Étoiles passion

Étoiles passion

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

#64

TRIMESTRIEL
AVRIL/MAI/JUIN 2024

MERCEDES SLK II

20 ANS PLUS TARD, FAITES-VOUS PLAISIR !

Monte-Carlo

Top finish
à la force des bras

Dinky Toys

Grands enfants
et petits jouets

Rétromobile

Mercedes
de retour à Paris

www.etoilespassion.com

ISSN 1963-2347 - FRANCE 11 € - BELUX 12 € - CH 16,60 CHF - ESP/IT/PORT-CONT 12 € - DOM 12 € - MAR 118 MAD - CAN 18,99 $CAD

L 12454 - 64 - F: 11,00 € - RD

SPOKEditions

SagaClassic

Vente, Achat & Entretien
de votre Mercedes-Benz de collection.

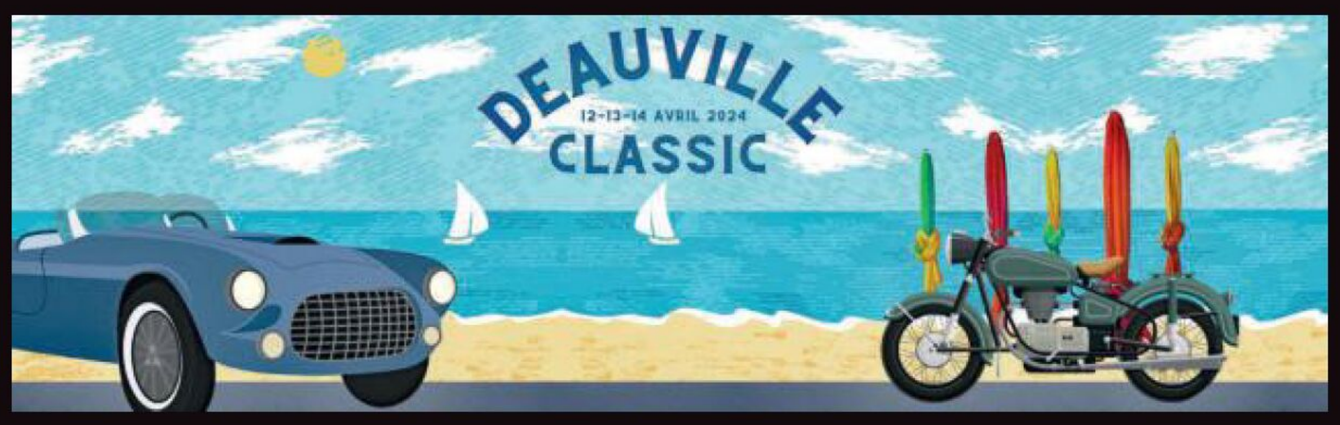
190 SL, 2ème main Française, entièrement restaurée

Christophe Relandeau **06 10 01 62 81**
Louis Moneger **06 77 11 80 01**

www.saga-classic.com

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**

Retrouvez- nous à



Directeur de la publication
Philippe Auquebon
pha@spokeditions.fr
Directeur artistique
Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwostudio.fr
Ont collaboré à ce numéro
Alyson Aigrain, Philippe Auquebon, Hubert Baradat, Thomas Riaud, Michel Tona.
Secrétaire de rédaction
Sylvain Lhote
Photographes
Philippe Auquebon, Romain Coic, Thomas Riaud , Jonathan Vandenhende, archives Michel Tona, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic, RM Auctions Sotheby's et DR.
Webmaster
Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com
Rédaction
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
+33 (0)6 89 47 67 22
pha@spokeditions.fr
Publicité
Trajectoire Médias
Nicolas Berthy
+33 (0)6 80 15 13 48
nicolas@trajectoire-medias.fr
Abonnements
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
+33 (0)5 34 56 35 60
etoilespassion@abomarque.fr

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

Imprimé au Portugal par
Lidergraf

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 Mercedes-Benz Group AG.

Photos de couverture : Mercedes-Benz, Romain Coic, Thomas Riaud.

EDITO

© Mercedes-Benz AG

Le thermique n'est pas mort !

Ola Källenius, le grand patron de Mercedes-Benz, a récemment surpris le microcosme automobile en annonçant une modification importante de la stratégie du groupe en matière de véhicules électriques. Oubliés l'horizon 2030 et la fin des moteurs thermiques ! L'investissement prévu pour la transition électrique serait colossal (environ 40 milliards) et les « Mercedessistes » ne seraient pas aussi friands de volts et de designs ovoïdes ! L'avenir nous dira si la saine concurrence, l'écoute des marchés et – surtout – le respect des préférences des clients peuvent encore prendre le pas sur des décisions purement technocratiques !

Plus près de nous, Rétromobile vient de fermer ses portes et, cette année, il était plutôt facile de croiser le regard de l'icône 300 SL. Il faut dire que le coupé fête ses soixante-dix ans (nous y reviendrons) et que, pour les amateurs de Mercedes – et les autres aussi –, il restera comme l'une des plus belles automobiles jamais produites. Dans ce numéro #64, nous fêterons d'autres – nombreux – anniversaires, à commencer par les vingt ans du CLS et du SLK II que nous vous invitons à (re)découvrir. Puis nous retomberons en enfance avec l'emblématique – et nonagénaire – marque Dinky Toys. Marcus Breitschwerdt, le grand patron de Mercedes-Benz Heritage, de retour à Rétromobile après quelques années d'absence, nous expliquera les racines de la marque et son histoire... que nous ne manquerons pas d'explorer en compagnie de l'Empereur Guillaume II.

En résumé, un numéro encore très diversifié dont toute l'équipe d'*Étoile Passion* vous souhaite une très agréable lecture !

Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com

DÉFI
POUR HOMME

MARQUE PREMIUM MASCULINE

CRÉDIT PHOTO : Luc Fauret (Photographe) – Jimmy Dry (Coiffeur).

SOINS MASCULINS PREMIUM

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

AVRIL
MAI
JUIN
2024

#64

SOMMAIRE

6 Actus
Échos, trouvailles, dernière minute...

8 Garde-temps
Les nouveautés horlogères

10 Lifestyle
Trouvailles chics et sincères

14 Essai
Coupé CLE 220 d : l'élégance redéfinie

20 Enchères
RM Sotheby's :
premiers sur Mercedes !

26 Anniversaire
SLK « II », un air de SLR

32 Rétromobile 2024
Marcus Breitschwerdt :
préserver l'héritage

38 Petits jouets
90 ans de Dinky Toys :
La piste aux étoiles !

44 Pilote
Ernes Merck, suffragette automobile

48 Anniversaire
CLS, le « beau gosse » de la gamme !

52 Art et automobile
Hiro Yamagata, le paradis sur terre

54 Histoire
Guillaume II aimait les voitures

62 Course
Monte-Carlo Historique :
fiabilité et plaisir !

74 Carrossiers
Castagna : l'école italienne

72 Compétition
SSKL Stromlinien 1932 :
une recherche aérodynamique

76 Histoire
Les Mercedes Sportline :
joue-la comme BM !

82 Miniatures
Mini-autos et maxi-passion

85 Petites annonces

96 Cotes oldtimers et youngtimers

98 Clubs
Sites et forums

Si vous aimez* Étoiles Passion, *vous aimerez...

À commander en ligne dès maintenant !
ferdinandlemag.com

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

Newsletter, actus, petites annonces, contacts, anciens numéros, bonnes affaires... Rendez-vous sur *www.etoilespassion.com*

Cabriolet CLE

Avec le nouveau CLE cabriolet, Mercedes-Benz poursuit sa longue tradition de voitures à quatre places et toit découvrable. Un design expressif, une technologie intelligente et un équipement haut-de-gamme garantissent un plaisir de conduire de très haut niveau. Conduite dynamique et confort élevé sont aussi au programme. Disponible à la commande dès 74 650 € pour une livraison à partir du deuxième trimestre 2024.

D.R.

D.R.

ARTCURIAL - RÉTROMOBILE

La vente Artcurial de Rétromobile 2024 a réservé quelques surprises pour les Mercedes-Benz. Si une « Pagode » 280 SL de 1968 avec hard-top, un roadster R107 420 SL avec hard-top de 1987, un coupé 280 SE 3,5 de 1971, une Mercedes-Benz 600 de 1967 et le coupé 300 SL « Papillon » de 1955 ont trouvé preneurs à, respectivement, 112 048, 46 488, 50 064, 89 400 et 1 427 440 €, la 190 SL avec hard-top de 1958 et – surtout – le roadster 300 SL avec hard-top de 1962 n'ont, eux, pas changé de mains. Inhabituel...

D.R.

Concept CLA au CES de Las Vegas

Rendez-vous désormais incontournable, le Consumer Electronics Show (CES) s'est tenu à Las Vegas en janvier. Mercedes y a présenté le Concept CLA (100 % électrique, autonomie de 750 km), un avant-goût des futures générations de voitures compactes et des nouvelles technologies, notamment l'arrivée de l'intelligence artificielle dans l'interface MBUX pour offrir une interaction plus humaine et plus fluide avec la voiture. Et rendre *« Hey Mercedes »* encore plus efficace.

