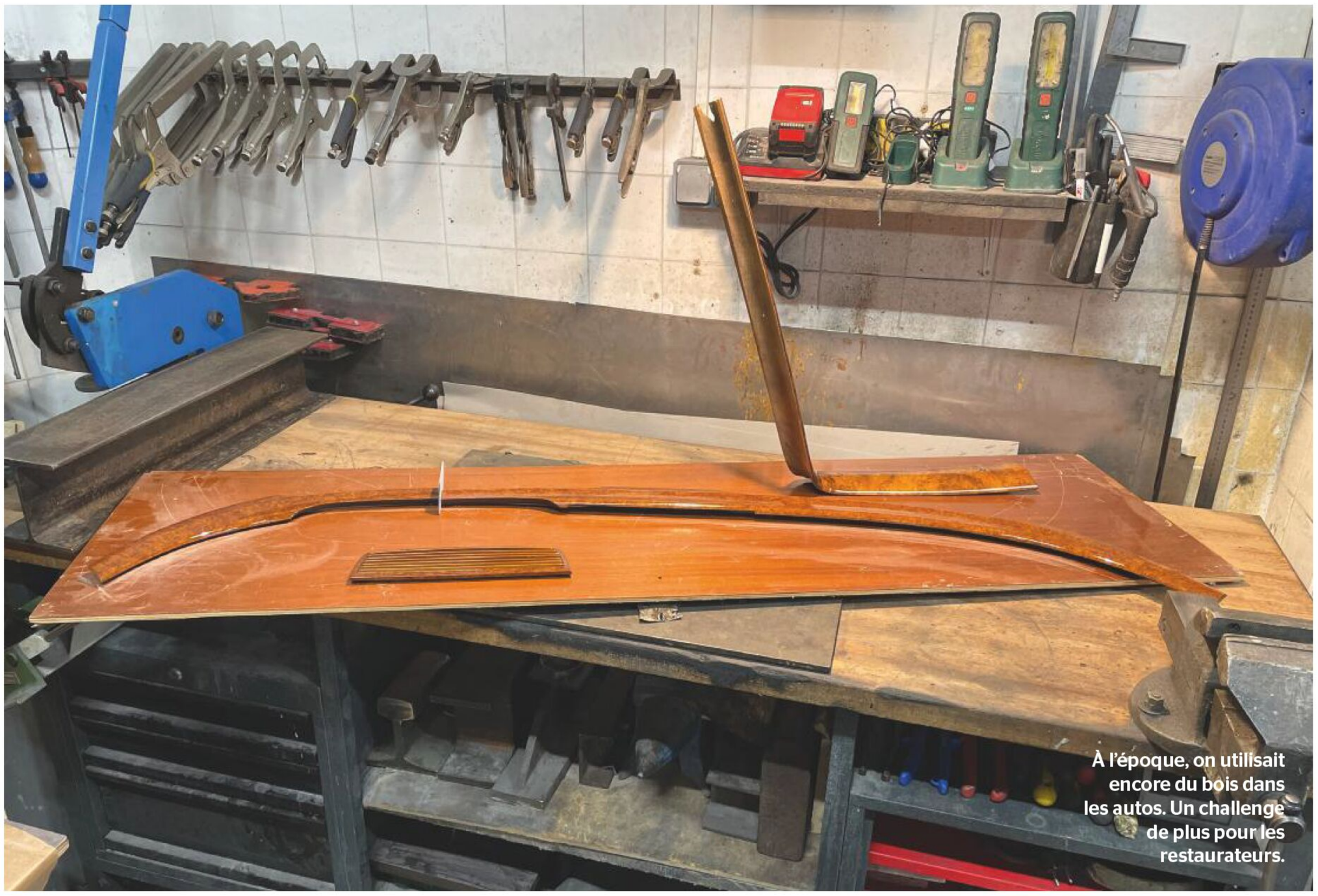
Garant

C'est assumé : Bracq Heritage veut être le garant de l'histoire de ces autos et Boris, aidé des deux Romain, le carrossier et le mécanicien, souhaite pérenniser le travail de son père : *« Nous avons la volonté de bien faire notre travail en respectant le savoir-faire inégalé des anciens qui ont su produire ces voitures merveilleuses avec des techniques sommaires et des outils simples. C'est un peu l'esprit des Compagnons, nous accordons beaucoup d'importance à la sincérité et à la qualité de ce que nous faisons »*. C'est pour cette raison que Boris ne souhaite pas intervenir sur d'autres marques : *« Nous avons dépanné un client, propriétaire d'une Jaguar Type E. Mais tout est tellement différent ! Nous préférons largement les Mercedes, nous connaissons leurs histoires, leurs qualités, leurs défauts et, aujourd'hui, nous les maîtrisons. Cela nous rend plus rapides et plus performants »*. Bracq Heritage assure un maximum d'opérations en interne pour préserver le caractère original et l'authenticité des autos et garde tout ce qui peut l'être : *« Nous sablons un maximum de pièces et nous avons investi dans une sableuse au bicarbonate, car le nettoyage final, qui se fait à l'eau, supprime tous les résidus. Contrairement à une machine classique, nous n'avons plus aucune microparticule de verre dans les moteurs. Efficace et propre ! »*. La visserie – tout sauf un détail – est également conservée et, si nécessaire, passée au bichromatage. *« Mais pas le bichromatage clinquant – on dirait de l'or – que l'on trouve sur de plus en plus de voitures. Non, un vrai bichromatage, un peu jaunâtre, conforme à l'origine »*. Bien souvent, ces pièces qui brillent en cachent d'autres bien moins reluisantes et Boris ajoute : *« Chez Bracq Heritage, nous ne pouvons pas nous permettre ce genre d'artifice. De tous les professionnels qui interviennent sur les Mercedes de cette époque, je suis le seul qui travaille sur les créations de son père. Les responsabilités vont de pair avec le nom. C'est à double tranchant car, pour certains clients, il est juste normal que nous sachions réparer ces autos. Ils ont alors un niveau d'exigence extrêmement élevé et la critique*

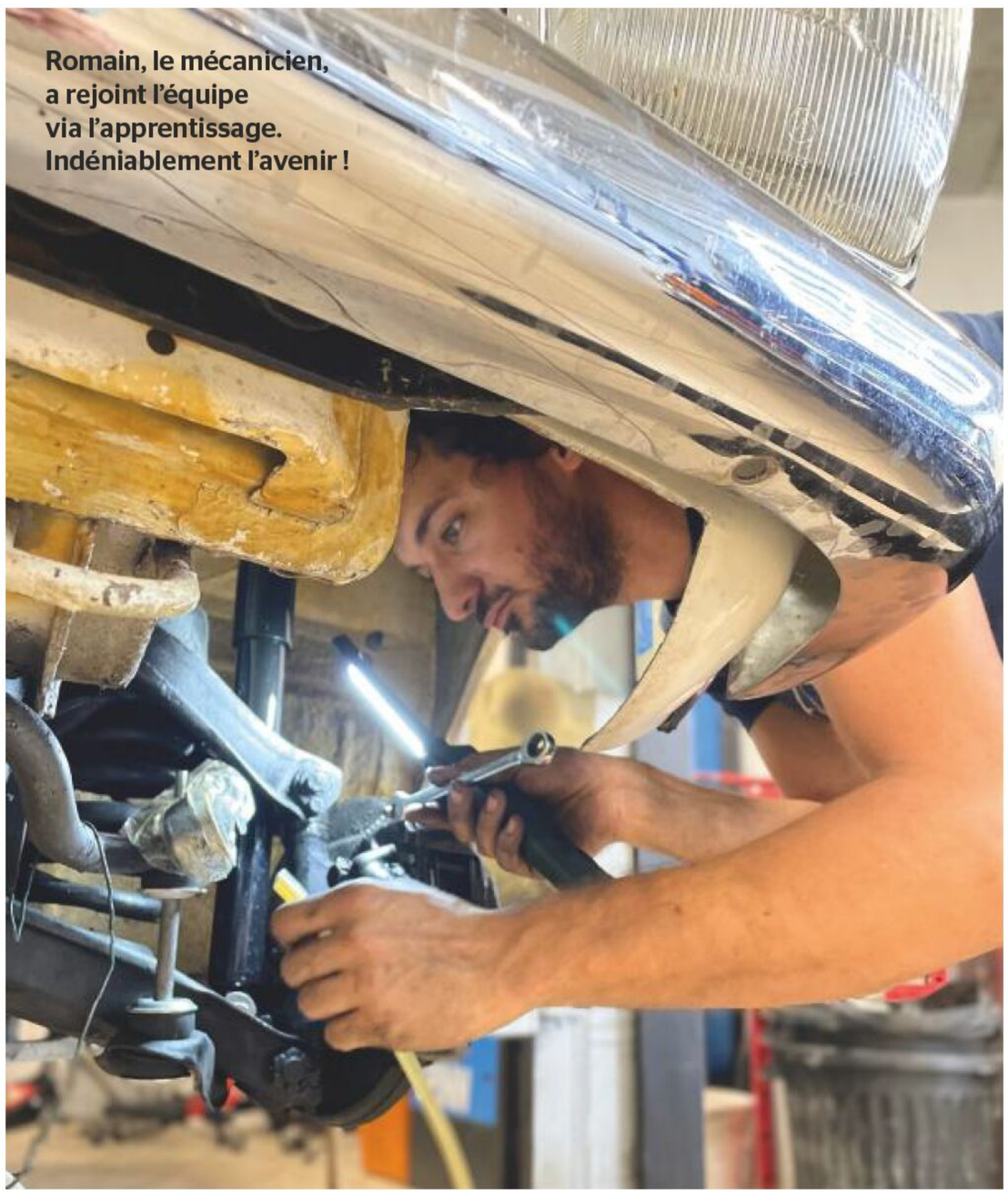
Chez Bracq Heritage, sincérité et transparence sont deux maîtres-mots avec lesquels on ne plaisante pas. Les clients non plus !



Ces deux W113 brillent de mille feux. Pourtant, la restauration de la seconde laisse vraiment à désirer.



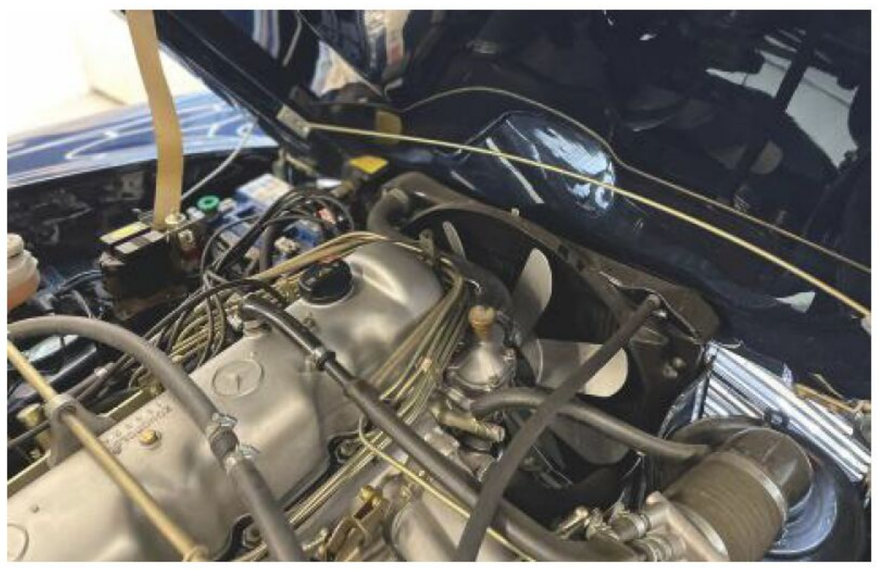
À l'époque, on utilisait encore du bois dans les autos. Un challenge de plus pour les restaurateurs.



Romain, le mécanicien, a rejoint l'équipe via l'apprentissage. Indéniablement l'avenir !



L'ossature en aluminium des portières : bon pour le poids, casse-tête sur la chaîne de production.



Un moteur restauré avec des pièces de qualité n'a aucune raison de briller comme de l'or.





Il ne doit y avoir aucune couture dans l'angle... mais c'est malheureusement beaucoup plus facile et rapide.



Des travaux bâclés comme ces découpes, Boris en découvre souvent sur les voitures qu'on lui confie.



facile. Ça met une sacrée pression ». Mais, avec le temps, Boris a pris du recul et trouvé la parade.

Implication

Sa solution pour une relation client normalisée, c'est l'implication. Et cela doit fonctionner dans les deux sens. Dès qu'il le peut, Boris assiste ses clients dans le ciblage et l'achat de leurs autos : *« Je vois passer tellement de voitures abîmées, trafiquées, bâclées et honteusement surévaluées ! ».* Participer à la recherche et à l'acquisition du véhicule évite ce genre de souci et crée une relation de confiance forte avec le futur propriétaire. *« Et par la suite, je l'invite au démontage de la carrosserie et du moteur pour qu'il intègre l'état de l'auto et comprenne la nature des travaux à engager. Autour de sa voiture, c'est plus facile d'expliquer pourquoi nous allons acheter telle pièce, combien de temps ça va durer et combien va lui coûter la restauration ».* Cela participe aussi d'une volonté affirmée de transparence dans un milieu qui – parfois – en manque cruellement. *« En France, on ne fait pas tout correctement, on ne dit pas tout au client, mais on facture tout. C'est moyen comme procédé ».* Et *bis repetita* au remontage : Boris convie à l'atelier les clients qui peuvent se déplacer. Pour chaque projet, Bracq Heritage crée une photothèque partagée sur laquelle le propriétaire peut vérifier l'avancement des travaux. *« Ça lui permet de surveiller tout en participant à l'aventure de son auto, même s'il réside à l'étranger ».* Ce qui est fréquent. Sur le plan opérationnel, enfin, le process est bien rodé : *« Dès que nous débutons la restauration d'une auto, nous passons en mode gestion de projet avec des plannings et des points réguliers d'avancement pour éviter les dérapages tant de délais que de budget ».* Et si Boris se définit comme un artisan, il n'en utilise pas moins des méthodes organisationnelles modernes. Il n'y a là rien d'incompatible !