HWA EVO MERCEDES-BENZ 190 RESTOMOD

En réponse à la BMW M3 Sport Evolution, Mercedes a lancé la 190 E Evo I, puis l'Evo II en 1990 qui devient instantanément une légende. HWA (comprenez Hans-Werner Auftrecht), le Singer de Mercedes, a décidé de lui rendre hommage en ne fabriquant, après plus de 12 000 heures de travail et d'essais, que cent exemplaires. Carrosserie en carbone, ailes et roues élargies, mais le doute plane encore côté motorisation : Cosworth, hybride... 232 ch... Premières livraisons fin 2025, mais à 714 000 € HT, tout de même...

D.R.

HAMILTON, CLAP DE FIN

Mercedes a présenté la Mercedes-AMG-F1-W15-E-Performance. L'écurie espère que les travaux sur les nouveaux châssis et carter de boîte de vitesses, débutés y a environ un an, porteront leurs fruits. Ce sera la future – et dernière – Flèche d'Argent que conduira Lewis Hamilton qui a annoncé son arrivée chez Ferrari pour la saison 2025-2026. Clap de fin !

D.R.

D.R.

MERCEDES AUX YEUX BLEUS

Mercedes sera le premier constructeur à disposer de phares bleus, en Californie et au Nevada. Ni mode, ni tuning, les nouvelles LED bleues équiperont les Classe S (thermique) et EQS, adaptés à la conduite autonome de niveau 3 pour laquelle Mercedes-Benz a obtenu la certification aux États-Unis. Les lumières bleu turquoise indiqueront aux usagers de la route que l'auto roule de manière autonome, sans intervention du conducteur.

D.R.

PLUS DE 800 000 !

C'est le nombre de visiteurs enregistré par le Musée Mercedes-Benz en 2023, soit une augmentation de 28 % par rapport à 2022 des amateurs qui viennent de 160 pays. Au programme 2024 : la collection d'art Mercedes-Benz avec présentation Now on View à partir de mars 2024, l'entrée gratuite (le 19 mai) pour le 18e anniversaire du musée et la nouvelle offre interactive Pit Stop dans la Legend Room 7 dès cet été !

D.R.

300 SL VENTE MECUM KISSIMEE

Mecum proposait à la vente un coupé Mercedes 300 SL (châssis 1980406500214) noir, intérieur rouge, bien connu puisque déjà vendu par la même maison en 2015 et par RM Sotheby's en 2023 ! Ce modèle 1956 avec bagages totalisant 57 775 miles au compteur a, encore une fois, changé de mains pour 1 850 000 $.

D.R.

Courir aux 1000 Miglia 2024

Mercedes-Benz Classic propose, via le programme Gullwing Works Drives, de participer à la mythique course des 1000 Miglia au volant de l'une des trois 300 SL de la collection Mercedes-Benz et de suivre les traces de Sir Stirling Moss et Rudolf Caracciola avec un pilote de course comme copilote et l'assistance en course du Mercedes-Benz Classic Center. À 150 000 €, les mythes ont un prix…

Marco Polo a 40 ans

Depuis 1984, le Mercedes-Benz Marco Polo pose des jalons dans son segment, d'abord sur la base du Bremer Transporter, puis, depuis 2015, sous la forme du Marco Polo Classe V. Disponible sur Vito, Vianeo, Classe T et Classe V, il a permis à des générations entières de voyageurs de vivre des moments inoubliables et d'engranger d'excellents souvenirs de voyage.

D.R.

1

2

3

4

5

6

1 - Swatch x Blancpain Scuba Fifty Fathoms

La Ocean of Storms offre un boîtier et une couronne en biocéramique noire. Diamètre 42,3 mm, mouvement mécanique SISTEM51, réserve de marche 90 h, verre biosourcé anti-rayures, cadran noir soleillé, aiguilles, index et échelle de 60 mn en Super-LumiNova® Grade A, bracelet NATO en filet de pêche recyclé, étanchéité 50 fathoms (brasses), soit 91 m. 400 €.
swatch.com

2 - Lip Rallye Panda Méca-Quartz

Fier de son histoire, Lip relance son chrono bi-compax (deux compteurs) inspiré de l'automobile. Diamètre 41 mm, mouvement VK64, verre minéral, boîtier acier poli 316L, cadran argenté, index bâtons IPGUN, aiguilles heures et minutes gun et blanches luminescentes, aiguille centrale gun à bout rouge, bracelet cuir perforé noir, boucle ardillon, étanchéité 50 m. Réf. 671811. 299 €.
lip.fr

3 - AVI-8 P-51 Mustang Chronographe Blakeslee

En hommage aux exploits du colonel Donald « Don » Blakeslee pendant la Seconde Guerre mondiale. Diamètre 43 mm, mouvement quartz VK68-TMI, verre minéral antireflet, boîtier acier inoxydable, cadran noir, bracelet cuir chêne 22 mm, boucle ardillon, étanchéité 50 m. Réf. AV-4077-02. 285 €.
avi-8.com

4 - Baltic Prismic Gris-Bleu

Diamètre 36 mm, mouvement ETA Peseux 7001 à remontage manuel, réserve de marche 42 h, boîtier acier 316L et titane Grade 5, verre saphir double dôme avec revêtement interne antireflet, cadran guilloché, soleillage du rochet et de la roue de couronne, aiguilles Dauphine brossées aux chanfreins polis, étanchéité 30 m. Bracelet cuir de veau italien. 1 188 €.
baltic-watches.com

5 - Yema Rallygraf Méca-Quartz Panda

La nouvelle Rallygraf Meca-Quartz s'inscrit dans la pure tradition des chronographes Yema. Diamètre 39 mm, mouvement Seiko VK64 hybride mécanique-quartz, boîtier acier inox poli 316L, lunette tachymétrique aluminium mat, verre minéral K1 double dôme, cadran et aiguilles finition mate, aiguilles acier poli Super-LumiNova® BGW9, bracelet Rallye cuir, boucle acier gravée « Y », étanchéité 100 m. Réf. YMHF1580-BA. 369 €.
yema.com

6 - Briston Clubmaster Outdoor Acier - Vert

Chronographe deux compteurs et date, diamètre 44 mm, mouvement quartz Miyota OS21, réserve de marche trois à cinq ans, boîtier acier 316L brossé, lunette extérieure acier, bague intérieure à échelle tachymétrique, verre minéral, cadran vert militaire, inserts luminescents SuperLumiNova® naturel, bracelet toile élastique, étanchéité 100 m.
Réf. 23144.S.O.16.EGA. 420 €.
briston-watches.com

© PHOTOS D.R.

ESCADRON Chrono

Montre d'Aviateur de fabrication française

Mouvement chronographe mécanique suisse

Diam. 42.5mm -Verre Saphir - Acier 316L - WR 200M

MER - AIR - TERRE

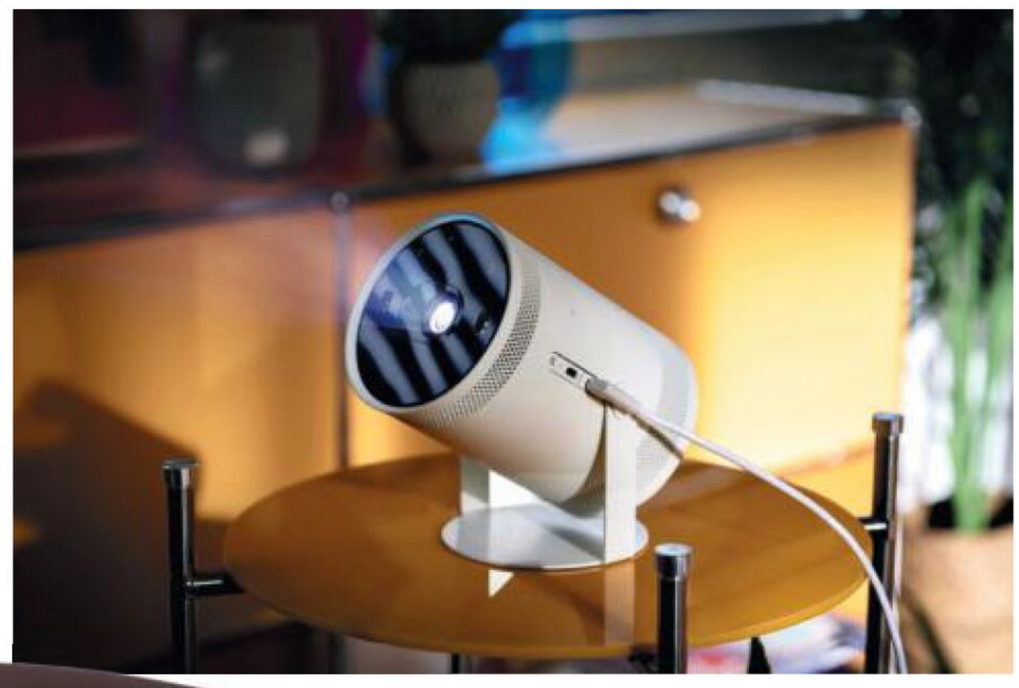
18, rue Vignon - 75009 Paris - 0142662373 - www.merairterre.com

Coupe-circuit Laser Car

Coupe-circuit télécommandé par « plip » permettant d'isoler la batterie (12 V) par coupure de la masse. Plus de soucis de batterie au parking. Kit composé d'un relais 200 A, de deux télécommandes, de câbles de 70 cm de long et des accessoires pour la connexion. Montage en moins d'une demi-heure. Réf. : AC_CBATEL_12_0_200_0_1. 119 €.
www.lasercar.fr

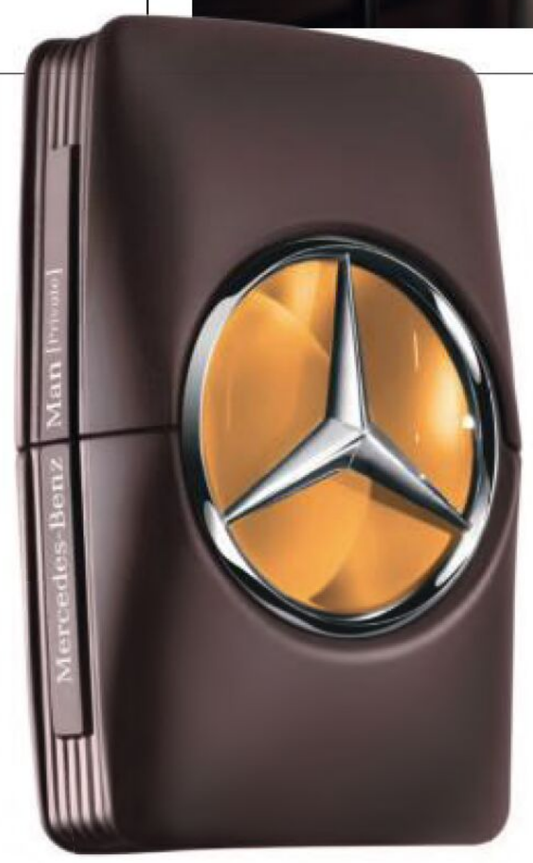
Samsung The Freestyle 2nd Gen

Ce vidéoprojecteur orientable à 180° permet de profiter des contenus du sol au plafond. Réglages automatiques pour une image claire et nette. Nomade, il est facilement transportable. Smart TV incluse pour accéder facilement à vos contenus préférés. Couleur : blanc. Réf. : SP-LFF3CLAXXXE. 799 €.
www.samsung.com/fr/



Mercedes-Benz Man Private Eau de Parfum

Ode aux charmes et splendeurs de l'Orient, cette variation premium de Mercedes-Benz Man a quelque chose d'universel. Ce petit supplément d'âme qui envoûte, qui captive. Avis aux addicts des notes boisées et des sillages intenses : l'eau de parfum Mercedes-Benz Man Private a définitivement été pensée pour vous. 104 €.
www.parfums.mercedes-benz.com



Bouteille isotherme Mercedes-Benz by eva solo

Bouteille isotherme 0,7 l Cool Mercedes-Benz Classic. Acier inoxydable brossé/silicone. 100 % étanche. Lavable au lave-vaisselle. Étoile et logo eva solo gravés. Diamètre d'environ 8 cm, hauteur d'environ 25,7 cm. Réf. : B66041696. 51,73 €.
www.mercedes-accessoires.fr

Kidur Veste 41 Loutre

La Veste 41 de Kidur est à mi-chemin d'une archive des années 1950 et de la veste Pattern 41 créée en 1941 par l'armée américaine. Revisitée dans une matière 100 % naturelle (laine 265 gr/m²), elle offre un style intemporel et pratique grâce à ses trois poches extérieures. Fabriquée en France à La Plainelière de Courlay. 220 €.
www.kidur.fr

© PHOTOS D.R.

COLLECTION

LE MANS®

Steve McQueen

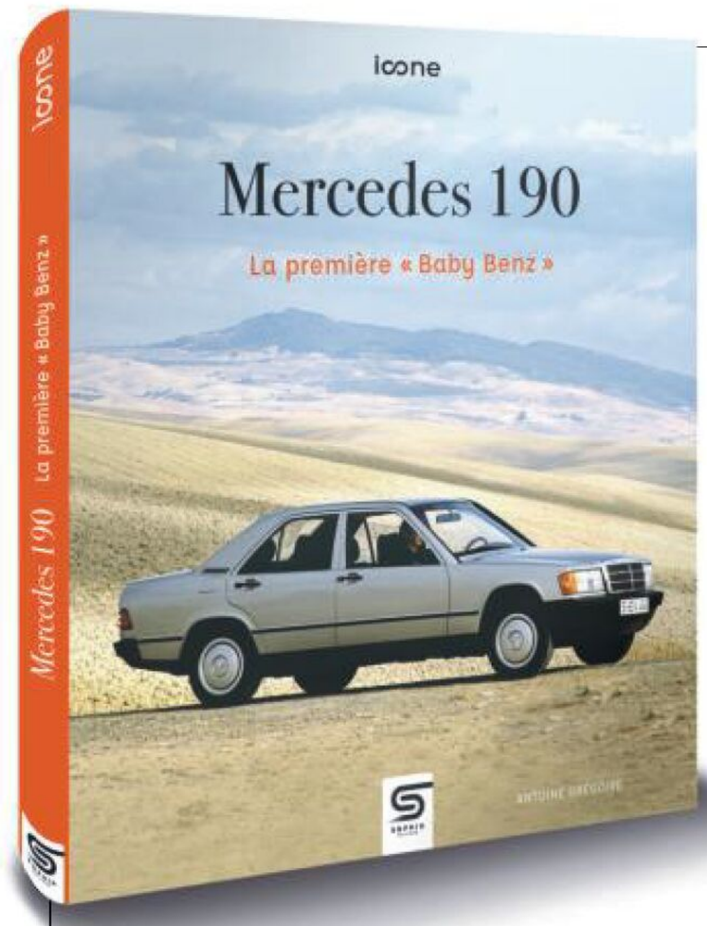
Classic Legend Motors

ORIGINAL & AUTHENTIC TRADEMARK

AUDENTES FORTUNA

ORIGINAL PURE CLOTHES

WWW.CLASSICLEGENDMOTORS.COM



La première « Baby Benz »

Naissance, développement, carrière, palmarès sportif, technique... Découvrez la 190 type W201, tout juste quadra. La 190 fut une réussite qui a trouvé sa clientèle à travers le monde tout en devenant l'un des modèles-phares de la mouvance youngtimer. Une vraie et pure Mercedes. Cet ouvrage d'Antoine Grégoire retrace l'histoire de cette auto qui réussit à élargir la clientèle de la marque, assurer son avenir et redéfinir son image. Format : 240 x 290 mm. 192 pages. ISBN 9782385140373. 49 €.

www.sophia-editions.com

Sneakers Matching Numbers V2 Rush

V2, la sneaker classique d'inspiration automobile, va vous surprendre par ses déclinaisons. Fabriquée au Portugal, en cuir tressé bi-matière confectionné sur mesure à la main, cuirs pleine fleur et cuirs suédés tannés en Italie. Semelle caoutchouc collée, puis cousue (assemblage Strobel). Doublure en cuir. Lacets en coton waxés. 195 €.

www.matchingnumbers-paris.com

Compresseur Michelin

Ce mini-compresseur digital 12 V permet de contrôler et de gonfler les pneus en toute simplicité. Manomètre digital. Précision de 0,05 à 3,5 bars. Doté d'une prise USB pour charger votre téléphone ou MP3, il est fourni avec un flexible nylon de 10 cm avec embout laiton. Prise auxiliaire 12 V. Réf. : 009 518. 37,60 €.

www.oscaro.com

Dashcam Avant Mercedes-Benz

Elle enregistre vers l'avant et permet de documenter en toute sécurité les accidents, les tentatives de fraude à l'assurance ou tout incident critique survenant lors de la circulation routière. Complètement intégrée sans câble visible ni fixation provisoire. Qualité d'enregistrement Full HD haute résolution, de jour comme de nuit. Technologie HDR de pointe. Réf. : A2139055310. 364,06 €.

www.mercedes-accessoires.fr

Sacoche à outils vintage

Donnez du style au coffre de votre classique et ne tombez plus en panne... d'outils avec la sacoche Brüder Mannesmann équipée de 25 pièces. En cuir marron, elle contient tournevis plats, cruciformes, à carburateur et mécaniques, clés Allen, marteau, deux pinces, testeur de tension et clé à molette. Tout y est ! Réf. : M29048. 149,99 €.

www.conrad.fr

© PHOTOS D.R.