L'enfer des pièces

Aujourd'hui travailler sur des autos anciennes n'est pas si facile : *« Les pièces de rechange sont de plus en plus rares. La restauration d'un moteur de 300 SL est une vraie galère ! Les refabrications ne sont pas toujours de bonne qualité, surtout celles de Chine qui peuvent même être dangereuses. Malgré notre notoriété et notre réseau de par-*

Passionné de carrosserie, Boris feuillette avec nous le livre écrit par son père.



La cale s'utilise à la main et permet au compagnon de sentir et de respecter les courbes du métal.



Boris consulte souvent les manuels et précis de carrosserie. De la formation continue... à l'ancienne.

L'atelier réceptionne régulièrement des autos *bling-bling*. D'expérience, celles qui brillent de partout cachent souvent des détails bien moins reluisants, mais aussi moins visibles.

tenaires (surtout en Allemagne), *cela reste compliqué »*. Quelques visionnaires dans le monde ont eu le nez creux en rachetant les stocks constructeurs à une époque où personne n'en voulait. Aujourd'hui, ils sont très peu nombreux… mais très riches. *« Prenons une pompe à injection. C'est l'enfer, car toutes les connaissances et les compétences disparaissent définitivement avec les rares – et très vieux – techniciens qui savent encore les réparer. Catastrophique !»*. Et il ajoute : *«Idem pour les boites de vitesses automatiques. À part quelques anciens mécanos rescapés des équipes d'assistance rapide des Mercedes 600, qui ne devaient jamais être immobilisées, plus personne n'ose les restaurer!»*. Et pour les chromes, très présents sur les anciennes ? *« Les sociétés spécialisées ferment les unes après les autres à cause des nouvelles normes environnementales draconiennes que les anciennes machines ne respectent plus. Et personne ne prend le risque d'investir dans de nouveaux équipements.»* En revanche, c'est un peu plus simple pour la sellerie : *«Nous achetons des peaux de très haute qualité que nous confions à un ancien de la maison Hermès. Mais ça a un coût»*. Boris précise aussi : *«Si c'est la seule façon de maintenir une auto en vie, il nous arrive de faire fabriquer une pièce à l'unité avec l'impact financier qu'on imagine»*. Pour pouvoir reproduire des joints aujourd'hui totalement introuvables sur le marché, Bracq Heritage a même été contraint d'investir dans une imprimante 3D élastomère. Par souci de qualité et de fiabilité.

Les formes

Designer et carrossier-formeur, Boris adore les lignes et les volumes dont les Mercedes ne sont pas avares. Il est intarissable sur la face avant d'une « Pagode » ou sur l'art de raccorder les lignes entre l'extrémité de la calandre et la courbure de l'optique. Jeune, en accompagnant son père, il a rencontré ceux qui ont conçu et fabriqué ces autos et a entendu mille anecdotes. Ainsi, le passage de roue élargi de l'aile arrière des « Pagode », jugé magnifique, n'est qu'une habile solution de designer à un souci d'ingénierie ! Et ne parlons pas de leurs portières, ces cadres en aluminium toujours différents les uns des autres sur lesquels les compagnons devaient, à chaque fois, adapter une peau d'aluminium ! Sur les W113, les caisses, jamais parfaitement identiques, imposaient aux carrossiers d'ajuster, sur la chaîne, les capots avant livrés volontairement surdimensionnés… afin de ne jamais être trop courts ! Inconcevable avec la standardisation actuelle, mais c'était pourtant la réalité industrielle de l'époque. Boris s'enthousiasme aussi sur les spéci-



Enfant, Boris a eu la chance exceptionnelle d'accompagner son père, de rencontrer et d'écouter ceux qui ont créé ces autos. Aujourd'hui, il transmet à son tour.

ficités de la soudure à l'étain qui nécessite un nettoyage de la pièce à l'acide suivi d'un rinçage à l'eau savonneuse pour ne pas ronger la matière. Les carrossiers utilisent un applicateur en buis recouvert de paraffine pour étendre l'étain en couches aussi fines que possible, car les surplus de matière, très durs, doivent être supprimés à la râpe. S'il y en a trop, on perd de la matière et un temps fou. Le mastic est également appliqué en couches ultrafines et poncé à l'ancienne, à l'aide de cales, car les ponceuses mécaniques – orbitales, notamment – laissent toujours des vagues ! Boris a eu la chance exceptionnelle de pouvoir échanger avec son père et les anciens de la marque. Il a écouté ceux qui construisaient les voitures : *« Comprendre pourquoi elle a telle spécificité – ou tel défaut – est fondamental quand on doit la restaurer ou la reconstruire dans le respect de l'origine. Ce n'est pas un détail, tant s'en faut, et ça rend humble ! »*. Quand on parle de transmission du savoir…

Avenir

Pour l'avenir, Boris est clair : l'ambition est double. D'abord, grâce à l'apprentissage, il faut redonner ses lettres de noblesse au travail manuel qui, en France, contrairement à l'Allemagne, a été dévalorisé pendant des décennies. *« À l'atelier, nous perpétuons la tradition de la carrosserie et travaillons sur des mécaniques anciennes. Les jeunes n'apprennent plus ça à l'école. Sans l'apprentissage, nous perdrons les savoir-faire et nous ne pourrons bientôt plus entretenir ou réparer nos belles automobiles. Mes deux Romain sont passés par là, donc je sais que l'apprentissage fonctionne si les jeunes sont vraiment motivés. »* Dans la foulée, il ajoute, enthousiaste : *« Ma seconde ambition, c'est de vivre avec notre temps et d'intégrer des outils et des technologies modernes en respectant le travail des anciens. Comme je suis designer de formation, j'ai l'avantage de maîtriser parfaitement les logiciels de conception 3D et, après dix ans passés à restaurer – donc à dupliquer – l'existant, j'ai la farouche volonté de passer à l'étape suivante : créer et fabriquer de nouveaux véhicules, à partir de modèles anciens sans renier les travaux de mon père. Je ne parle ici ni de l'adaptation d'une boîte de vitesses moderne sur une "Pagode" – ce qui fonctionne d'ailleurs à merveille – ni de retrofit esthétique ou électrique qui induit une vraie perte d'identité et dont l'homologation coûte aussi cher que le projet »*. Non, non, il s'agit réellement de créer une auto.

Graal

Naturellement, ces paroles ne sont pas jetées en l'air, ce n'est pas le style de la maison. Boris et son équipe planchent depuis quelque temps déjà sur un projet : *« Nos futures réalisations ne seront malheureusement pas destinées aux clients français – ni même européens – à cause des normes bien trop contraignantes qu'on nous impose ici. Notre but est de devenir le Singer* (spécialiste mondial de la restauration/modernisation des Porsche 911 classiques, *ndlr*) *de Mercedes et de présenter, à terme, quelque chose de nouveau »*. Nous n'en saurons pas plus à ce stade, mais avouez que ce serait chouette, l'année du soixantième anniversaire de la « Pagode » qui a propulsé son père dans la lumière, que Boris présente à son tour une automobile signée Bracq ! Belle preuve de cette transmission, si importante à ses yeux ! ■

bracqheritage.com





Partout dans l'atelier, les œuvres originales de Paul Bracq semblent veiller au bon déroulement des opérations.

PEQUIGNET

MANUFACTURE





MANUFACTURE FRANÇAISE

Attitude Or, Calibre Initial
Série limitée de 100 pièces

Entreprise du patrimoine vivant

L'excellence des savoir-faire français

www.pequignet.com-Morteau-France

Techniquement amélioré, mais presque inchangé sur le plan visuel, le G cru 2018 - ici un G63 AMG - conserve son look cubique iconique.

Classe G

Tous les G AMG

DEPUIS LA FIN DES ANNÉES 1990 ET SA MUE EN 4X4 DE LUXE, LE CLASSE G EST LE MODÈLE MERCEDES LE PLUS DÉCLINÉ PAR AMG. L'OCCASION DE REVISITER TOUTES CES VERSIONS ASSEZ EXCLUSIVES.

Texte : Michel Tona – Photos : Mercedes-Benz Cars, archives Michel Tona



C'est bien sûr en livrée 55 AMG que le G devient la coqueluche de la jet-set. Les Kardashian & Co le nomment d'ailleurs G Wagon aux USA.

Lors de sa sortie en 1979, la première génération du G, code usine W460, manque assurément de piquant, tant coté look que performances. AMG – mais aussi Mercedes lui-même comme d'autres tuners tels Brabus – va œuvrer au fil des ans à le rendre plus performant et sexy. Rappelons d'abord brièvement sa genèse. Le G (*Geländewagen*, « voiture tout-terrain ») a été conçu avec l'Autrichien Steyr-Daimler-Puch comme un tout-terrain multi-usages avec un fort penchant pour les applications militaires. En 1975, le Shah d'Iran, alors premier actionnaire de Daimler-Benz, demande en effet qu'on lui construise un 4×4 militaire. Mais, à la suite de la révolution islamique de 1979, la commande de 20 000 véhicules (!) fait long feu. Heureusement, à la même époque, l'armée ouest-allemande passe un appel d'offres pour un 4×4. Le G est sauvé ! C'est la division Utilitaires de Daimler qui est chargée de son développement avec Puch. Du 4 au 9 février 1979, la presse internationale découvre ses qualités sur les pistes du circuit Paul Ricard et les routes attenantes. Le communiqué insiste sur un véhicule *« sans compromis, tant hors que sur route, doté d'une haute capacité d'utilisation »*. Aux antipodes des versions 55, 63 et 65 AMG qui suivront vingt ans plus tard, les performances de ces premiers G sont malgré tout comparables – et parfois meilleures – à celles des Land Rover et autres Land Cruiser. Les 156 ch du haut-de-gamme 280 GE dépassent même la cavalerie du Range Rover (132 ch) qui a, depuis 1970, montré la voie du tout-terrain aux accents de luxe. À Affalterbach, au siège d'AMG, les stratèges savent qu'une partie de leurs acheteurs de SL et de Classe S débridés alignera sans souci les Deutsche Marks ou pétrodollars nécessaires pour viriliser leur



Né bête de somme, le G va devenir, au fil du temps et des versions, un baroudeur toujours plus chic sans jamais renoncer à ses réelles capacités de franchissement.



Le Classe G revu par AMG au milieu des années 1980. Vous avez dit « chargé » ?



Depuis 2002, tous les moteurs AMG reçoivent, sur le couvre-culasse, une plaque signée par le mécanicien auteur du montage.

4x4 Mercedes. Le tuner va développer toute une offre pour le G, dont un improbable kit remplaçant les phares ronds par des feux de Classe SW116 ! Diverses modifications mécaniques à base de V8 – et même de V12 – et esthétiques, extérieures et intérieures (sièges Recaro, téléviseur, etc.), compléteront cette offre inconnue en France. AMG développera même un kit turbodiesel pour rendre le 240 GD moins anémique…

500 GE : merci AMG !

Il y a trente ans, Mercedes-Benz dévoilait son premier Classe G V8 au Salon de Genève. Comme mentionné plus haut, AMG a donné



Les travaux durent souvent plusieurs mois. Tout ou presque est méticuleusement démonté avant d'être personnalisé, comme sur ce G XXL.

le la dès le début des *eighties* avec ses AMG 280 E 5.0 et consorts. Ledit 500 GE, dont la réalisation a été confiée à l'expérimenté tuner d'Affalterbach, fait donc ses débuts en mars 1993, surclassant alors le 300 GE et ses 170 ch. L'histoire ne s'arrêtera pas là. Cubant 4 973 cm³, le M117 de 240 ch des SL et Classe S en fait le 4x4 le plus puissant du marché si l'on omet l'anecdotique Lamborghini LM 002 et son V12 de Countach. Si le Range Rover est mouché coté puissance, le 500 GE, au Cx de bûcheron de la Forêt Noire, plafonne à 180 km/h. Pour un cube haut sur patte à châssis-échelle, c'est largement suffisant. Il conserve toutes es facultés de franchissement (trois blocages de différentiel) propres au G. Une fois le goudron retrouvé, il passe de 0 à 100 km/h en 11,4 s. C'est déjà mieux que les 165 km/h et 15 s atteints par le 300 GE.
Études de marché à l'appui, Mercedes sait que, dans la suite des années 1990, les amateurs de tout-terrain pur et dur vont peu à peu s'effacer au profit d'utilisateurs plus exigeants en matière de confort et de performances. Pour le 500 GE, le passage en salle de muscu se couple avec une finition intérieure plus raffinée. Avec ses baguettes décoratives en bois Zebrano et sa sellerie cuir, ce G aux accents de Classe S devient un authentique concurrent de l'icône Range Rover.

209 km/h en G en 1998

Notre baroudeur chic disparaît du catalogue Mercedes après cinq cents exemplaires produits en deux millésimes, comme le stipulait le contrat de sous-traitance d'AMG Il y revient fin 1998 sous la forme du G 500, armé du même V8. C'est là qu'apparaît la première version AMG officielle : le G55. À partir du même bloc, il porte sa cavalerie à 354 ch et passe désormais la barre magique des 200 km/h, mais peut encore grimper aux arbres. Il n'est d'abord disponible que sur commande spéciale, en break court ou long. Au fil des ans, le G va devenir, dans le catalogue Mercedes, le modèle ayant la plus forte proportion de ventes en versions AMG : plus de 50 % certaines années. Lancé aux USA en 2001 et baptisé là-bas G Wagon, il devient la coqueluche des stars : Eric Clapton, Tina Turner, Kim Kardashian… Les hauts talons facilitent la montée à bord ! Il a aussi ses fans au Moyen-Orient, en Russie et au Japon, parfois en version blindée. D'abord lancé

CHRONOLOGIE

1980 Premiers G AMG *(cf. tableau)*.
1987 AMG 280 GE (5.0 V8).
1999 G55 AMG (5.5 V8, 354 ch, court ou long) sur commande spéciale.
2002 Le G55 AMG intègre le catalogue officiel.
2006 G55 AMG Kompressor (476 ch).
2012 G63 AMG (V8, 514 ch) et G65 AMG (V12, 612 ch).
2018 Nouvelle génération. Seul le G63 (4.0 V8, 554 ch) subsiste en AMG.

avec un moteur «atmo» de 347 ch, le G55 AMG reçoit en 2006 un compresseur et gagne 129 ch. Ce Graal des G55 passe le cap des 100 km/h en 5,5 s dans le barrissement de ses quatre grandes orgues, les échappements latéraux chromés. La salle des machines culmine même à 507 ch avec la version restylée lancée en 2008, un ESP tentant de calmer la fougue et les ruades.