© Crédit photos : ACABA Gantier

ACABA

GANTIER

WWW.ACABA.FR

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

ACABAGANTIER

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

KULTSTERNE FRANCE

Spécialiste Mercedes 50’ 60’ 70’

Un travail de précision

-Restauration- -Entretien-Réparation- -Achat-Vente-

Disponible à la vente :

-Mercedes 300A Adenauer

-Mercedes 300SE Coupé

tél : 01 60 82 98 19 www.kultsternefrance.com 91470 Forges les bains

Coupé CLE 220 d

L'élégance redéfinie

POUR BIEN COMMENCER L'ANNÉE 2024, J'AI PRIS LE VOLANT DU NOUVEAU COUPÉ MERCEDES-BENZ CLE 220 D. UNE FOIS DE PLUS, LA MARQUE A REPOUSSÉ LES LIMITES TECHNOLOGIQUES AVEC CETTE AUTO REMARQUABLE, MARIAGE PARFAIT ENTRE LUXE ET ÉLÉGANCE QUI, SEULE, REMPLACE LES ANCIENS COUPÉS C ET E.

Par Alyson Aigrain – Photos Jonathan Vandenhende

Ligne de ceinture élevée, portes sans cadre et vitres latérales basses signent le design dynamique et puissant du nouveau coupé CLE. Notez les rétroviseurs extérieurs installés sur montants.

Exit les coupés Classe C et E sur un segment de marché qui fait grise mine en France et en Europe. Plébiscités dans les années 1980, ces autos sont aujourd'hui sacrifiées sur l'autel des SUV et SUV coupés ! Si, chez Mercedes, le coupé est une tradition bien ancrée, cela n'empêche ni le pragmatisme, ni la rationalisation. Ce sont précisément les raisons d'être de ce nouveau CLE qui remplace ces deux coupés au succès limité, comme l'avait fait le CLK en son temps (douze ans entre 1997 et 2009). Le nouveau venu mélange ouvertement les genres, reprenant globalement les volumes de l'ancien coupé Classe E et embarquant le mobilier de la nouvelle Classe C.

Design élégant et aérodynamique

Extérieurement, je trouve que le dessin du coupé CLE 220 d est sans nul doute à ranger parmi les œuvres d'art, bien que finalement assez proche de celui de l'ancien coupé Classe C. Les lignes, épurées et dynamiques, ramassées et tombantes à l'arrière, donnent à la voiture une allure puissante. À l'avant, le nouveau design de la calandre, ornée de la grosse étoile à trois branches, des boucliers et des bossages du capot est nettement plus sportif. L'auto propose une ligne de ceinture élevée et des portes sans cadre accueillant les rétroviseurs installés sur un montant. À l'arrière, le design est musclé avec des sorties d'échappement chromées et un ourlet de jupe noir. Quant aux feux, au dessin classique, ils sont reliés par un insert décoratif noir brillant soulignant le petit becquet de malle. Impossible de ne pas évoquer les jantes en alliage léger 19" de série (20" en option) qui soulignent le caractère sportif du coupé et en améliorent l'aérodynamisme. Une allure très dynamique donc, répondant aux désirs tant des propriétaires de coupés Classe E recherchant plus de sportivité que de coupés Classe C souhaitant plus d'espace… malgré un coffre limité à 420 l. L'intérieur est très proche de celui de la Classe C, mais ouvrez la porte ↴

Ailes musclées, jantes 19" de série, double bossage sur le capot moteur, prises d'air imposantes : le design du CLE se veut délibérément sportif !

↳ et vous entrez dans un univers luxueux et raffiné où les matériaux, de très haute qualité, créent une atmosphère sophistiquée. Celle-ci est renforcée par les magnifiques sièges ergonomiques, parfaitement réglables et offrant un confort exceptionnel (malgré un maintien limité), même lors de trajets prolongés. Si la présence de panneaux laqués noirs fragiles et d'un entretien compliqué effraiera les maniaques, j'ai, en revanche, adoré l'environnement de conduite coloré proposé par cette Mercedes, surtout appréciable de nuit, qui peut changer – ou pas – au gré des envies de la conductrice.

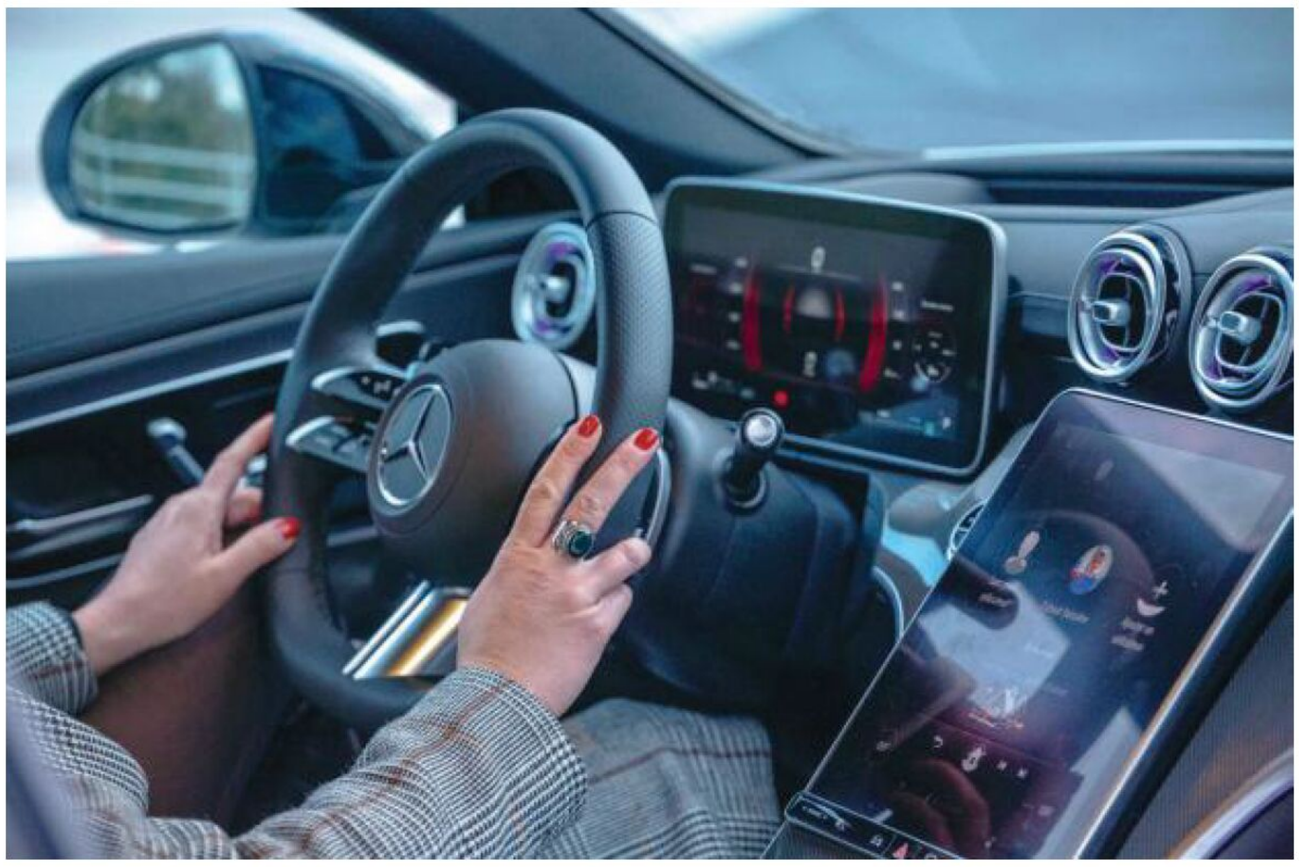
Le nouveau coupé CLE a pour mission de remplacer les anciens coupés Classe C et Classe E, ce qui explique son imposant gabarit.

Équipement de pointe

Ce pourrait être un – très – long chapitre, alors je m'en tiendrai à ce qui m'a le plus marquée durant l'essai. À commencer par l'affichage tête haute, toujours très lisible et informatif et la dashcam qui filme et enregistre la circulation devant la voiture avec l'horaire et la vitesse. Comme sur la nouvelle Classe C, le tableau de bord est doté d'une dalle de 12" pour l'instrumentation et d'une tablette verticale de même taille trônant au sommet de la console centrale. Mercedes-Benz propose l'assistance vocale intégrée à son système d'info-divertissement, le fameux Mercedes-Benz User Expérience (MBUX). Dans le CLE, c'est la version de la nouvelle Classe E qui a été choisie, l'une des plus performantes sur le marché actuellement. J'ai donc pu découvrir le plaisir de commandes vocales fluides et du désormais très célèbre *«Hey Mercedes»*. Sans aucune manipulation, j'ai pu donner des instructions pour changer de station radio, régler la climatisation, trouver des destinations, passer des appels téléphoniques, enclencher le chauffage des sièges… et bien plus encore. Grande nouveauté : Mercedes utilise l'intelligence artificielle qui, via les « routines », analyse les comportements de chaque conducteur, les apprend, les intègre et s'en souvient pour, en retour, faire des suggestions personnalisées à chacun. Ainsi, les applications les plus utiles (ou utilisées !) sont placées en haut de l'écran d'accueil, mettant ainsi fin au défilement interminable des sous-menus. Routine toujours : si je passe un appel téléphonique tous les soirs en rentrant du bureau, le MBUX finira par me le proposer systématiquement. Et avec la connectivité Apple CarPlay et Android Auto, la voiture devient une extension de mon smartphone, me permettant de rester connectée en toute sécurité tout en conduisant. Pratique, non ?

Assistances

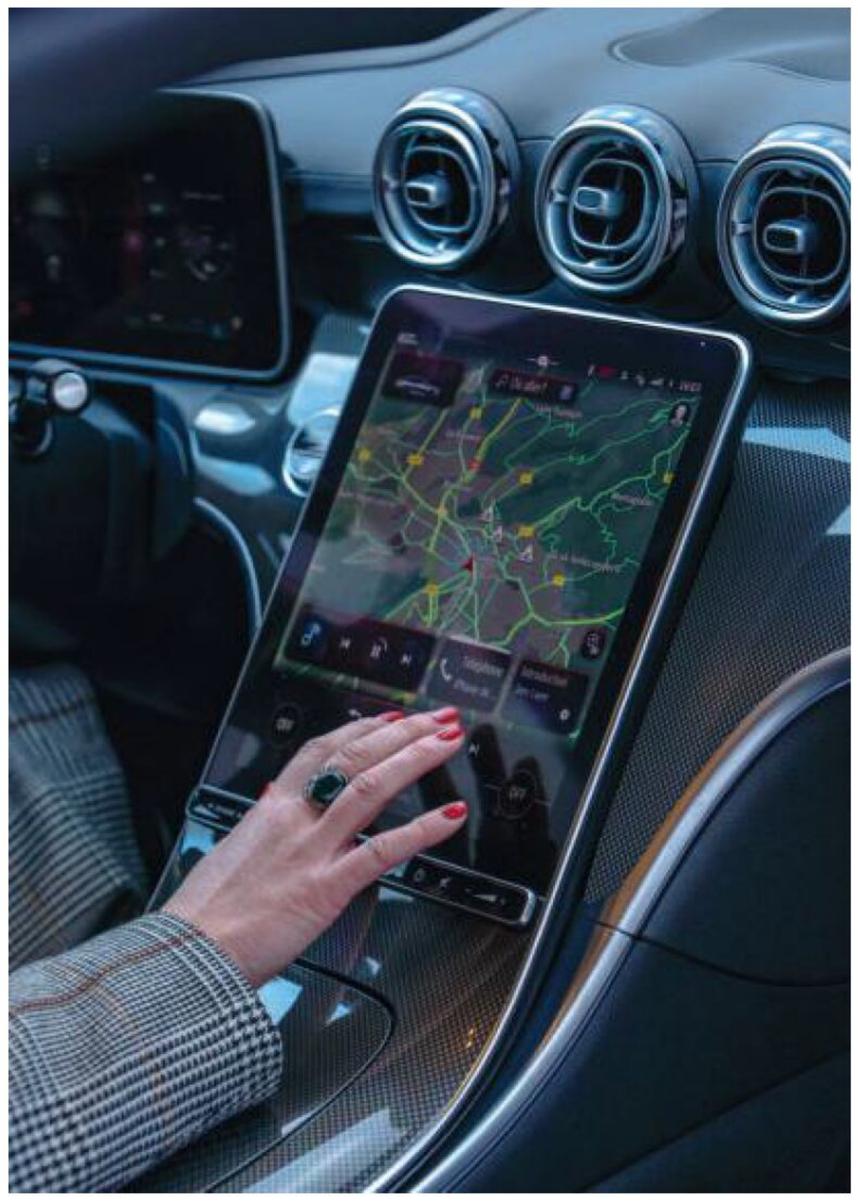
Le CLE dispose de nombreux systèmes d'assistance à la conduite pour la sécurité, le confort et les divertissements. Rapide tour d'horizon. Grâce au Pack Stationnement avec caméras panoramiques, l'assistant de stationnement détecte, en roulant, les places de parking marquées et disponibles. Une fois choisie, soit l'auto se gare toute seule, soit, comme moi, vous préférez faire la manœuvre vous-même pendant que les quatre caméras veillent et donnent une vision d'ensemble de l'environnement du véhicule. Génial ! L'assistant de franchissement de ligne actif intervient – correction de la trajectoire par action sur la direction – si vous quittez involontairement votre voie ou si vous vous approchez dangereusement d'autres usagers de la route. J'ai constaté les vibrations du volant en quittant ma voie sans mettre mon clignotant ! Le freinage d'urgence assisté actif permettre d'éviter des télescopages avec les ↴



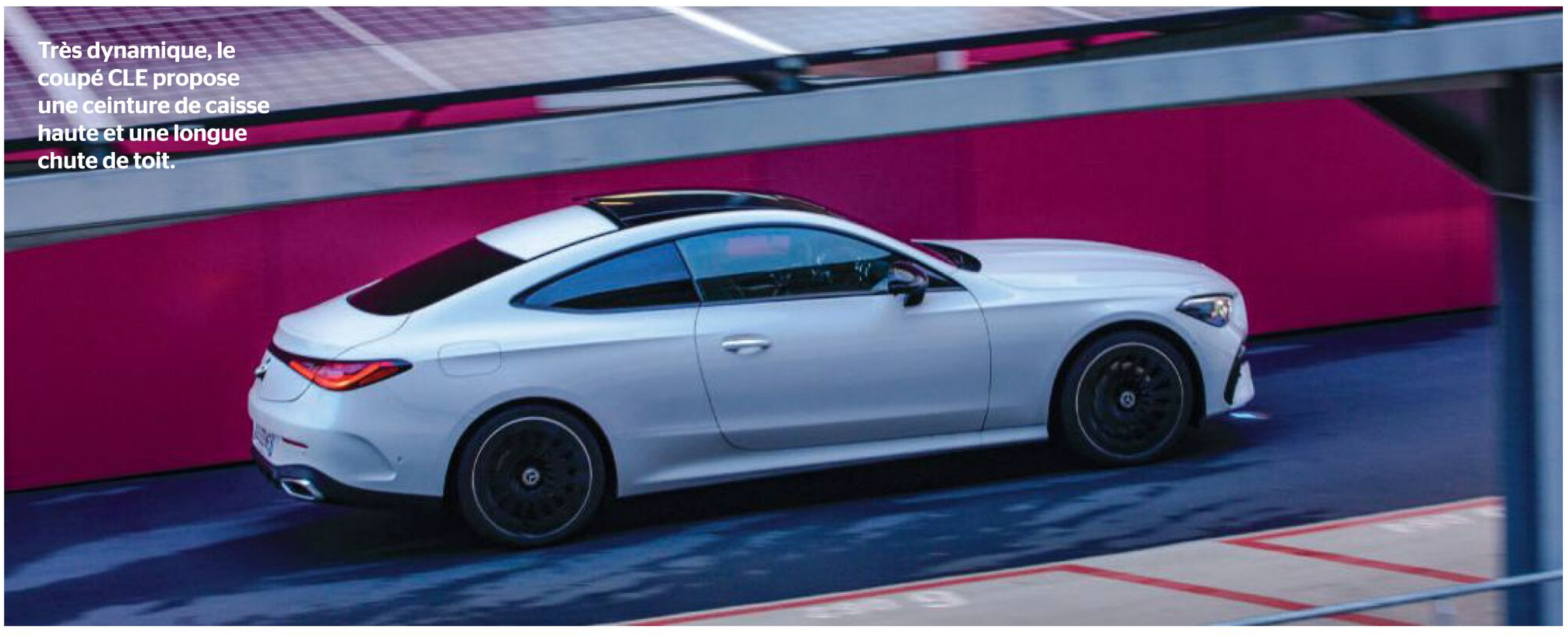
Le poste de pilotage, très proche de celui de la nouvelle Classe C, propose deux grandes dalles de 12".

En option, le Digital Light adapte en permanence l'éclairage en fonction de la luminosité, du trafic et de la météo.

La finition est irréprochable et, de nuit, les ambiances lumineuses variées sont très agréables.



Le système adaptatif du MBUX affiche sur l'écran les fonctions qui vous intéressent le plus selon la situation.



Très dynamique, le coupé CLE propose une ceinture de caisse haute et une longue chute de toit.

Musclé, le nouveau design de l'arrière propose des feux en deux parties reliés par un insert décoratif noir brillant.

↳ véhicules qui vous précèdent, sont arrêtés, ceux arrivant en sens inverse ou encore les piétons et les cyclistes. Il offre un freinage assisté adapté à la situation pouvant aller jusqu'au freinage d'urgence autonome. En option, l'assistant de régulation de distance Distronic adapte la vitesse aux limitations en vigueur et vous soulage dans les embouteillages. En cas de grave collision latérale, l'airbag médian, intégré au siège conducteur, se déploie entre lui et le passager pour leur éviter des blessures supplémentaires. Enfin, le coupé CLE dispose de phares LED intelligents qui renforcent l'allure luxueuse de cette voiture et s'adaptent automatiquement aux conditions de conduite, assurant ainsi une visibilité optimale.