Opérations spéciales

Contre espèces sonnantes et trébuchantes, le département de personnalisation d'AMG se charge des exécutions hors-série. Une petite dizaine de spécialistes (tôliers, mécaniciens, électroniciens, selliers, techniciens hi-fi, etc.) ne travaille que sur le Classe G. Dès 1985, l'équipe construit des versions blindées à la demande des autorités allemandes. Autre fait d'armes : en 1998, le chef de service reçoit un appel de Stuttgart. Mercedes a décidé de confier à AMG le développement du G 400 CDI qui recevra le V8 turbodiesel (250 ch !) de la Classe S. La «G Team» va aussi rallonger une vingtaine de G au début du nouveau millénaire. Longs de 5,24 m, ces G «XXL» – un seul exemplaire était prévu au départ – reçoivent trois types de blocs AMG : le 5.5 V8 atmosphérique, le 6.3 V12 et le 5.5 V8 suralimenté. Un client arabe passionné de safari-photo en commandera deux d'un coup ! L'un, noir, sera équipé d'une caméra thermique permettant d'approcher le roi des animaux à la nuit tombée. Au lever du soleil, le client n'aura plus qu'à sauter dans son autre G couleur ivoire, teinte qu'il aura fallu complètement créer. L'arrière du toit aura été découpé pour y faire passer notre «chasseur» armé d'un maousse téléobjectif. Le 4x4 de 2,5 t aura été préalablement stabilisé par ses quatre pieds hydrauliques ! Le projet s'étirera sur quatre ans, l'argent n'étant pas un problème pour le commanditaire.

L'équipe s'occupe également du développement de versions proposées au catalogue Mercedes, mais inconnues chez nous comme le G36 AMG, vendu sur commande spéciale en 1994. En Allemagne du moins… Équipant aussi la C36 éponyme, le six-en-ligne AMG 3.6 de 280 ch est transporté par camion à l'usine de production de Graz, en Autriche, pour rejoindre la chaîne assemblant les G. Devant sans cesse se surpasser, l'équipe

G55 et, plus tard, G55 Kompressor, G63 et G65 : la part des versions AMG dans les ventes de Classe G atteint des records dans la gamme Mercedes.



INSOLITE

En 2008, l'Australie commande 1 200 Classe G pour son armée, dont la moitié dans une configuration 6x6 inédite. Ces G à trois essieux et traction intégrale répondent à des exigences spécifiques en matière de charge utile et de maniabilité. C'est sur cette base qu'en 2013, Mercedes-AMG développe le très exclusif 63 AMG 6x6, vendu 457 000 € HT ! Dans le même «délire» et pour contenter quelques ultrariches, 99 exemplaires du G650 Landaulet Maybach vont être produits en 2018. Il reprend la plateforme G500 rallongée – les émirs et leurs escortes peuvent étendre leurs jambes ! – et adopte une carrosserie landaulet. Comme dans les années 1930, toute la partie arrière est décapotable. Il reprend les essieux portiques du G63 6x6, mais abandonne le V8 «63» pour le V12 biturbo de plus de 600 ch ! L'un d'entre eux a été adjugé 754 464 € à Monaco en juillet 2021 par Artcurial.



réussit toujours à répondre aux demandes – parfois inhabituelles – des clients. En 1999, Mercedes rachète 51% d'AMG, ce qui sera propice à une gestion encore meilleure des processus et des contrôles qualité.

Plus de 600 ch dans un G !

Les affaires se corsent en 2012 lorsque le G63 AMG se voit doté du fameux V8 atmosphérique de 510 ch du préparateur, désormais intégré à Mercedes. Le cuir raffiné est digne d'une Classe S et le grand écran couleur du système Comand Online permet l'accès au Web. L'« Über G » reste toutefois le G65 AMG animé par le V12 de 612 ch (100 000 € de plus que le 63 !). Comme sur les S et CL – et la Pagani Zonda ! – dotées du même bloc, le couple (1 000 Nm) est le plus élevé jamais atteint par une Mercedes. Ce véhicule bestial, réalisé à la demande des marchés russe et émirien, sera finalement commercialisé dans le monde entier !

En janvier 2018, la carrosserie de la nouvelle Classe G, présentée à Detroit, semble inchangée. En réalité, elle s'allonge de cinq centimètres et s'élargit de douze. Ce n'est pas de trop, tant les passagers du 4x4 devenu de luxe ont jusque-là été à l'étroit. Développé avec le concours de Mercedes-AMG à Affalterbach, le châssis conserve son essieu arrière rigide, mais adopte une suspension avant indépendante et un essieu à double triangulation. Le G demeure toutefois un vrai 4x4 avec son châssis-échelle et ses blocages de différentiel. Les capacités tout-terrain progressent même, la capacité de passage à gué passant, par exemple, de 60 à 70 cm. Le nouveau G 500 adopte le 4.0 V8 biturbo de 422 ch de l'AMG GT, couplé à une nouvelle boîte de vitesses automatique 9G-Tronic dotée de programmes adaptés à l'usage en tout-terrain. La première *yankee* est suivie en mars, à Genève, par la présentation du nouveau G suprême. *Exit* le G65 AMG et son V12, place au nouveau G63 et à son V8 biturbo de 585 ch. C'est largement suffisant. ■



Les poignées de porte caractéristiques, les panneaux de tôle planes et les échappements latéraux ont été reconduits sur le G – ici un 63 AMG – lancé en 2018.

Pour en savoir plus, lisez le livre édité par *Étoiles Passion* avec le Club 4x4 Mercedes-Benz France !
clubmbf.com/livre-40-ans-g

Tous les G AMG

Modèle	Moteur	Type moteur	cm³	ch (vs puiss. d'origine)	V. max	Début	Fin	Prix[2]	Cote
AMG 240 GD STT[1]	4 cyl.	OM 616	2 399	100(72)	N/D	1980	1991	10 621	N/D[6]
AMG 300 GD STT[1]	5 cyl.	OM 617	2 998	120 (80)	N/D	1980	1991	10 621	N/D[6]
AMG 230 GE	4 cyl.	M 102	2 299	160 (125)	N/D	1980	1991	N/D	N/D[6]
AMG 280 GE	6 cyl.	M 103	2 776	210 (156)	N/D	1980	1991	5 490	N/D[6]
AMG 280 GE 3.2	6 cyl.	M 103	3 205	245	175	1984	1991	10 090	N/D[6]
AMG 280 GE 5.0	V8	M 117	4 973	245	190	1987	1991	N/D	N/D[6]
AMG 280 GE 5.6 SPORT	V8	M 117	5 547	300	200	1987	1991	N/D	N/D[6]
AMG 500 GE 5.6	V8	M 117	5 959	300 (240)	195	1993	1994	37 087	N/D[6]
G36 AMG	6 cyl.	M 104	3 606	272	190	1994	1997	29 900	N/D[6]
G43 AMG	V8	M 113	4 266	285	190	1997	2000	N/D	N/D[6]
G60 AMG	V8	M 119	5 956	381	N/D	1997	1997	N/D	N/D[6]
G55 AMG	V8	M 113	5 439	354	209	1998	2000	249 351[3]	50 000
G63 AMG	V12	M 137	6 258	444	210[4]	2002	2003	N/D	60 000
G55 AMG	V8	M 113 K	5 439	476	210[4]	2004	2006	108 228[5]	55 000
G55 AMG	V8	M 113 K	5 439	500	210[4]	2006	2012	113 332[5]	58 000
G63 AMG	V8	M 157	5 461	544	210[4]	2012	2018	137 505[5]	70 000
G65 AMG	V12	M 279	5 980	612	230[4]	2012	2018	264 180[5]	150 000
63 AMG	V8	M 159	3 982	585	210[4]	2018	-	144 400[5]	80 000

[1] Turbodiesel
[2] Prix de la conversion moteur en DM
[3] Modèle complet
[4] Limitée
[5] Euros (€)
[6] Modèle ou préparation (quasiment) jamais vendu en France. Compter + 30% vs version de série.

Indispensable !
Le hors-série #4



Disponible sur *etoilespassion.com*
Ne le ratez pas !

230 SL « Pagode »

Monte-Carlo Historique… bis

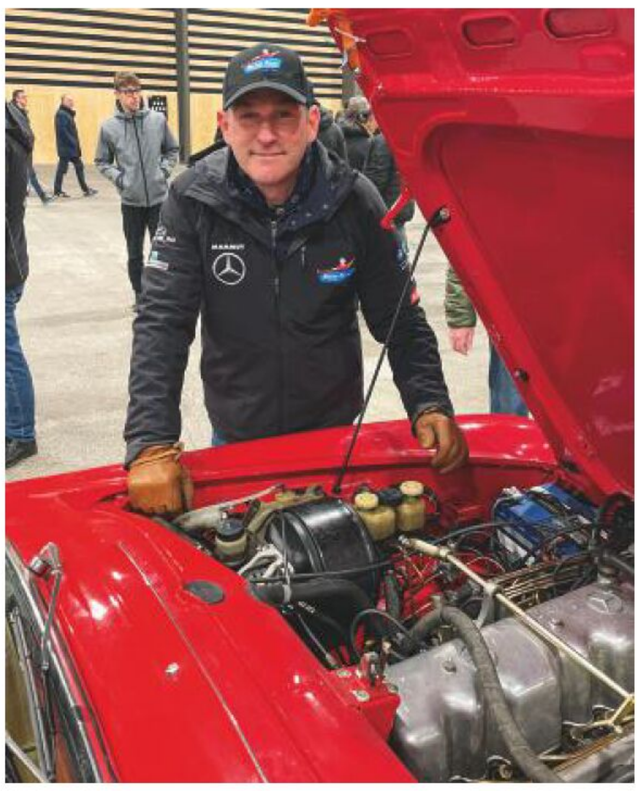


NOUS VOUS EN AVIONS PARLÉ DANS LE DERNIER NUMÉRO D'*ÉTOILES PASSION* : ÉRIC WEILAND, LE GÉRANT DU GARAGE BONNE ROUTE, A ENGAGÉ UNE AUTO DANS LE 25e RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE. NOUS L'AVONS RETROUVÉ À REIMS, AU DÉPART DE LA CONCENTRATION FRANÇAISE.

Textes et photos : Paul Campion

Vous voilà au départ, Éric !
Oui, enfin ! Notre 230 SL a passé toutes les vérifications techniques. Olivier Frantangeli, mon copilote et moi-même n'attendons qu'une chose : prendre le volant et tester l'auto en conditions réelles, car cela fait plus d'un an maintenant que je prépare ce projet.

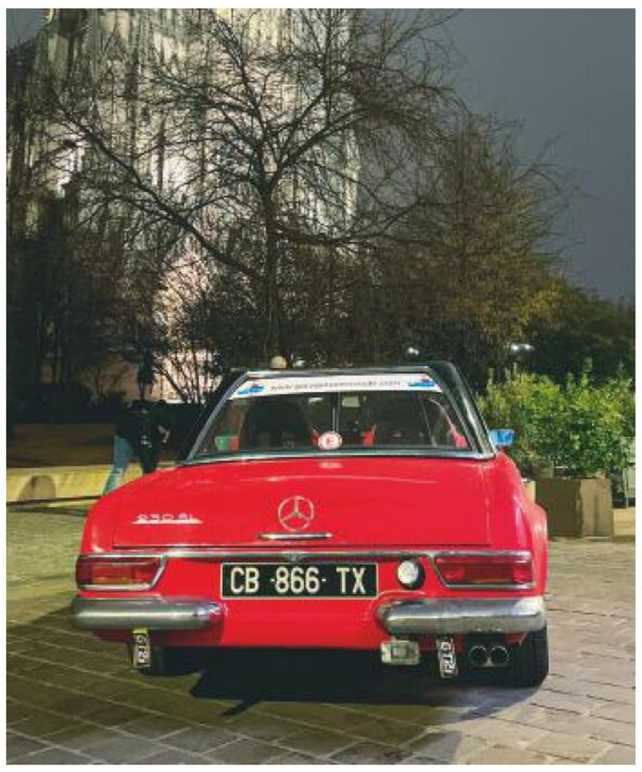
C'est si long et compliqué de participer à ce rallye ?
Si on veut le faire sérieusement, il y a beaucoup d'incontournables. D'abord il faut trouver une auto éligible, la préparer et la mettre en conformité. Ensuite, il faut fédérer les équipes en interne et boucler le projet financièrement sachant que la recherche de partenaires est un vrai marathon au cours duquel on doit sans cesse convaincre. On essaie d'intéresser la presse locale au projet. Et enfin, il y un énorme travail administratif dont on ne prend pas toujours conscience.



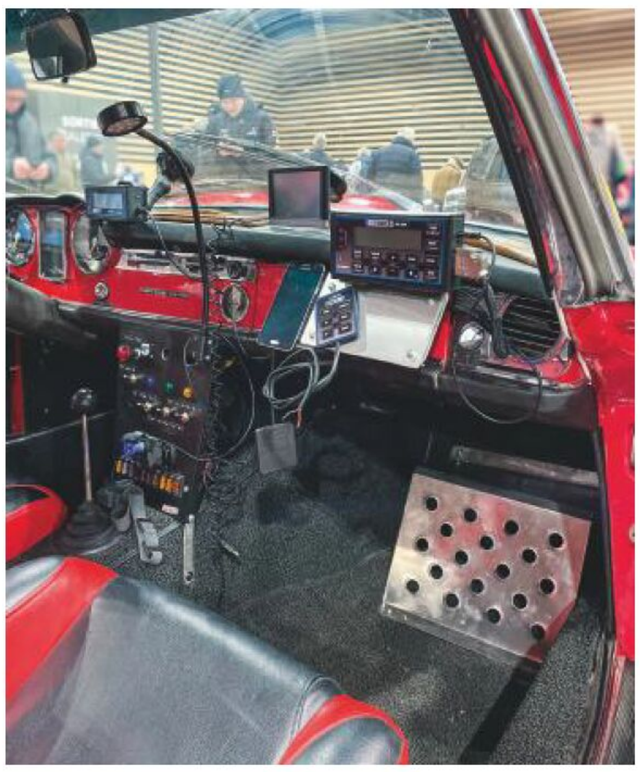
Éric devant le moteur modifié par ses équipes pour coller au plus près des caractéristiques de la 230 SL de 1963.