Puissant...

Rouler à bord de ce coupé est une occasion parfaite pour enrouler l'asphalte et dévorer les kilomètres avec une aisance impressionnante. Dans cette version 220 d, la seule à moteur Diesel, l'auto embarque un quatre cylindres en ligne performant (197 ch, couple de 440 Nm), autorisant une vitesse maximale de 238 km/h et un 0 à 100 km/h en 7,5 s. Pas si mal pour un véhicule à l'embonpoint certain (eh oui, 1 795 kg à vide !). La consommation moyenne s'établissant à 4,7 l/100 km, l'autonomie – très théorique – atteindrait environ 1 400 km. Soyons honnête : de mon côté, sur les routes torturées des cols de montagne de ma Savoie natale, j'ai consommé nettement plus ! Et, habituée à la vivacité et la légèreté des motos, j'ai vraiment ressenti, au volant, le poids de ce coupé qui préfère indiscutablement les autoroutes aux départementales et la douceur à la cravache.

Bilan

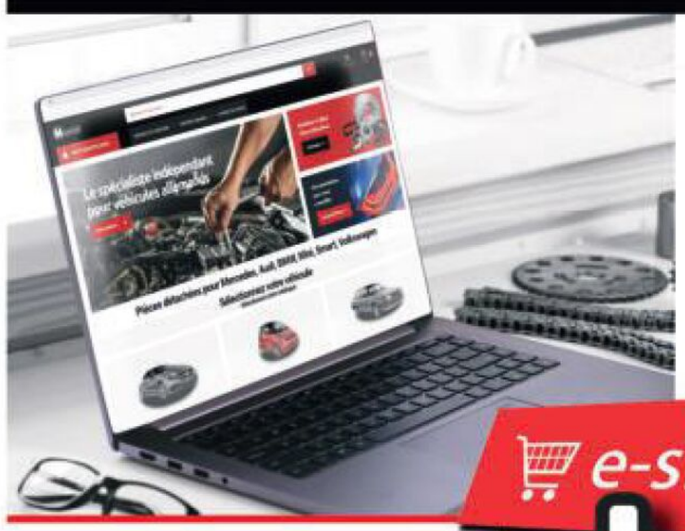
Avec son design extérieur captivant, son intérieur luxueux, ses performances suffisantes, ses fonctionnalités de sécurité avancées et son impressionnante technologie embarquée, ce nouveau coupé CLE 220 d élève les standards d'une catégorie de véhicules à laquelle seules les marques Premium croient encore. Affiché à partir de 68 150 €, il se veut donc emblématique de la nouvelle stratégie des dirigeants de la marque : faire de Mercedes le leader mondial de l'automobile de luxe... ■

Motarde sensibilisée à la sécurité, j'ai particulièrement apprécié l'ensemble des dispositifs embarqués dans ce coupé CLE (Pack Stationnement, assistants actifs de franchissement de ligne et de régulation de distance Distronic, freinage d'urgence actif assisté...) dont certains restent toutefois des options.

MANNES©

Besoin d'aide pour votre commande web ?

E-mail : contact@mannes.fr



e-shop

N! | NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
FRANCE

Vente de plèces détachées

www.mannes.fr

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
32 Rue Robert Witchitz - 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
13 Z.A. des Tabernottes Sud - 33370 Yvrac
Tél. : 05.56.78.14.14

RM Sotheby's

Premiers sur Mercedes !

FONDÉE PAR UN MODESTE MÉCANICIEN CANADIEN EN 1976, RM AUCTIONS, INTÉGRÉE DEPUIS 2015 À LA CÉLÈBRE MAISON SOTHEBY'S, A VENDU PLÉTHORE DE MERCEDES D'ANTHOLOGIE.

Par Michel Tona – Photos RM Auctions Sotheby's

Si l'on s'amuse à comptabiliser par marque tous les modèles de collection vendus par RM Auctions ces dernières années, Mercedes arrive troisième avec 2 857 occurrences derrière Porsche (3 914) et Ferrari (4 729). Six Ferrari entrent ainsi dans le Top 10 des voitures de collection les plus chères vendues l'an passé (toutes maisons confondues), tandis que Mercedes pointe en troisième *(voir infra)* et neuvième place avec l'un des cinq CLK GTR AMG Roadster. Il a été vendu 10 000 000 $ par RM Sotheby's à Las Vegas en novembre 2023.

Mercedes juste derrière Porsche et Ferrari

Une semaine plus tard, toujours dans Sin City, la maison canadienne adjugeait pour 18 815 000 $ la monoplace Mercedes-AMG Petronas dont usa Lewis Hamilton lors de la saison 2013. Troisième voiture plus chère vendue en 2023, elle reprend le titre de F1 (récente) la plus onéreuse à la Ferrari F2003 de Schumacher, partie l'an dernier à « seulement » 15 800 000 $… Malgré les origines anglaises de Sotheby's, les marques *british* restent dans l'ombre en nombre de ventes. Seule Rolls-Royce dépasse le millier d'autos adjugées.

D'un petit garage de l'Ontario…

C'est en 1976, à Chatham, en Ontario (Canada) qu'un mécanicien dénommé Rob Meyers – d'où le R et le M de la future société –, ouvre son affaire de restauration. Le modeste atelier ne peut accueillir qu'une voiture. Il se forge vite une solide réputation dans tout le pays et même jusqu'aux USA. Au fil des ans, l'affaire déménage et se lance dans le négoce et les ventes aux enchères. S'il n'est plus dans l'organigramme, Rob Meyers prodigue encore force conseils auprès de RM Sotheby's aujourd'hui.

… à un rapprochement avec Sotheby's

En 2015, la célèbre maison anglaise Sotheby's – fondée en 1744 – prend 25 % des parts de RM avant de monter à 75 % sept ans plus tard. Sous sa nouvelle raison sociale, RM Sotheby's s'appuie sur les quatre-vingts bureaux de Sotheby's répartis sur la planète pour encore grandir. La société est devenue la première maison de ventes d'automobiles de collection dans le monde devant Bonhams et Artcurial. Ce n'est donc pas un hasard si, en 2022, Mercedes lui a confié la vente de l'un des deux coupés 300 SLR Uhlenhaut. Au Musée Mercedes-Benz de Stuttgart, le marteau tombera à 135 000 000 €, reversés par Mercedes à un fonds destiné à financer des bourses d'études dans le développement durable.

En 2023, ce 540 K Special Roadster (W29) de 1937 a remporté le titre Best of Show au concours d'élégance le plus select au monde, à Pebble Beach. Le huitième depuis 2001 pour RM Sotheby's.

L'un des cinq CLK GTR AMG roadster construits par HWA en 2002 s'est échangé contre 10 000 000 $ à Las Vegas en novembre 2023.

Cette 300 SL « Papillon » (châssis n°198.040-5500629) servit de modèle à Andy Warhol pour réaliser une sérigraphie de « Gullwing » à la demande de Mercedes-Benz en 1986.

Cette 560 SEL AMG 6.0 de 1989 a affolé les compteurs à Miami, culminant à 257 600 $ (244 720 €) au lieu des 90 000 à 120 000 $ attendus.

En 1989, l'ingénieur Hartmut Boschert transformait une poignée de coupés 300 CE en y greffant un avant de SL contemporain et une paire de turbos. Le seul exemplaire à portes « papillon » a été adjugé 455 000 €.

↳ La deuxième auto la plus chère jamais vendue est loin : une Ferrari 330 LM / 250GTO de 1962, adjugée 51 705 000 $ par RM Sotheby's à New York en 2023…

Il y a parfois des revers. Ainsi en va-t-il de la 300 SL « Papillon » de 1955 ayant servi de modèle aux sérigraphies *Cars Series* commandées par Mercedes à Andy Warhol en 1986. Restaurée à grands frais par Brabus Classic et estimée entre 1 500 000 et 3 000 000 €, elle n'a pas trouvé preneur. Pas d'acquéreur non plus pour un roadster 300 SL ex-Fangio. Plus défraîchi que le coupé susnommé, mais dans un combo (peinture bleue/cuir crème) rappelant les couleurs du drapeau argentin, il fut offert au pilote par la marque allemande lorsqu'il annonça sa retraite en 1958.

Service de restauration

Avec RM Auto Restoration, le groupe RM possède le principal centre de restauration

Chez RM Sotheby's, les ventes aux enchères avec des Mercedes de pedigree sont légion.

de voitures classiques en Amérique du Nord. Qu'il s'agisse d'une carrosserie à reprendre entièrement, d'une restauration partielle ou d'une amélioration esthétique, l'équipe fournit un travail de premier ordre. Passé un an entre les mains de ces orfèvres et en étroite collaboration avec le service Mercedes-Benz Heritage de Stuttgart, un 540 K Special Roadster construit en 1937 pour le roi d'Afghanistan a remporté le Prix Best of Show du concours d'élégance de Pebble Beach en septembre 2022.