Mais le Monte-Carlo Historique n'est pas une première pour vous !
Non, en 2020 j'ai couru avec une W111 220 SE. Mais cette année, j'ai voulu rendre hommage à la « Pagode » dont c'est le soixantième anniversaire. Nous avons donc monté tout le projet autour de cela, en engageant une auto aussi conforme que possible à la « Pagode » de Böhringer-Kaiser qui a gagné le Spa-Sofia-Liège en 1963.

C'est le Garage Bonne Route qui a préparé l'auto ?
Oui. L'équipage est engagé à titre personnel, mais c'est le Garage Bonne Route qui a préparé l'auto – on n'est jamais mieux servi que par soi-même – et qui est aussi chargé



La veille du départ, la 230 SL fait la belle devant la cathédrale… et rêve du port de Monaco.



Le poste du copilote est moins accueillant que celui du pilote. On est loin de la gentille balade du dimanche matin.



Les vérifications techniques, parfois tatillonnes, sont obligatoires et l'équipage ne se détend qu'une fois le dernier tampon obtenu.

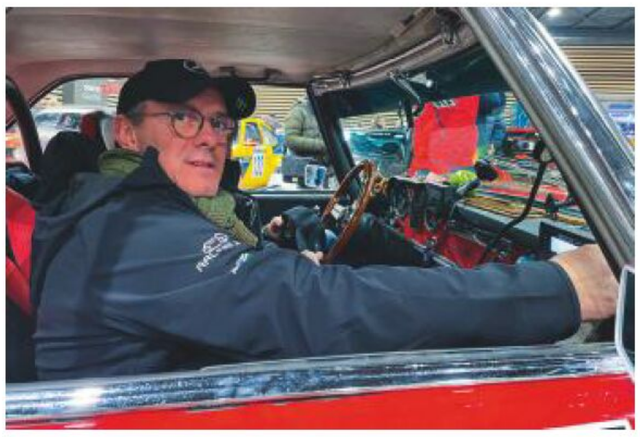
de l'assistance technique pendant la course.

Une préparation poussée, certainement ?

Assez, oui et tout a été réalisé ici, en Lorraine, pour obtenir le passeport historique. Le moteur d'origine a été refait à neuf (pistons, cylindres, coussinets, pompe à injection…) et ils ont installé des freins à disques à l'arrière, modifié la suspension et la planche de bord, monté tous les équipements de navigation (ce qui assez difficile, d'ailleurs), des sièges baquets, un réservoir de 85 l et un radiateur d'huile. Il est dans le radiateur d'eau, comme sur les 280 SL à boîte automatique, parce que la place dans le compartiment moteur est limitée. La « Pagode » a aussi un régulateur de pression hydraulique de freinage pour gérer la puissance des freins arrière. En 2020, notre 220 SE avait une direction standard et j'ai tellement souffert des bras et des mains que, cette année, nous l'avons équipée de la direction assistée. Indispensable ! La carrosserie, l'échappement, l'éclairage et l'arceau ont aussi été installés ou modifiés sur place. Ils ont même trouvé des roues d'origine de 15 pouces destinées aux W111 exportées vers l'Afrique, en tôle ultra résistante. Et en 1963, l'auto avait des jantes de 15 pouces, également montées en Continental. Donc nous sommes parfaitement raccord… Mais comme Continental France n'a pas souhaité nous accompagner, nous roulons sur des Vredestein *(sourire)*.

Vous parliez de l'assistance technique…

Oui, le Garage Bonne Route met une assistance à disposition. Deux compagnons vont nous suivre avec du matériel et quelques pièces d'entretien courant, mais nous n'aurons pas de train ou de moteur de rechange *(nouveau sourire)*. Si tout se passe normalement, ils ne devraient pas avoir à intervenir trop souvent.



Olivier, le copilote, n'en est pas à son premier rallye de régularité. Indispensable pour éviter les fortes pénalités.

Et il y a Olivier, votre copilote…

Au départ, François, le propriétaire de la voiture, devait copiloter. Il a été contraint de déclarer forfait, mais, grâce au Club Mercedes-Benz de France, j'ai rencontré Olivier, également membre, qui a une grande expérience de ce genre de rallye. Ça a tout de suite collé entre nous et c'est lui qui sera assis à droite et responsable de la navigation. Le Rallye Monte-Carlo Historique étant une épreuve de régularité, son rôle est capital. En 2020, par inexpérience, nous arrivions toujours dans les temps… mais sans jamais prêter trop attention aux moyennes au cours de l'étape. Nous étions lourdement pénalisés. Avec Olivier, ça ne devrait plus arriver.

Le Club Mercedes-Benz de France est-il partenaire de cette aventure ?

Oui, bien sûr et je les en remercie. D'ailleurs, dès la ligne d'arrivée franchie à Monaco, la voiture repartira pour Paris afin d'être exposée sur le stand du Club Mercedes-Benz France pendant le salon Rétromobile. Comme on fête les 60 ans de la « Pagode », c'est sympa de présenter une auto – presque – identique à celle qui a gagné le Spa-Sofia-Liège en 1963.

Alors, on croise les doigts et on se retrouve à Paris ?

Sans aucun doute !

À l'issue d'un parcours mouvementé au cours duquel la météo n'a pas toujours été clémente, l'équipage n° 278 a bien franchi la ligne d'arrivée, se classant 172e au général. Durant de la troisième spéciale, il a réussi le 68e temps au général, mais, en raison de problèmes électroniques affectant les instruments de navigation et causant d'énormes pénalités dans la spéciale n° 13, l'auto a finalement perdu quelques places. Mais quelle expérience accumulée et quels souvenirs inoubliables ! ■

Éric Weiland tient à remercier l'ensemble de ses partenaires : le Groupe Kroely, La Caserne de Chanzy, MMA Assurances, Ralf Milan, la Communauté de Communes de Freyming-Merlebach et l'équipe du Garage Bonne Route. Celui-ci peut louer la « Pagode » et l'assistance technique pour participer à des compétitions d'anciennes. Pour tout renseignement, contactez le 06 64 95 58 56.



Club Mercedes-Benz France

Le club de tous les mercedessistes

CELA FAIT MAINTENANT DEUX ANS QUE BERNARD BOISSEAU A PRIS LA PRÉSIDENCE DU CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE. NOUS L'AVONS RENCONTRÉ PENDANT LE SALON RÉTROMOBILE, À L'OCCASION DUQUEL LE CLUB A DIGNEMENT FÊTÉ LES SOIXANTE ANS DE LA « PAGODE ».

Texte et photos : Paul Campion



Rétromobile n'a pas encore ouvert ses portes. Le calme avant la tempête pour ces « Pagodes », mises à l'honneur pour le 60e anniversaire du modèle et qui attireront tous les regards.

Comment se porte le CMBF (Club Mercedes-Benz France) ?
Le club se porte très bien ! Nous notons, depuis quelque temps, un engouement pour la marque Mercedes-Benz, notamment grâce à sa qualité de fabrication. Cela incite pas mal d'amateurs à franchir le pas, à acquérir une voiture et à devenir membres du club pour ne pas débuter seuls dans l'automobile ancienne. Parfois, ils adhèrent après avoir revendu des autos d'autres marques difficiles à vivre. Nous constatons également un vrai mouvement sur les youngtimers. Les berlines W123, W124, les W108 ou W114, longtemps dédaignées, mais toujours accessibles financièrement, commencent à intéresser des jeunes qui finissent par nous rejoindre. Nous avons aussi pu mesurer la santé du club par l'affluence lors de notre cocktail, ici à Rétromobile. Le stand était bondé et l'ambiance particulièrement festive. Un vrai succès et quel plaisir pour nous !

Combien de membres le club compte-t-il ?
Le CMBF n'est pas le plus gros club européen. Les Allemands et les Anglais sont largement en tête, car il y a une vraie culture des clubs chez nos voisins. Mais nous progressons régulièrement. De 450 membres en 2012, nous sommes passés à 950 en 2023 avec, malgré tout, quelques turbulences pendant la Covid. C'est une belle croissance et nous comptons enregistrer au moins une cinquantaine d'adhésions cette semaine. Mais si nous souhaitons croître, nous voulons surtout le faire raisonnablement. Nous ne courons après aucun objectif quantitatif.

Pourquoi adhère-t-on au club ?
Nos membres s'inscrivent avant tout pour se faire plaisir avec leur auto, pour partager des moments de grande convivialité entre passionnés malgré le climat anti-voiture actuellement constaté un peu partout. Ils sont à la recherche de contacts humains, ce que facilite grandement le partage d'une même passion. L'humain est vraiment le credo du club et si, de loin, la marque et le CMBF peuvent parfois paraître élitistes, le club ne doit pas l'être, au contraire. Nous travaillons au quotidien

Le credo de Bernard Boisseau : *« Le club doit vivre avec son temps, évoluer, s'ouvrir aux autres, mais sans jamais renier ce qu'ont fait mes prédécesseurs ».*

pour qu'il s'ouvre, sans tout révolutionner, à toutes les tendances. Nous aussi devons nous adapter. Nos adhérents recherchent également un cadre, une assistance technique et des conseils.

Quel bilan tirez-vous après deux ans de présidence ?
Tout d'abord, il est impératif de s'inscrire dans la continuité et de garder à l'esprit tout ce que nos prédécesseurs ont réalisé. Il faut conserver l'ADN, ne jamais oublier d'où l'on vient et où l'on va. Nous devons, à chaque instant, faire preuve de la plus grande prudence sur le plan financier afin de pérenniser le club. À ce titre, je tiens à remercier les équipes de Mercedes-Benz France qui nous apportent un soutien actif, fondamental même, sans lequel nous ne pourrions pas être aussi dynamiques. Nous ne pourrions pas être présents ici à Rétromobile, nous ne pourrions pas éditer la Gazette comme nous le souhaitons ou nous ne pourrions pas participer financièrement de manière systématique aux diverses sorties organisées en région par le club. Sur le plan international, nous devons veiller à maintenir les excellentes relations que nous entretenons actuellement avec l'Allemagne. De manière générale, notre croissance doit se faire à un rythme raisonnable, sans révolutionner, ni casser ce qui fonctionne bien. Pour cela, nous nous appuyons sur le bureau et sur les délégués, environ trente bénévoles qui s'engagent vraiment à fond. Là encore, un grand merci à eux !

Comment se présente l'avenir ?
Très clairement, nous souhaitons, à l'avenir, accroître les services à destination de nos membres et nous avons de nombreux projets en cours. Par exemple, nous avons mis en place des délégués techniques, des référents qui peuvent assister nos membres, extrêmement demandeurs. Nous devons aussi développer des partenariats spécifiques concernant l'entretien de nos autos ou encore l'approvisionnement en pièces, deux domaines critiques. Nous avons aussi relancé la Boutique du club. Un peu vieillotte, elle a été totalement modernisée et bénéficie d'un site marchand dédié qui fonctionne très bien. Les produits du club constituent un signe d'appartenance auquel les membres sont très attachés et nous réfléchissons au quotidien pour offrir plus de produits et de partenariats. Concernant les interactions avec le réseau Mercedes-Benz France, il y a dix, quinze ans, nous étions en contact avec les succursales qui, depuis, ont été revendues. Après un gros trou d'air, nos délégués régionaux ont fait un important travail de communication et d'information et collaborent désormais avec le réseau de concessionnaires par le biais d'invitations mutuelles aux évènements ou de rassemblements dans les concessions. L'accueil y est excellent et certains opérateurs, amateurs d'anciennes ou pas, en prennent désormais l'initiative ! Le souhait de certains de devenir annonceurs dans notre Gazette est un signe qui ne trompe pas. Enfin, c'est dans l'air du temps, il faut que nous nous ouvrions plus aux réseaux sociaux. Nous avons récemment échangé avec un amateur de 190 E qui a créé un compte Facebook. Il fédère deux cents followers, tous propriétaires… de 190 et prêts à participer à un évènement du club pour le quarantième anniversaire de la W201. C'est hyper intéressant, ça nous pousse à créer de nouvelles sections pour les youngtimers et nous devons absolument accrocher ces « jeunes » ! C'est l'ouverture à laquelle je faisais référence tout à l'heure. L'avenir du club, c'est eux !

Le mot de la fin ?
Que toutes celles et tous ceux qui veulent nous rejoindre n'hésitent pas à visiter notre site Internet (*https://mb-france.mercedes-benz-clubs.com/partenaires/delegations-regionales/*) et à prendre contact avec les délégués régionaux qui se feront un grand plaisir de les renseigner ! ■

MINIATURES **Les nouveautés de Damien. À l'échelle 1/43e sauf autre indication.**



Daimler Dernburg-Wagen chez Autocult.



190 SL W121 chez Minichamps.





280 SE W111 et SL 500 R129 au 1/18e chez Norev.



200 W123 au 1/18e chez Norev.



280 CE C123 Monte-Carlo 1980 chez Neo Scale.



W114/115 au 1/18e chez Norev.



W115 taxi au 1/18e chez Norev.



SL 73 AMG R129 au 1/18e chez Ottomobile.

G63 AMG 4x4² W463 au 1/12e chez NZG.







Mercedes-AMG One, versions circuit et route, chez MBCS.

FOCUS SUR LE SLK R170



SLK 230 4x4 chez Bang Sen.



SLK 230 chez Herpa.



SLK au 1/18e chez Maisto.



SLK Carlsson chez JPS.



SLK 230 chez Solido.





SLK 230 Kompressor au 1/18e chez UT Models.

Sites & Forums

Partagez votre passion et vos centres d'intérêt dans ces clubs et sur ces forums attachés à la marque ou à un modèle.

Club Mercedes-Benz France
Le site du club officiel :
https://mb-france.mercedes-benz-clubs.com/

Club 4x4 Mercedes-Benz de France
Site du club des Classe G :
http://www.clubmbf.com/
(voir la présentation p. 74)

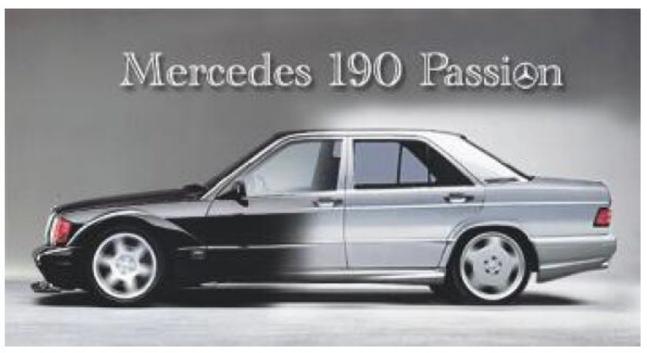
Unimog-mania
Le site des Unimog et MB-Trac :
https://www.unimog-mania.com/

Club Mercedes-Benz 190 SL
Site du club 190 SL :
https://190sl-france.mercedes-benz-clubs.com/

Amicale des Mercedes W124
Site et forum des modèles 124 :
http://www.w124.org/ ou http://www.w124.org/forum4/forum.php

Mercedes-Damien
Site et forum tous modèles surtout post-1960 :
https://mercedes-benz.forumactif.com/forum

1970 MB 80
Forum sur les Mercedes des années 1970-1980 :
https://mercedes1970.forumactif.org/forum



Passion 190
Site dédié à la W201 :
http://mutante.free.fr/www/forum/index.php



Mercedes123.com
Forum des modèles 123 :
https://www.mercedesw123.com/



Mercedes126.com
Forum des modèles 126 :
https://www.mercedesw126.com/

W114 W115 Passion
Forum de la Mercedes-Benz /8 :
https://w114w115passion.leforum.eu/index.php

SLK R171 - Le forum
Forum du modèle R171 :
http://slk-r171.forumactif.com/

Club Mercedes-Passion
Forum des Mercedes anciennes et modernes :
http://www.club-mercedes-passion.com/forum/index.php

Forum-Mercedes.com
Forum des modèles post-1970 à aujourd'hui :
https://www.forum-mercedes.com/



PHOTOS DR

SL SERVICE

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR MERCEDES DE COLLECTION



SPÉCIALISTE 190SL • 230 à 280SL • 280 à 500SL R107

CATALOGUE SL GRATUIT • Autres modèles SL, berline et coupé sur demande.



Pièces mécaniques et accessoires • Capotes • Moquette • Cuir • Pneus • Radios • Échappements

03 88 82 70 52 @ info@slservice.fr

www.slservice.fr

Recherche personnalisée de pièces

Euro Trading • 6 rue de l'industrie
67730 Châtenois • FRANCE



LE SPÉCIALISTE DES

PAGODES

■ **Restauration** ■ **Entretien** ■ **Achat / Vente**

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes

☎ 06 76 54 04 70

parispagode@orange.fr

PARIS PAGODE
MERCEDES SL PASSION

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Les numéros 1 à 11 et 13-16-18-21-23-25-31-33-38-42-46-29-45-48 sont épuisés en versions papier.



☐ N° 17



☐ N° 19



☐ N° 20



☐ N° 22



☐ N° 23



☐ N° 24



☐ N° 26



☐ N° 27



☐ N° 28



☐ N° 29



☐ N° 30



☐ N° 31



☐ N° 32



☐ N° 33



☐ N° 34



☐ N° 35



☐ N° 36



☐ N° 37



☐ N° 38



☐ N° 39



☐ N° 40



☐ N° 41



☐ N° 42



☐ N° 43



☐ N° 44



☐ N° 45



☐ N° 46



☐ N° 47



☐ N° 48



☐ N° 49



☐ N° 50



☐ N° 51



☐ N° 52



☐ N° 53



☐ N° 54



☐ N° 55



☐ N° 56



☐ N° 57



☐ N° 58



☐ N° 59



☐ HS#1 - Guide collection 2019/2020



☐ HS#2 - Guide collection 2020/2021



☐ HS#3 - Guide collection 2021/2022



☐ HS#4 - Guide collection 2022/2023

À découper ou photocopier et à retourner sous enveloppe affranchie à **SPOKEditions - 33 rue du Belvédère - 78750 Mareil-Marly**

Je commande les anciens numéros VERSION PAPIER : 9,90 €/numéro*

☐ 17 ☐ 19 ☐ 20 ☐ 22 ☐ 23 ☐ 24 ☐ 26 ☐ 27 ☐ 28 ☐ 30 ☐ 32 ☐ 34 ☐ 35 ☐ 39 ☐ 41 ☐ 44
☐ 47 ☐ 48 ☐ 49 ☐ 50 ☐ 51 ☐ 52 ☐ 53 ☐ 54 ☐ 55 ☐ 56 ☐ 57 ☐ 58 ☐ 59

Je commande les anciens hors-séries VERSION PAPIER : 14,90 €/numéro*

☐ HS#1 - Guide 2019/2020 ☐ HS#2 - Guide 2020/2021 ☐ HS#3 - Guide 2021/2022
☐ HS#3 - Guide 2022/2023

*** Frais de port en sus : 3,90 €/numéro France et Europe - 4,30 €/numéro reste du monde**

Je commande les anciens numéros VERSION NUMÉRIQUE : 3,90 €/numéro

☐ 29 ☐ 31 ☐ 33 ☐ 36 ☐ 37 ☐ 38 ☐ 40 ☐ 42 ☐ 43 ☐ 45 ☐ 46

> Je règle par chèque bancaire libellé à l'ordre de SOLAMI.

> Je règle par CB sur le site *etoilespassion.com*

◯ M ◯ Mme

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal .....

Ville .....

Pays .....

E-mail (obligatoire) .....

COMMANDEZ VOS ANCIENS NUMÉROS SUR *etoilespassion.com*

Étoiles PASSION

LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

ABONNEZ-VOUS !

FORMULE 1 AN

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

35 € au lieu de 39,60 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 47 €

FORMULE 2 ANS

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

69 € au lieu de 79,20 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 93 €

FORMULE 1 AN STAR

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

48 € au lieu de 43,50 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 62 €

FORMULE 2 ANS STAR

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

+ 2 HORS-SÉRIES

95 € au lieu de 107 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 123 €





POUR TOUT ABONNEMENT SOUSCRIT, VOUS RECEVREZ UN ANCIEN NUMÉRO D'*ÉTOILES PASSION*.

Choisissez-le sur *etoilespassion.com* et informez-nous de votre sélection par courriel à l'adresse *redaction@etoilespassion.com*

BULLETIN D'ABONNEMENT À DÉCOUPER ET À RENVOYER

Pour toute question sur les abonnements, écrivez-nous à *etoilespassion@abomarque.fr* ou téléphonez au 05 34 56 35 60

Je m'abonne à ÉTOILES PASSION et je choisis :

FORMULE 1 AN

☐ 35 € (France)

☐ 47 € (Étranger)

FORMULE 1 AN STAR

☐ 48 € (France)

☐ 62 € (Étranger)

FORMULE 2 ANS

☐ 69 € (France)

☐ 93 € (Étranger)

FORMULE 2 ANS STAR

☐ 95 € (France)

☐ 123 € (Étranger)

À découper ou photocopier et à retourner sous enveloppe affranchie à :
Abomarque / ÉTOILES PASSION
CS 60003 – 31242 L'UNION Cedex

☐ **Je règle mon abonnement de ..... € par chèque bancaire ou postal à l'ordre de SOLAMI.**

☐ **Je préfère régler par CB ou Paypal pour un paiement rapide et sécurisé je me connecte au site internet :**
www.etoilespassion.com/etoiles-passion-abonnement/

◯ M ◯ Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : .....

Ville : .....

Pays : .....

Tél. : .....

E-mail (obligatoire) : .....

Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du premier numéro (coûts des envois à votre charge) en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement.
En retournant ce formulaire, vous acceptez que SPOKEditions, responsable du traitement, utilise vos données personnelles pour la gestion de votre commande, de la relation client et d'actions marketing.
Vous disposez à tout moment d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement ainsi qu'un droit à définir des directives relatives au sort de vos données en cas de décès. Vous disposez aussi du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, de publicité ciblée ou de profilage.
Vous pouvez exercer vos droits en écrivant à SPOKEditions – SOLAMI, 33 rue du Belvédère, 78750 MAREIL-MARLY. RCS Versailles 512 439 134.

Les conditions tarifaires des abonnements, les promotions et les cadeaux proposés dans ce magazine ne sont valables que pour la durée de parution de ce même magazine.

EP 60

PETITES ANNONCES

GRATUITES*

*** Pour les particuliers uniquement. Professionnels, merci de nous contacter au 06 89 47 67 22**

Soignez votre texte en 175 caractères ! Il est d'usage d'indiquer sur une petite annonce automobile : le modèle exact, l'année de mise en circulation, le kilométrage, et les éventuelles finitions ou options ajoutées. Joignez une photo couleur de 500 ko minimum.



600 SL
1995, 98 500 km, 49 000 €. 4 places, Hard Top. Française. Entretien OK. Tél. +33 6 80 36 47 34



CL500 MAE
176 000 km, 13 500 €. Préparation MAE. Jantes 20". Toit ouvrant. CG française... Luxembourg. Tél. +352 621 579 029



190 E 2.5
1989, 272 000 km, 26 900 €. Saint Denis De Cabanne, France. Tél. +33 6 69 98 86 97



200 E
1989, 104 500 km, 3 800 €. Cassis, France. Tél. +33 7 86 83 25 60



220 SB HECKEFLOSSE
1964, 62 000 km, 14 000 €. Saint-Romain, France. Tél. +33 6 30 56 00 27



230 SL
1967, 82 000 €. Lens, France. Tél. +33 7 77 75 67 33



240
1975, 235 000 km, 12 900 €. Viriat, France. Tél. +33 7 77 93 06 39



250 SE (W111)
1965, 106 000 km, 40 000 €. Lautenbach, France. Tél. +33 6 19 61 91 30



280 (W123)
1976, 184 000 km, 14 000 €. Avignon, France. Tél. +33 7 69 30 66 57



280
1981, 200 000 km, 7 000 €. Laval, France. Tél. +33 6 98 37 05 98



300 E 24S
1991, 106 800 km, 12 800 €. Rennes, France. Tél. +33 6 34 22 11 51



320 CE 24S
1994, 57 300 km, 19 900 €. Trans-en-Provence, France. Tél. +33 7 60 17 37 62



450 SEL 6.9L
1979, 202 000 km, 38 000 €. Condom, France. Tél. +33 6 61 43 92 55



500 SEL
1982, 135 000 km, 17 500 €. Nancy, France. Tél. +33 6 32 89 65 17



230 SL
1963, 97 254 km, 84 000 €. France. Tél. +33 1 76 63 32 16



G 230 GE
1986, 64 949 km, 37 500 €. Mandelieu-La-Napoule, France. Tél. +33 6 09 96 03 61



190 E 2.5
1989, 193 000 km, 29 900 €. Bruxelles, France. Tél. +32 0 49 41 25 310



C 200 CDI Esprit
2000, 144 000 km, 3 900 €. Roubaix, France. Tél. +33 7 73 85 36 40



C 200 CDI BlueEfficiency Avantgarde
2008, 148 000 km, 7 800 €. Valenciennes, France. Tél. +33 6 70 67 59 73



C 200 CDI Avantgarde
2008, 122 000 km, 10 300 €. Melun, France. Tél. +33 7 71 78 42 29

Mercedes-Damien

La boutique Etoile MD

Les pièces détachées pour les passionnés !

http://www.etoilemd.com

nouveau

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

Appelez-nous au 06 07 38 14 86

E-mail : boutique@mercedes-damien.com



PayPal

Colissimo suivi

Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !



Plus de 1 600 000 de messages postés,

Plus de 72 000 membres,

Plus de 700 tutoriaux pour vous aider à préserver votre étoile.

http://mercedes-benz.forumactif.com

Suivez-nous sur facebook

Mercedes-Damien est partenaire

Étoiles Passion

LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

PETITES ANNONCES

PRESTIGE AUTO RADIO



Réfection d'installation audio d'origine, son sur mesure, régulateurs de vitesse…

Depuis 20 ans, une expérience et une passion uniques.

www.prestigeautoradio.fr

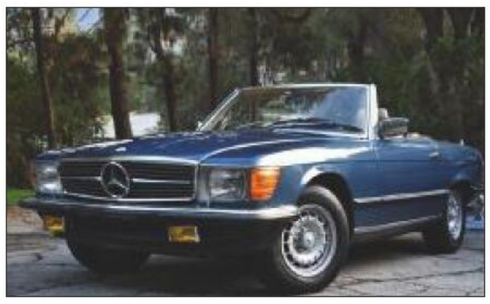
53 boulevard Garibaldi, 75015 Paris - Tél. 01 40 61 05 05



C 200 CDI Avantgarde A
2009, 144 000 km, 13 200 €. Ploermel, France. Tél. +33 6 49 29 76 32



190 Optimum 2.0d
1993, 42 900 km, 16 990 €. Brécé, France. Tél. +33 6 20 36 72 85



500 SL
1982, 124 000 km, 45 000 €. Monaco, France. Tél. +33 7 86 45 20 33



C 220 CDI Elégance
2000, 260 000 km, 2 200 €. Lille, France. Tél. +33 6 04 41 68 30



C 270 CDI Elégance
2001, 195 000 km, 6 500 €. Collonges-sous-Salève, France. Tél. +33 6 85 62 51 58



C 55 AMG
2004, 129 000 km, 22 490 €. Nantes, France. Tél. +33 6 62 07 84 17



220
2001, 282 000 km, 2 000 €. Braine-le-Comte, France. Tél. +33 4 78 91 45 48



C 55 AMG
2004, 172 000 km, 17 500 €. Saint-Martin D'Oydes, France. Tél. +33 6 45 03 24 35



CE 300
1988, 143 000 km, 9 900 €. Dinan, France. Tél. +33 6 14 89 89 09



190 E 2.3 Confort
1988, 146 000 km, 33 000 €. Croissy-sur-Seine, France. Tél. +33 6 80 91 22 90



CE 300 Pack Lorinser
1991, 239 000 km, 9 800 €. Rouen, France. Tél. +33 6 52 77 15 18



CL 63 AMG
2002, 88 000 km, 185 000 €. Paris, France. Tél. +32 0 63 53 42 375



CLK 270 CDI Avantgarde A
2005, 199 980 km, 6 490 €. Lahage, France. Tél. +33 6 45 21 95 85



CLK 320 Elegance
1998, 255 000 km, 5 000 €. Brignoles, France. Tél. +33 7 82 44 10 00



CLK 320 Sport A
1998, 59 000 km, 11 500 €. Neuf-Brisach, France. Tél. +33 6 11 11 44 04



CLK 430 Elégance A
2000, 121 000 km, 24 000 €. Colmar, France. Tél. +33 6 48 40 93 43



CLK 63 AMG
2004, 63 000 km, 24 990 €. Magland, France. Tél. +33 6 67 32 58 80



CLS 350 Brabus
2006, 76 000 km, 25 000 €. Souffelweyersheim, France. Tél. +33 7 81 70 48 45



E 220
1994, 225 000 km, 8 000 €. Le Raincy, France. Tél. +33 6 15 81 13 84



E 220 CDI Classic
2001, 281 000 km, 3 000 €. Braine-le-Comte, France. Tél. +33 4 78 91 45 48



E 220 CDI Avantgarde
2008, 275 000 km, 5 490 €. Metz, France. Tél. +33 7 84 60 50 10



E 220 CDI BlueEfficiency
2010, 195 000 km, 9 200 €. Livry-Gargan, France. Tél. +33 6 63 02 00 96

AUTO SCOUT 24

Avec **202.549** Mercedes à vendre, AutoScout24 vous offre le plus grand choix en Europe*.