Youngtimers et AMG

Les voitures plus récentes provoquent aussi quelques enchères enfiévrées. Ainsi, en février 2019, RM Sotheby's a présenté The Youngtimer Collection. Cette série de ventes (140 autos d'un seul propriétaire !), a été lancée à Paris, a continué à Amelia Island, Fort Lauderdale et a fini à Essen en avril. La marque la plus représentée était Mercedes (34 modèles) devant 27 BMW, 12 Rolls-Royce, 11 Bentley et 8 Porsche. Gord Duff, le boss des ventes aux enchères de RM Sotheby's déclarait alors : *« Les youngtimers sont là pour rester dans le monde de la collection. Nous sommes ravis de proposer cette vaste collection, dont le seul et unique propriétaire est prêt à partager sa passion avec d'autres nostalgiques des années 1980 ».* ↴

Organisant les plus belles ventes de la planète, RM Sotheby's est la plus importante maison d'enchères de voitures de collection au monde. Sa position de référence et son très haut degré d'exigence correspondent bien à l'esprit Mercedes.

En 2022, l'un des deux coupés 300 SLR Uhlenhaut de 1955 a été vendu pour 142 000 000 $. Cette somme hallucinante n'a pas seulement dépassé de peu le précédent record, elle l'a battu de près de 100 000 000 $.

Taux de ventes exceptionnel de 87 % pour l'*auction* organisée en marge du Grand Prix de Las Vegas en novembre 2023 : près de 60 millions de $ d'adjudications, dont 18 815 000 $ pour la Mercedes-AMG Petronas F1 W04 dont usa Lewis Hamilton en 2013.

« Rien qu'en Europe, nous avons douze spécialistes. Notre succès est imparable. »
Benjamin Arnaud,
directeur des ventes France

En janvier 2023, ce superbe 300 SL bleu Pacifique de 1986 (deuxième série) s'est vendu 46 000 € au Carrousel du Louvre pour la dixième vente annuelle de RM Sotheby's à Paris.

↳ En décembre 2022, onze autres voitures ont été ajoutées lors d'une autre vente à Miami, presque toutes des AMG d'anthologie à faible kilométrage. Le choix allait d'un 300 CE AMG 3.4 de 1991 à un SL 70 AMG (R129) de 1998, en passant par une 560 SEL 6.0 AMG gris Anthracite de 1989. Estimée entre 100 000 et 140 000 €, la « limo » au cœur de Hammer a été adjugée pour l'équivalent de 240 000 € ! Encore plus rare et iconique des années fric, un 560 SEC AMG 6.0 « Wide Body » de 1987 s'est envolé à 720 000 €.

Toujours plus rare : un coupé 300 CE « Boschert » à portes papillon issu d'une série de onze B300 biturbo à museau de SL R129 fabriquée à la fin des années 1980. Le seul « Gullwing » de la série est parti à 500 000 € en novembre 2023 à Munich. L'estimation avait été fixée entre 250 000 et 300 000 €. Mieux que la bourse ! ■

En septembre dernier, la vente de 159 pièces d'automobilia issues de la carrière de Michael Schumacher a rapporté 2 600 000 $ via la plateforme en ligne RM Sotheby's.

Top 20 des voitures les plus chères au monde vendues aux enchères

Rang	Montant	Modèle	Maison	Année
1	142 000 000 $	Mercedes-Benz 300 SLR « Uhlenhaut Coupé » 1955	RM Sotheby's	2022
2	51 705 000 $	Ferrari 330 LM/250 GTO 1962	RM Sotheby's	2023
3	48 405 000 $	Ferrari 250 GTO 1962	RM Sotheby's	2018
4	38 115 000 $	Ferrari 250 GTO 1962	Bonhams	2014
5	35 750 000 $	Ferrari 335 S 1957	Artcurial	2016
6	30 255 000 $	Ferrari 412 P Berlinetta 1967	Bonhams	2023
7	29 600 000 $	Mercedes-Benz W196 1954	Bonhams	2013
8	28 050 000 $	Ferrari 290 MM 1956	RM Sotheby's	2015
9	27 500 000 $	Ferrari 275 GTB/4 NART Spider 1967	RM Sotheby's	2013
10	26 400 000 $	Ferrari 275 GTB/C 1964	RM Sotheby's	2014
11	22 550 000 $	Aston Martin DBR1 Roadster 1956	RM Sotheby's	2017
12	22 005 000 $	Ferrari 290 MM 1956	RM Sotheby's	2018
13	22 005 000 $	Ferrari 410 Sport Spider 1955	RM Sotheby's	2022
14	22 000 000 $	Duesenberg Model SSJ Convertible 1935	Gooding & Company	2018
15	21 780 000 $	Jaguar Type D 1955	RM Sotheby's	2016
16	21 455 000 $	Aston Martin DP215 Competition 1963	RM Sotheby's	2018
17	20 465 000 $	McLaren F1 1995	Gooding & Company	2001
18	19 805 000 $	McLaren F1 1994	RM Sotheby's	2019
19	19 800 000 $	Alfa Romeo 8C 2900 Lungo Spider 1939	RM Sotheby's	2016
20	18 815 000 $	2013 Mercedes-AMG Petronas F1 W04	RM Sotheby's	2023

4 questions à Benjamin Arnaud, directeur commercial RM Sotheby's France

Qu'est-ce qui fait votre réputation et votre succès ?
Notre présence mondiale, bien sûr, mais aussi notre savoir-faire pour présenter les autos (descriptif, photos) et les enchères organisées dans des lieux exceptionnels.

À quel rang mondial se place RM Sotheby's ?
Nous sommes de loin les premiers de par notre présence globale. En ce qui concerne la France, ma fonction est récente. Mon expérience, acquise chez les Français Aguttes, puis Artcurial permet de rassurer les acheteurs, avec une plus grande proximité.

Que représente Mercedes pour RM Auctions ?
Mercedes compte bien plus de modèles iconiques que BMW, par exemple. Des SL, il y en a tout le temps. C'est une marque puissante. Comme Ferrari ou Porsche, elle est très active au présent et cela permet d'entretenir la flamme chez les collectionneurs.

Et dans votre cœur ?
Je garde un très bon souvenir d'un 190 SL longtemps resté dans la famille et j'ai eu, comme mon frère, un CLK. Je place le 300 SL dans mon Top 10 personnel. Mercedes, c'est sérieux, bien fait et valorisant.

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

SLK « II »

Un air de SLR

LANCÉ IL Y A VINGT ANS, LE SECOND SLK, SI SEXY AVEC SES AIRS DE SLR, DEVENAIT ENCORE PLUS PERFORMANT QUE LE PREMIER TOUT EN RESTANT CONFORTABLE ET PRATIQUE.

Par Michel Tona – Photos Mercedes-Benz Cars

Sa ligne toute en muscles évoque la légendaire 300 SL de course ou même le SLR McLaren tout juste dévoilé.

Au Salon de Genève de mars 2004, Mercedes présentait en première mondiale deux véhicules de niche : le CLS et le SLK « II ». Rappelons qu'en 1996, l'Étoile avait quelque peu bousculé la planète automobile en relançant le concept de coupé-cabriolet. Le premier « CC » moderne remettait en fait au goût du jour le principe du toit rétractable inventé par Georges Paulin et exploité avant-guerre par le carrossier Pourtout sur la Peugeot 402 Éclipse. Ford copiera la solution pour sa Skyliner dans les années 1950. Avec plus de 300 000 ventes, le premier SLK a été un franc succès. Avec ce second opus, Mercedes modernise la ligne en s'inspirant de la supercar McLaren SLR lancé en janvier 2004 au Salon de Detroit. Il faut bien ça pour contrer la concurrence. Tous les constructeurs, en particulier allemands, ont, en effet, lancé leur cabriolet sportif, mais le SLK deuxième du nom reste le seul à recevoir un toit rétractable ! L'équipe de l'ingénieur Frank Knothe, également en charge du développement des SL, est encore à la manœuvre. Il y a pire comme « papa » ! Entré chez Mercedes à la fin des sixties pour s'occuper de l'intégration du bloc 2,8 sur la « Pagode », le Dr Knothe prendra sa retraite en décembre 2006, mais donnera encore quelques conseils lors de la genèse du SLS AMG. Revenons, cependant à notre *Sport Kurz Leicht* (« sport court léger »). Doté d'une lunette arrière pivotante, le toit rétractable s'ouvre et se ferme trois secondes

Vous plongeant immédiatement dans une ambiance sportive, l'habitacle – ici celui d'un SLK 55 AMG – est bien mieux fini que celui du SLK premier du nom.

↳ plus vite que sur la première génération : vingt-deux secondes suffisent pour épater la galerie ! Forcément moins encombrant une fois replié, il permet au coffre d'accueillir 208 l de bagages (+ 33 %). En option, il peut même être actionné via la télécommande de la clé. Toit fermé, le niveau de bruit à l'intérieur est équivalent à celui d'un coupé. Le R171 est même le plus silencieux de sa catégorie, comme en attestent les essais réalisés dans une soufflerie aéro-acoustique de l'Université de Stuttgart. Le Variodach (toit variable), absorbant mieux le bruit du vent qu'une capote, permet au SLK d'émettre 6 dB de moins que ses concurrents à 140 km/h, soit une réduction de… 75 % !