Téléchargez gratuitement l'application:

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

★★★★½

www.autoscout24.fr

*18/09/2018

PETITES ANNONCES



E 240 Elégance A
2005, 140000 km, 8440 €. Ploermel, France. Tél. +33649297632



E 270 CDI Elégance A
2003, 263000 km, 3250 €. Clermont-Ferrand, France. Tél. +33769957455



E 290 TD Avantgarde
1996, 273171 km, 6500 €. Verneuil-sur-Seine, France. Tél. +33650325226



SL 280 Pagode
1969, 135720 km, 71000 €. France. Tél. +33176633216



E42 AMG Stage 3
1994, 83000 km, 65000 €. Dinan, France. Tél. +33614898909



G 290 Court GD
1998, 169000 km, 30000 €. Mandelieu-la-Napoule, France. Tél. +33623002097



G 300 CTTE 4x4
1988, 120000 km, 16500 €. Laroque-D'Olmes, France. Tél. +33672124477



G 55 AMG
2008, 120000 km, 55000 €. Strasbourg, France. Tél. +33680872237



CE 300 SportLine A
1991, 159000 km, 8900 €. Bucarest, France. Tél. +33662968183



S 280 SE
1985, 216240 km, 6495 €. Lieu dit Vincent, Neuvic, France. Tél. +33780186042



S 450 SEL
1979, 200000 km, 38000 €. Condom, France. Tél. +33661439255



SL 230 (W113)
1966, 53000 €. Saint-Marcel-Lès-Valence, France. Tél. +33609350909



SL 450
1976, 200000 km, 19500 €. Aumetz, France. Tél. +33678999145



SL 500 (R129)
1993, 163000 km, 23500 €. Arces, France. Tél. +33768927550



SL 500 AMG
1994, 93200 km, 35900 €. Sceaux-du-Gatinais, France. Tél. +33685316380



190 SL
1962, 13081 km, 119900 €. Athis Mons, France. Tél. +33160485252



SL 60 AMG
1992, 162000 km, 49900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. +33651293195



SLK 350
2005, 108980 km, 13000 €. Bourguignon, France. Tél. +33781049678



S 500 Limousine A
1999, 178200 km, 7000 €. France. Tél. +33329431040



190 SL
1956, 76000 km, 109990 €. Corps-Nuds, France. Tél. +33750414930



C 220 D Elegance
1994, 240000 km, 4600 €. Argentre-du-Plessis, France. Tél. +33299967405



E 260 Limousine
1991, 245000 km, 12900 €. Freyming Merlebach, France. Tél. +33682978077



280 Pagode
1969, 159000 km, 149990 €. Nice, France. Tél. +33771672687



190 SL
1959, 165000 km, 93180 €. Le Havre, France. Tél. +33176633216

AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques







Après-Vente I Mécanique
Carrosserie I Achat I Dépôt
Vente occasions
Mercedes-Benz

Prise en charge du véhicule
à votre domicile*
Pièces d'origine exclusivement
Services personnalisés

**Région Ile de France, autres régions sur demande*

32 rue Victor Hugo, 60500 Chantilly I ✆ 03 44 57 01 65 I contact@autohaus60.com
A 15 mn de Roissy Charles de Gaulle I A 23 mn de Paris Gare du Nord

www.autohaus60.com

ACHAT - VENTE - LOCATION

Spécialiste mercedes w107 et classiques



LOKAstar

LOKASTAR / SAS FOURCHET PATRICK
20 Rue de l'Ile - Les Terres Basses
42 110 CIVENS
Tel : 04 77 26 04 04 / Fax : 04 77 26 22 47
www.lokastar.com



PETITES ANNONCES



S 300
1988, 300000 km, 9000 €. France.
Tél. +33494960345



G 350 7G
2015, 129550 km, 64800 €. Balma, France. Tél. +33614373453



190 SL Roadster
1959, 42000 km, 138990 €. Frejus, France. Tél. +33483432727



SL 230 Pagode
1964, 156000 km, 79900 €. France.
Tél. +33176241750



CLK 200 Elegance
1997, 172250 km, 3950 €. Bruxelles (Belgique), France. Tél. +32475718718



450 (W107)
1973, 189000 km, 27900 €. Paris, France. Tél. +33665448008



450 SLC
1975, 142450 km, 19900 €. Paris, France. Tél. +33609652378



C 220 D Classic A
1998, 405000 km, 3490 €. Aytre, France.
Tél. +33546440071



450
1978, 98200 km, 45000 €. Auch, France.
Tél. +33673644669



C 200 CDI Elegance
2001, 220000 km, 1690 €. Etampes, France. Tél. +33182840000



500 E
1992, 272900 km, 49900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. +33176241750



500
1992, 140493 km, 59990 €. Nalliers, France. Tél. +33251309690



190 SL
1960, 37430 km, 260000 €. Auch, France. Tél. +33673644669



280 Pagode
1971, 104000 km, 126800 €. Mommenheim, France.
Tél. +33688087442



190 (W121)
1961, 5900 km, 134900 €. Paris, France.
Tél. +33665448008



CLK 240
2004, 61500 km, 6990 €. Lille, France.
Tél. +32472212234



190 SL
1963, 50273 km, 115000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. +33176241750



190 2.3
1987, 238995 km, 31990 €. Nalliers, France. Tél. +33251309690



S 500
2001, 225966 km, 7700 €. France.
Tél. +33664581512



SL 280 (W113) Pagode
1968, 67500 km, 109500 €. France.
Tél. +33603448651



S 560 SEC A
1988, 96000 km, 35990 €. France.
Tél. +33621750078



220 SEb
1963, 76000 km, 119990 €. Nice, France.
Tél. +33771672687



190 E Evolution 2
1990, 47000 km, 290000 €. Paris, France. Tél. +33142184897



500 V8 Limousine
1987, 200000 km, 3500 €. Saint Maximin, France. Tél. +33650846052



450
1977, 212 000 km, 12 500 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. +33 9 88 44 83 75



280 SE/8 2.7
1969, 46 500 km, 39 990 €. La Grand-Croix, France. Tél. +33 4 77 94 72 70



S 560
1989, 165 000 km, 22 900 €. France. Tél. +33 3 88 37 30 83



CLK 200K Elegance
2001, 198 000 km, 7 950 €. Pineuilh, France. Tél. +33 6 30 64 09 15



280 SE
1969, 6 638 km, 69 000 €. Toulouse, France. Tél. +33 5 64 33 02 81



E 270 CDI Elégance A
2003, 92 500 km, 10 990 €. Clichy-sous-Bois, France. Tél. +33 6 27 16 02 34



CL 500 A
2000, 134 000 km, 19 900 €. Ecommoy, France. Tél. +33 6 75 33 32 26



SL 280 Pagode
1968, 58 500 km, 145 000 €. Lys-Lez-Lannoy, France. Tél. +33 3 20 65 30 32



C 220 CDI Classic
1998, 192 000 km, 3 790 €. Soullans, France. Tél. +33 6 43 12 40 37



190 SL
1957, 170 km, 155 000 €. Fleury-les-Aubrais, France. Tél. +33 6 75 04 83 31



G 350 DT 4X4
1995, 340 000 km, 34 990 €. Carros, France. Tél. +33 6 23 96 00 50



SL 450
1974, 169 500 km, 32 000 €. France. Tél. +33 6 46 05 40 69



280
1981, 143 248 km, 31 500 €. Nuits-Saint-Georges, France. Tél. +33 3 80 61 03 85



280 SL Pagode
1968, 106 175 km, 120 000 €. Toulouse, France. Tél. +33 5 64 33 02 81



E 300 D Turbo Avantgarde
1998, 372500 km, 3990 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90



280 SE
1969, 195 000 km, 49 895 €. Gembloux (Belgique), France. Tél. +32 4 95 51 72 00



C 220 D (W202) Elegance
1997, 231 894 km, 1 990 €. Clacy Et Thierret, France. Tél. +33 3 23 23 40 40



300 SE
1966, 66 700 km, 69 500 €. Gassin, France. Tél. +33 6 89 39 30 71



190 E Confort
1986, 223 600 km, 21 900 €. Saint-Suzanne, France. Tél. +33 7 61 33 42 12



300 SE
1986, 243 663 km, 6 990 €. Loos-En-Gohelle, France. Tél. +33 9 88 44 83 75



380 (W107)
1984, 222 274 km, 32 500 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08



560 SL
1987, 85 072 km, 21 651 €. Rouen, France. Tél. +33 2 55 99 33 85



190 SL
1959, 145 000 km, 120 000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. +33 1 76 24 17 50



SL 280
1984, 110 000 km, 23 900 €. Chateauneuf Le Roug, France. Tél. +33 6 03 44 86 51

PETITES ANNONCES



C 200 D (W202)
1994, 255 435 km, 4 500 €. Avignon, France. Tél. +33 4 90 14 27 50



C 43 AMG
1998, 126 690 km, 24 950 €. Sainte-Croix-en-Plaine, France. Tél. +33 3 90 50 51 55



SL 280 Pagode
1968, 1 833 km, 174 990 €. France. Tél. +33 7 71 67 26 87



SL 280
1980, 154 801 km, 33 500 €. France. Tél. +33 6 07 42 17 22



CL 320 Brabus G36
1994, 177 726 km, 33 000 €. Porto Vecchio, France. Tél. +33 4 95 53 67 86



E 300 D
1990, 311 888 km, 1 990 €. Gainneville, France. Tél. +33 2 35 30 13 93



E 350 CDI Executive
2009, 211 500 km, 12 390 €. Etampes, France. Tél. +33 1 82 84 00 00



SL 250 Pagode « California »
1967, 25 000 km, 114 900 €. France. Tél. +33 1 42 18 48 97



G 320 GE
1985, 242 797 km, 12 000 €. La Ferté Gaucher, France. Tél. +33 6 79 54 75 43



E 420 Elégance A
1996, 234 000 km, 7 900 €. Le Soler, France. Tél. +33 6 20 27 70 55



220 SEB
1963, 67 000 km, 16 900 €. Courbevoie, France. Tél. +33 6 30 35 02 34



E 500 IV Executive
2011, 99 787 km, 22 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 64 58 15 12



SL 350
1971, 130 000 km, 39 990 €. France. Tél. +33 6 21 75 00 78



G 63 AMG Long
2014, 69 600 km, 99 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 09 65 23 78



S 280 SE (W126)
1983, 304 km, 6 700 €. France. Tél. +33 4 94 96 03 45



S 300 SE
1991, 103 513 km, 19 900 €. France. Tél. +33 6 79 54 75 43



S 320 CDI
2000, 225 000 km, 3 999 €. France. Tél. +33 6 58 59 54 34



S 450 SE (W116)
1973, 182 745 km, 11 500 €. France. Tél. +33 1 76 24 17 50



S 500 A
1993, 180 600 km, 18 000 €. France. Tél. +33 6 73 64 46 69



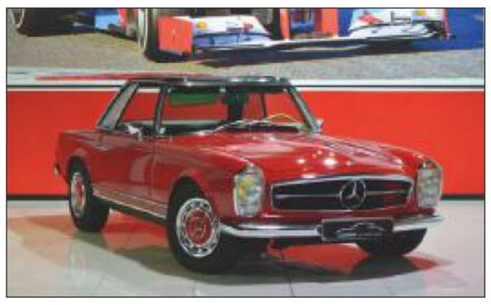
S 560 SEC
1990, 86 700 km, 35 000 €. France. Tél. +33 6 73 64 46 69



190 SL
1960, 132 700 km, 135 000 €. St-Maur-des-Fosses, France. Tél. +33 1 41 81 62 48



SL 230
1964, 10 205 km, 74 500 €. France. Tél. +33 6 14 24 11 40



SL 280 Pagode
1968, 1 000 km, 149 900 €. France. Tél. +33 6 76 11 07 47



SL 280
1970, 103 000 km, 115 000 € France. Tél. +33 6 47 26 33 52



Pierre Brunelin

SPÉCIALISTE OCCASIONS MERCEDES INDEPENDANT



792, chemin de la tuilerie 42300 VILLEREST (ROANNE)
04 77 72 71 11 / 06 30 90 84 01
cedric@brunelin.com

Retrouvez tout notre stock sur :
www.brunelin.com

DSA PARIS

ENTRETIEN • REPARATION
ACHAT • DEPOT VENTE

Mr Alcino DA SILVA
Tél : 06.14.66.21.47
Email : dsa-paris@hotmail.fr

Spécialiste
Mercedes Benz

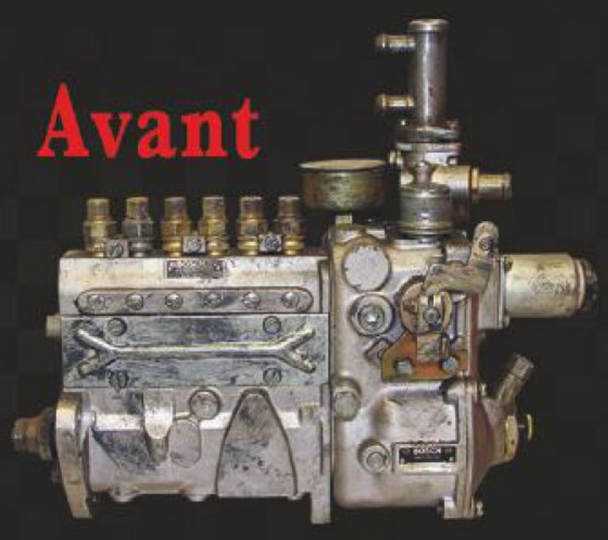
OUVERT
du Lundi au Vendredi
de 8h30 à 12h30
et de 14h00 à 18h00
le Samedi
de 8h30 à 12h30

Recrute mécanicien et/ou électricien polyvalent, en vue d'une formation pompe à injection et remise en état moteur.

Etoile 67 Classic

Clinique ELECTRO - DIESEL

Avant



Réparation de pompes
à injection essence
Mercedes 220SE-230SL-250SE/SL
280SE/SL-300SE/SL-600 ect...
Porsche 911 2,0L-2,2L-2,4L-2,7L

Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

Après



BOSCH
Diesel Service

www.clinique-electro-diesel.fr

Atelier spécialisé - Travail soigné - Montage pièces d'origine BOSCH

Z.I - 9 rue Maison Rouge - 67600 SELESTAT - **Tél. 03 90 56 47 48** - christophe.beck@electro-diesel.net

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers



CARROSSERIES		MODELES	ANNEES	COTE -	COTE +
Les « 220 »					**W187**
W187	berline	220	51-54	13 000	24 000
W187	cabrio A	220	51-55	60 000	110 000
W187	cabrio B	220	51-53	50 000	120 000
W187	coupé	220	53-55	35 000	65 000
Les « 300 »					**W186 - W188 - W189**
W186	limousine	300 /b /c	51-57	25 000	60 000
W189	limousine	300 d	57-62	35 000	85 000
W186	cabriolet D	300 /b /c	52-56	90 000	150 000
W189	cabriolet D	300 d	58-62	120 000	230 000
W188	cabriolet	300 S	52-55	150 000	230 000
W188	cabriolet	300 Sc	56-57	170 000	250 000
W188	coupé	300 S	52-55	120 000	180 000
W188	coupé	300 Sc	55-58	130 000	200 000
W188	roadster	300 S	52-55	180 000	260 000
W188	roadster	300 Sc	56-58	200 000	280 000
« Ponton » quatre cylindres					**W120 - W121**
W120	berline	180 /a /b /c	53-62	5 000	17 000
W120	berline	180 D /b /c	54-62	4 000	16 000
W121	berline	190 D /b	58-61	5 000	12 000
W121	berline	190 /b	56-61	5 000	13 000
W120	break	180 Binz	56-59	14 000	18 000
W121	break	190 Binz	57-61	14 000	18 000
W121	roadster	190 SL	55-63	60 000	140 000
La 300 SL					**W198**
W198	coupé	300 SL	54-57	1 000 000	1 600 000
W198	coupé	300 SL Alu	54-57	4 000 000	7 000 000
W198	roadster	300 SL	57-63	900 000	1 300 000
« Ponton » six cylindres					**W105 - W128 - W180**
W180	berline	220 a	54-56	9 500	15 000
W105	berline	219	56-59	9 500	15 000
W180	berline	220 S	56-59	11 000	16 000
W128	berline	220 SE	58-60	11 000	18 000
W180	coupé	220 S	56-59	30 000	65 000
W128	coupé	220 SE	58-59	33 000	68 000
W180	cabriolet	220 S	56-59	55 000	115 000
W128	cabriolet	220 SE	58-60	60 000	125 000
« Heckflosse »					**W110 - W111 - W112**
W111	berline	220 b	59-65	9 000	17 500
W111	berline	220 Sb	59-65	10 000	19 000
W111	berline	220 Seb	59-65	11 000	21 000
W112	berline	300 SE	61-65	17 000	35 000
W112	berline	300 SE Lang	63-65	19 000	38 000
W111	berline	230 S	65-68	8 500	11 000
W110	berline	190 c / 190 Dc	61-65	8 500	12 000
W110	berline	200 / 200D	65-68	8 500	14 000
W110	berline	230	65-68	9 500	15 000
W111	break	230 S Universal	66-67	35 000	50 000
W110	break	190 Dc Universal	66-68	20 000	40 000
W110	break	200 / 200 D Universal	66-68	20 000	40 000
W110	break	230 Universal	66-68	25 000	35 000
W111 - W112					**W111 - 112**
W111	coupé	220 Seb	61-65	22 000	35 000
W111	coupé	250 SE	65-67	24 000	39 000
W112	coupé	300 SE	62-67	27 000	49 000
W111	coupé	280 SE	68-69	29 000	52 000
W111	coupé	280 SE Flachkühler	70-71	36 000	68 000
W111	coupé	280 SE 3.5	69-71	38 000	69 000
W111	cabriolet	220 Seb	61-65	48 000	125 000
W111	cabriolet	250 SE	65-67	58 000	145 000

CARROSSERIES		MODELES	ANNEES	COTE -	COTE +
W112	cabriolet	300 SE	62-67	95 000	185 000
W111	cabriolet	280 SE	68-69	95 000	185 000
W111	cabriolet	280 SE	70-71	125 000	185 000
W111	cabriolet	280 SE Flachkühler	69-71	130 000	220 000
La « 600 »					**W100**
W100	limousine	600	64-81	41 000	100 000
W100	limousine	600 Pullman 4 p.	64-81	75 000	150 000
W100	limousine	600 Pullman 6 p.	66-81	79 000	160 000
W100	landaulet	600 Pullman	66-80	500 000	1 500 000
« Pagode »					**W113**
W113	roadster	230 SL	63-67	60 000	120 000
W113	roadster	250 SL	66-68	65 000	135 000
W113	roadster	280 SL	68-71	75 000	150 000
W113	roadster	280 SL California	68-71	70 000	140 000
« Berline S »					**W108 - W109**
W108	berline	250 S	65-69	9 500	20 500
W108	berline	250 SE	65-68	10 500	20 500
W108	berline	300 Seb	65-67	15 000	20 000
W109	berline	300 SEL	66-67	16 000	20 500
W108	berline	280 S	68-72	11 500	20 500
W108	berline	280 SE	68-72	12 500	21 500
W108	berline	280 SEL	68-71	12 500	22 000
W109	berline	300 SEL (2.8)	68-70	14 000	21 500
W108	berline	280 SE 3.5	71-72	15 000	22 000
W108	berline	280 SEL 3.5	71-72	18 000	24 000
W108	berline	280 SE 4.5	71-72	16 500	29 000
W108	berline	280 SEL 4.5	71-72	16 500	31 000
W109	berline	300 SEL 3.5	69-72	18 500	36 000
W109	berline	300 SEL 4.5	71-72	19 500	38 000
W109	berline	300 SEL 6.3	67-72	28 000	63 000
W114 - W115 - Gamme /8 - Série 1					**W114 - W115**
W115	berline	200 D	68-73	4 500	9 500
W115	berline	220 D	68-73	4 500	9 500
W115	berline	200	68-73	4 500	9 500
W115	berline	220	69-73	4 500	9 500
W114	berline	230	68-73	4 700	9 700
W114	berline	250	67-72	4 800	9 800
W114	berline	250 (2.8)	70-73	5 800	10 800
W114	berline	280	72-73	5 000	12 500
W114	berline	280 E	72-73	5 500	12 000
W114	coupé	250 C	68-72	9 500	18 000
W114	coupé	250 C (2.8)	69-73	9 500	22 000
W114	coupé	250 CE	68-72	10 500	24 000
W114	coupé	280 C	72-73	10 500	22 500
W114	coupé	280 CE	72-73	12 500	24 500
W114 - W115 - Gamme /8 - Série 2					**W114 - W115**
W115	berline	200 D	73-76	4 000	9 000
W115	berline	220 D	73-76	4 500	9 500
W115	berline	240 D	73-76	4 500	9 500
W115	berline	240 D (3.0)	74-76	4 500	9 500
W115	berline	200	73-76	3 500	9 000
W115	berline	230.4	73-76	3 500	9 000
W114	berline	230.6	73-76	5 500	9 500
W114	berline	250 (2.8)	73-76	5 500	12 500
W114	berline	280	73-76	5 000	12 500
W114	berline	280 E	73-76	6 500	14 000
W114	coupé	250 C (2.8)	73-76	10 500	23 500
W114	coupé	280 C	73-76	11 000	25 000
W114	coupé	280 CE	73-76	11 500	27 000

La « cote - » s'entend pour un véhicule en bon et bel état, mais usagé ; la « cote + » pour une voiture en très bel état d'origine ou restaurée. Un véhicule en état concours peut ajouter 40 % à cette « cote + ». Cette cote n'est donnée qu'à titre indicatif et n'engage en rien le magazine Étoiles Passion lors d'une transaction commerciale.

Youngtimers



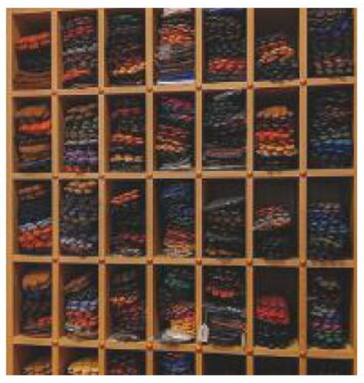
MODELE	ANNEES	COTE -	COTE +
Classe S - Berline			**W116**
280 S	72-80	9 000	23 000
280 SE	72-80	10 000	24 100
280 SEL	74-80	10 500	24 500
350 SE	72-80	9 500	24 600
350 SEL	73-80	10 000	25 000
450 SE	72-80	11 000	26 000
450 SEL	73-80	11 500	27 100
450 SEL 6.9	75-80	30 000	58 000
C107 - Coupés SLC			**C107**
280 SLC	74-81	7 000	22 000
350 SLC	72-80	9 000	26 000
450 SLC	72-80	10 000	28 000
450 SLC 5.0	77-80	15 000	33 000
380 SLC	80-81	13 000	28 000
500 SLC	80-81	14 000	35 000
R107 - Roadsters SL - Série 1			**R107 / 1**
280 SL	74-85	23 000	45 000
350 SL	71-80	23 000	43 000
450 SL	71-80	25 000	45 000
380 SL	80-85	25 000	35 500
500 SL	80-85	29 000	63 000
R107 - Roadsters SL - Série 2			**R107 / 2**
300 SL	85-89	33 000	58 000
420 SL	85-89	34 000	65 000
500 SL	85-89	40 000	67 000
560 SL	85-89	32 000	55 000
W123 - Berlines			**W123**
200 D	76-85	5 800	12 000
220 D	76-79	5 900	12 000
240 D	76-85	6 000	13 000
300 D	76-85	6 200	14 500
200/200 (M102)	76-80	5 000	13 000
230	76-80	5 500	13 400
230 E	80-85	6 000	14 500
250	76-85	6 100	13 700
280	76-81	6 300	14 800
280 E	76-85	7 000	15 000
S123 - Breaks			**S123**
240 TD	78-86	8 000	17 350
300 TD	78-86	8 000	18 000
300 TD Turbodiesel	80-86	9 000	19 000
200 T	80-86	7 500	16 200
230 T	78-80	8 000	18 000
230 TE	80-86	8 500	17 200
250 T	78-82	8 000	18 200
280 TE	78-86	11 000	22 000
C123 - Coupés			**C123**
230 C	77-80	7 000	15 200
230 CE	80-85	8 400	19 500
280 C	77-80	8 500	20 500
280 CE	77-85	9 400	21 800
W126 - Classe S - Série 1			**W126 / 1**
280 S	79-85	9 000	15 000
280 SE	79-85	9 000	15 000
280 SEL	80-85	9 000	15 000
380 SE	80-85	10 000	18 000
380 SEL	80-85	10 000	18 000
500 SE	80-91	11 000	21 000
500 SEL	80-92	12 000	22 000

MODELE	ANNEES	COTE -	COTE +
W126 - Classe S - Série 2			**W126 / 2**
260 SE	85-91	9 000	18 000
300 SE	85-91	9 000	18 000
300 SEL	85-91	9 000	18 000
420 SE	85-91	9 800	19 500
420 SEL	85-91	9 800	19 500
500 SE	85-92	10 000	22 000
500 SEL	85-92	11 000	23 000
560 SE	88-91	12 000	24 000
560 SEL	85-92	13 000	25 000
C126 - Coupés SEC - Série 1			**C126 / 1**
380 SEC	81-85	10 000	28 000
500 SEC	81-85	14 000	32 000
C126 - Coupés SEC - Série 2			**C126 / 2**
420 SEC	85-91	14 000	33 000
500 SEC	85-91	14 000	35 000
560 SEC	85-91	16 000	38 000
W201- Berline 190			**W201**
190 D	83-93	3 000	7 500
190 D 2.5	83-93	4 500	9 500
190 D 2.5 Turbo	86-93	4 500	10 500
190	82-91	4 500	8 000
190 E / 190 E 2.0	82-93	4 000	10 000
190 E 2.3	83-93	4 000	10 000
191 E 2.6	86-93	5 000	10 000
192 E 2.3-16	85-88	6 000	25 000
190 E 1.8	90-93	15 000	9 000
190 E 2.6-16	89-91	18 000	32 000
190 E 2.5-16 Evolution	89-89	60 000	70 000
190 E 2.5-16 Evo. II	90-90	100 000	140 000
W124 - Berline			**W124**
200 D / E 200 Diesel	85-95	5 000	10 000
250 D Turbo	88-95	6 000	12 000
E 250 Turbodiesel	88-95	6 000	12 000
300D / E 300 Diesel	85-95	6 500	14 000
300 D Turbo	86-95	6 500	14 000
E 300 Turbodiesel	86-95	6 500	14 000
200 / 200 E / E 200	85-95	5 000	11 000
260 E	85-92	7 000	12 000
280 E / E 280	92-93	7 000	12 000
300 E	85-92	7 000	14 000
220 E / 230 E / E 220	89-96	5 000	11 000
300 E-24 / 320 E / E 320	89-95	7 500	14 500
400 E / E 420	91-95	18 000	36 000
500 E / E 500	91-95	22 000	47 000
W124 - Break			**S124**
200 TD	85-91	4 000	12 000
250 TD / E 250 Diesel	85-89	4 000	12 000
250 TD Turbo	90-96	5 000	13 000
E 250 Turbodiesel	90-96	5 000	13 000
300 TD / E 300 Diesel	86-96	5 500	14 000
300 TD Turbo	86-96	6 000	14 500
E 300 Turbodiesel	86-96	6 000	14 500
200 T/ E 200	85-96	5 500	12 500
200 TE/220 TE/230 TE/E 220	88-96	5 500	13 500
280 TE/300 TE/E 280	85-96	6 300	15 500
300 TE-24/320 TE/ E 320	89-92	8 000	21 000

MODELE	ANNEES	COTE -	COTE +
C124 - Coupé			**C124**
220 CE / 230 CE	87-97	8 500	15 000
E 200 / E 220	87-97	8 500	15 000
300 CE	87-92	9 000	16 500
300 CE-24/320 CE/E 320	89-96	9 000	21 000
W124 - Cabriolet			**W124**
300 CE-24/E 320	92-97	20 000	45 000
E 200	93-97	14 000	28 000
E 220	93-97	14 500	30 000
W140 - Classe S - Série 1			**W140 / S1**
300 SD / S 350 Turbodiesel	91-94	8 000	16 000
300 SE / S 280	91-94	8 000	16 000
300 SEL / S 320	91-93	8 000	16 000
400 SE / S 420	91-93	10 000	19 000
400 SEL / S 400 Lang	91-93	11 000	18 000
500 SE / S 500	91-93	11 000	20 000
500 SEL / S 500 Lang	91-93	11 000	22 000
600 SE / S 600	91-93	12 000	26 000
600 SEL / S 600 Lang	91-93	12 500	27 000
W140 - Classe S - Série 2			**W140 / 2**
S 300 Turbodiesel	94-96	9 000	18 000
S 350 Turbodiesel	94-96	9 000	18 000
S 280	94-98	9 000	18 000
S 320	94-98	9 000	19 500
S 320 Lang	94-98	9 000	19 500
S 420	94-98	11 000	24 000
S 420 Lang	94-98	11 000	23 000
S 500	94-98	12 000	27 000
S 500 Lang	94-98	12 500	25 000
S 600	94-98	13 000	31 500
S 600 Lang	94-98	14 000	33 000
W140 - Coupés CL - Série 1			**C140 / 1**
S 420	94-96	12 500	24 000
500 SEC / S 500	92-96	13 000	25 500
600 SEC / S 600	92-96	14 500	27 000
W140 - Coupés CL - Série 2			**C140 / 2**
CL 420	96-98	13 000	23 000
CL 500	96-98	14 000	28 000
CL 600	96-98	15 000	31 000
R129 - Roadster SL - Série 1			**R129 / 1**
300 SL-24	89-93	11 500	25 000
SL 280	93-95	13 000	26 000
SL 320	93-95	15 000	30 000
500 SL / SL 500	89-95	15 500	32 000
600 SL / SL 600	92-95	17 000	40 000
R129 - Roadster SL - Série 2			**R129 / 2**
SL 280	95-98	14 000	24 000
SL 320	95-98	16 000	31 000
SL 500	95-98	17 500	35 000
SL 600	95-98	24 000	40 000
R129 - Roadster SL - Série 3			**R129 / 3**
SL 280 V6	98-01	15 000	29 000
SL 320 V6	98-01	17 000	35 000
SL 500 (M113)	98-01	19 000	38 000
SL 600	98-01	26 000	40 000

LE CARNET DES BONNES ADRESSES Étoiles PASSION

AU FIL DE NOS REPORTAGES ET DE NOS PÉRÉGRINATIONS EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER, NOUS LES AVONS RENCONTRÉS, DÉCOUVERTS ET APPRÉCIÉS. IL EN EXISTE FORCÉMENT D'AUTRES MAIS LES ARTISANS QUE VOICI SONT TOUS DES PASSIONNÉS, FIABLES ET SÉRIEUX, QUE NOUS VOUS RECOMMANDONS.













PHOTOS D.R.



GP Exclusif
Souvent, la seule idée de faire nettoyer à l'eau la baie moteur de sa Mercedes ancienne fait peur. Mais quand c'est GP Exclusive qui s'en charge, il s'agit d'un nettoyage cryogénique sans eau et le résultat est absolument saisissant.
Appelez Paulo au 06 12 78 79 86

Gants de conduite
Située au cœur de Paris, près du Palais-Royal, la boutique Acaba Gantier vous accueille du lundi au samedi. Venez essayer différentes matières, découvrir de belles couleurs ou choisir un gant d'hiver lorsque vient la saison froide.
41 rue des Petits Champs - 75001 Paris
01 71 72 96 45 et *acaba.fr*

Garage DSA
Entre une famille royale qui ne jure que par lui, les stars du barreau parisien et les vedettes du PSG, Alcino ne sait plus où donner de la tête. Forcément, puisque son garage se situe sous l'avenue Foch, au cœur des beaux quartiers parisiens. Quand les concessionnaires jettent l'éponge, ils l'appellent. Rien ne lui résiste et ça se sait.
Parking Foch - 8 avenue Foch - 75016 Paris
06 14 66 21 47

Garages Mannes
Depuis trente ans, leur sérieux et la qualité de leur travail font le bonheur des taxis parisiens et des propriétaires de Mercedes dont l'âge ne justifie plus un entretien dans le réseau. Mannes, aujourd'hui, ce sont huit sites en France et une boutique de pièces en ligne.
mannes.fr

Assurance et conseil
Assureur installé à Anet (28), Xavier Dureux est bien connu de l'amicale W124. Véritable passionné et collectionneur d'automobiles anciennes, c'est surtout un « partenaire-conseiller » qui vous quidera toujours vers la meilleure protection et ne vous abandonnera jamais. Contactez-le de notre part, vous ne serez pas déçus.
38 rue Diane de Poitiers - 28260 Anet
02 37 41 90 87

Accessoires
Nous avons découvert ce site allemand en cherchant des pièces pour la R107 du magazine *Étoiles Passion*, arrivée en France en piteux état. Nous avons ensuite appris qu'il est l'œuvre d'un jeune homme passionné par les 107 et disposant de pièces et d'organes de très bonne qualité et à bons prix.
motorform-shop.de

Serrures
« Je voudrais une clé de qualité, comme celles d'origine. Et pas une reproduction. » Combien de fois avons-nous entendu cette réflexion ? Sébastien Hébert est l'artisan de talent qui nous a toujours dépannés et qui trouve toutes les solutions, quel que soit l'âge de la serrure. L'Artisan du Coin
186 rue Saint-Jean - 14000 Caen
06 59 02 52 25 et *cleetserrure@gmail.com.fr*

Paris Pagode
Sous ses appellations successives, cette officine parisienne est active sur le marché des « Pagodes » et des SL en général depuis plus de vingt ans. Une durée qui lui a permis de se forger une expertise totale sur la restauration, l'entretien et le négoce, de la 190 à la 129.
310 rue du Pdt Salvador Allende - 92700 Colombes
06 76 54 04 70 et *parispagode.fr*

Occasions choisies
Chez les Brunelin père et fils, Pierre et Cédric, on aime les belles autos depuis quarante ans. Ils proposent des Mercedes récentes et des trouvailles passionnantes dénichées au gré de leurs aventures.
792 chemin de la Tuillerie - 42300 Villerest
04 77 72 71 11 et *brunelin.com*

ASCI
Si les mousses des sièges de votre belle s'affaissent, si son ciel de toit pendouille ou si sa capote fuit, pas de panique ! Thomas et toute l'équipe d'ASCI, sellier installé à Flins (78), le long de l'autoroute A13, trouveront toujours la solution avec le sourire.
27 rue de Valence, 78410 Flins-sur-Seine
01 30 90 28 00 et *asci.fr*

Forums
Ceux que nous fréquentons le plus sont le forum Damien (70 000 membres) et celui de l'Amicale 124 où échangent les fans de la célèbre Classe E des années 1980/1990.
mercedes-benz.forumactif.com
forumw124.org

Carrosserie de la Fontaine
Ancien tôlier formeur au prototypage de la Régie Renault, Pascal Robin est un artisan aux doigts d'or. Carrossier hors pair, il peut réparer, reformer et restaurer à peu près tout ce qui roule (ou non !) à la perfection.
16 rue de la Division Leclerc - 91310 Linas
01 69 80 68 72

BPM Héritage
Les négociants en Mercedes-Benz adossés à un groupe de concessions demeurent assez rares. C'est le cas de BPM, dont la division classique, appelée Héritage et animée par Hervé Chauvin, bénéficie de l'appui de tous les établissements du groupe.
07 76 01 38 98 et *bpmheritage.fr*

Garage Bonne Route
Éric Weiland et son équipe, à Freyming-Merlebach, ont remporté le concours du meilleur artisan de l'Est de la France. Jamais un acteur de l'automobile n'avait été ainsi distingué. Un atelier géant où l'on fait tout, du moteur à la carrosserie en passant par la sellerie. Une équipe et une ambiance vraiment étonnantes !
23, rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach
06 64 95 58 56 et *eric@garagebonneroute.com*

La Bourse aux Pièces
Vous recherchez un tapis de sol, un moteur ou d'autres pièces pour votre Mercedes-Benz ? Visitez le site !
labourseauxpieces.fr

Boutique Etoiles MD
Sur etoilesmd.com, vous aurez en ligne Damien, l'animateur du plus important forum Mercedes de langue française au monde. Pièces neuves à des tarifs sans concurrence, conseils et bonnes discussions avec un type génial !
06 07 38 14 86 et *etoilemd.com*

Prestige Autoradio
Ils sont deux, Mikaël et Pascal, à officier depuis une quinzaine d'années dans un atelier sis au cœur de Paris. Leur spécialité ? Restaurer les systèmes audio des anciennes sans altérer les apparences et créer des systèmes modernes invisibles. Des magiciens du son.
53 boulevard Garibaldi - 75015 Paris
01 40 61 05 05 et *prestige-autoradio-paris.fr.*

Plaques
Nous sommes tous d'accord : nos Mercedes anciennes sont plus belles avec des plaques noires, à l'ancienne. Alors si, vous aussi, vous cherchez des plaques élégantes, La Malle pour Tous propose tous les formats, types et couleurs.
32 avenue de la Grande Armée - 75017 Paris
01 43 80 05 33 et *lamallepourtous.com*

François Deberne
Sellier de son état, François Deberne aime les peaux soigneusement tannées, les tissus de belle facture, les belles autos et les intérieurs réalisés dans les règles de l'art. Quel meilleur partenaire pour la restauration de notre break ?
06 02 14 09 34

Saga Classic
De belles Mercedes d'origine française, des projets de restauration menés à bien sous votre contrôle, des véhicules restaurés en Allemagne par les ateliers Bechtel et une foule de conseils et d'opportunités rares. Sophie Veillet et Christophe Relandeau font de Saga Classic un acteur incontournable de notre passion.
02 52 59 55 00 et *saga-mercedes-benz.com*

Reflets de Cuir
Outre l'entretien de vos souliers et articles en cuir, David El Hayani, le dynamique créateur du service de cirage haut-de-gamme Reflets de Cuir s'occupe aussi de l'intérieur de votre ancienne. Un travail de grande qualité et des tarifs raisonnables par un passionné de souliers et d'oldtimers : *what else?*
06 82 89 81 00 et *delhayani@hotmail.com*
refletsdecuir.com

Garage Boudou
Fou de Mercedes anciennes, sauveteur de modèles spéciaux (les G du Dakar, les 280 CE du Monte-Carlo, les R récentes...), Lionel Boudou a créé un lieu dédié à sa passion avec accueil chaleureux et coloré, tarifs raisonnables... et savoir-faire extraordinaire, y compris pour les 129 qu'il adore.
Route de Bozouls - 12340 Gabriac
06 80 36 48 96 et *garageboudou@orange.fr*

Passion Detailing
Peinture passée, vernis abimé... Avant de tout repeindre, sachez qu'une ancienne est toujours plus authentique quand elle garde sa couleur d'origine. Alors, même avec Mercedes de trente ou quarante ans, appelez Claire et Sylvain de notre part. Ils sont imbattables en finitions et en travail du vernis !
06 25 10 20 82

Impression 3D
Pièce cassée, plus fabriquée ou bien trop chère chez les négociants ? Avant de baisser les bras, sachez que l'impression 3D peut faire quelques miracles. Appelez de notre part Lee de LM Rétro, il vous répondra rapidement, sans vendre de rêve et aura certainement une solution !
10 rue Ernest Sylvain Bollée - 72230 Arnage
02 44 21 96 60 et *lmretro.com*

BPM héritage

CRÉATEURS DE SOUVENIRS



Mercedes SL 500 2002
43 000 km d'origine, première main



Mercedes 560 SL 1986
105 000 km d'origine



Mercedes 300 SL 24 1993
8 400 km d'origine



Mercedes 190 SL 1961
Restaurée



Mercedes 350 SLC 1975
15 000 km d'origine



Mercedes 230 SL 1965
59 000 km d'origine



Mercedes 600 1969
État exceptionnel d'origine



Mercedes 280 SE coupé 1969
Boite 5 vitesses



Mercedes 450 SEL 6.9 1976
101 000 km d'origine



Citroën ID 19 Confort 1966
39 000 km d'origine



Mercedes 170 VB cabriolet 1938



Peugeot 504 injection coupé 1971
29 000 km d'origine



VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION

www.bpmheritage.fr

Hervé Chauvin
07 76 01 38 98
h.chauvin@bpmgroup.fr

BPM héritage est une marque BPM GROUP · RCS ORLEANS 504 913 591

MERCEDES-EQ

GAMME 100% ÉLECTRIQUE JUSQU'À 783 KM D'AUTONOMIE*

EQA, EQB, EQC, EQE, EQS, EQS SUV, EQV et bientôt EQE SUV,
la famille Mercedes-EQ 100 % électrique ne cesse de s'agrandir
pour vous accompagner vers un futur plus responsable.

Découvrez tous nos modèles Mercedes-EQ sur mercedes-benz.fr



***Autonomie cycle mixte (WLTP) de l'EQS 450+. Valeurs WLTP EQA, EQB, EQE, EQS, EQE SUV et EQS SUV au 30/01/23 : 373-783 km (cycle mixte WLTP) / 428-836 km (cycle urbain WLTP). Consommations électriques : 15,5-25 kWh/100 km (cycle mixte WLTP) / 14,2-21,7 (cycle urbain WLTP). Émissions de CO_2 : 0 g/km.** Depuis le 01/09/18, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.



Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

230227_P19619_FR_EQ RANGE_ETOILE-PASSION_220x297mm_V0.indd 1 08/03/2023 15:55