Petite Flèche d'Argent

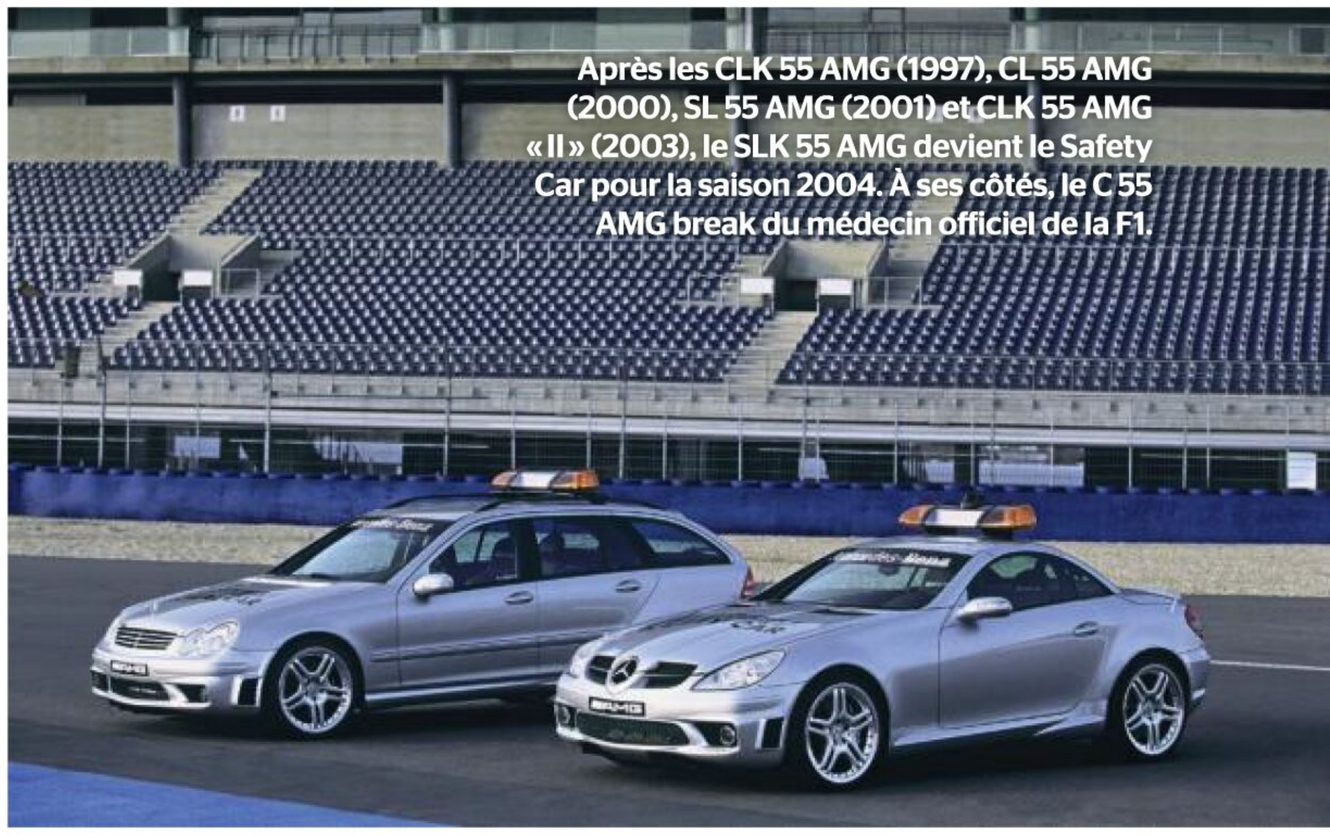
C'est ainsi que beaucoup surnomment le nouveau SLK quand ils le découvrent au Salon de Genève en mars 2004. Le roadster-caméléon répète comme un leitmotiv les termes

Les passagers voyagent dans un habitacle raffiné, protégés par deux arceaux discrets, mais des plus efficaces en cas de tonneau…

Comme son prédécesseur, le SLK affiche un tempérament plus GT que vraiment sportif, version 55 AMG mise à part.

Fini les bruits d'air envahissants à vive allure et les coups de canif dans la capote !

Sous une robe plus « agressive » se logent des mécaniques plus ou moins turbulentes.



Après les CLK 55 AMG (1997), CL 55 AMG (2000), SL 55 AMG (2001) et CLK 55 AMG « II » (2003), le SLK 55 AMG devient le Safety Car pour la saison 2004. À ses côtés, le C 55 AMG break du médecin officiel de la F1.

« sport » et « sportif » dans la brochure et le communiqué de presse. Est précisé dans ce dernier qu'*« avec son avant marquant en forme de flèche, ses lames aérodynamiques de calandre et le double échappement rappelant celui d'une voiture de course, cette voiture à deux places s'inscrit dans la longue tradition de Mercedes-Benz en matière de voitures de sport. »* Long capot, pare-brise incliné, larges portes et arrière court : autant de proportions typiques d'un roadster que l'impétrant sublime en s'agrandissant (4,08 m *vs* 3,99 m). S'il gagne un peu en sportivité via son design et sa conception, ce SLK « II », ADN Mercedes oblige, reste plus axé sur le confort et la praticité. Il offre, si l'on peut dire et malgré des tarifs jamais amicaux, deux voitures en une grâce au toit rétractable. De quoi préserver un territoire à part face aux Alfa Spider, Audi TT, BMW Z4, Honda S 2000 et Porsche Boxster. Notre Peugeot 308 CC national a bien quelques atouts, mais il ne joue clairement pas dans la même division… Tout ce glamour va permettre d'aller chercher les jeunes… femmes à qui ce SLK va, une fois encore, comme un escarpin. Le nouveau roadster ajoute un zeste de modernité, un souffle de sportivité, et une armada de moteurs encore plus pétillants. Alors qu'en 1996, le premier SLK mettait en avant le jaune pompier ou le rouge pétard, la nouvelle mouture ressent moins le besoin d'en faire des tonnes et s'en remet à des teintes plus classiques : douze pour la carrosserie et six pour l'intérieur. Les teintes Designo, optionnelles, autorisent une certaine dose d'originalité… à condition d'y mettre le prix.

SLK R171								
Modèle	**Cyl.**	**cm³**	**ch / kW**	**Nm**	**km/h**	**Début**	**Fin**	**Prod.**
SLK 200 Kompressor	L4	1796	163 / 120	240	228	12-03	03-11	N/D
SLK 280	V6	2996	231 / 170	300	250	04-05	03-11	N/D
SLK 350	V6	3498	272 / 200	350	250	05-04	03-11	N/D
SLK 55 AMG	V8	5439	360 / 265	510	250	09-04	03-11	N/D
SLK 55 AMG Pack Performance	V8	5439	360 / 265	510	250	09-05	03-11	N/D
Production totale : environ 200 000								

De 163 à 360 ch

Le SLK « II » est proposé, au lancement, avec trois nouveaux moteurs : 200 Kompressor (nouveau quatre cylindres 16 soupapes à arbres à cames à réglage variable, 163 ch), 350 (nouveau V6 partagé avec le CLS, 272 ch) et l'hypertonique 55 AMG (V8, 360 ch). Toutes les versions sont disponibles en boîte six vitesses manuelle ↴

En 2008, le SLK 55 AMG adopte une direction plus directe et une allure encore plus « méchante », tout en restant l'alternative « confort » aux BMW Z3 M et Porsche Boxster S !

Un arrière musculeux virilisé par les quatre sorties d'échappement pour ce SLK 55 AMG bien plus efficace que feu le SLK 32 AMG (R170).

La jolie conductrice pourra aller faire son shopping en tombant le manteau grâce à l' « écharpe d'air » procurée par le malin système Airscarf.

Avec ou sans toit, un profil très équilibré. Une gageure sur un format aussi court.

↳ ou automatique. Celle – optionnelle – du 200 est une cinq rapports, tandis que la 7G-Tronic équipe, contre supplément, le 350, et d'office le 55 AMG, avec, en sus pour ce dernier, des palettes au volant. Seul V8 du segment, le SLK 55 AMG, grâce à son *big block* 5.5 offrant un couple maximal de 510 Nm à 4 000 tr/mn, est un boulet de canon : 0 à 100 km/h en 4,9 s et vitesse maximale – malheureusement – limitée électroniquement à 250 km/h. Avec sa puissance élevée et sa sonorité caverneuse chère à AMG, il propose une expérience ébouriffante dans tous les sens du terme. Un an et demi plus tard apparait le SLK 280 (V6, 231 ch). Comme à l'habitude, l'armada sécuritaire est au top : airbags frontaux et latéraux – avec protection de tête – logés dans les dossiers des sièges avant et ESP sont livrés de série. Le SLK « II » est également équipé d'un capteur de renversement qui active les rétracteurs de ceinture que le toit soit ouvert ou fermé.

Écharpe d'air

L'habitacle monte en gamme par rapport au R170, adoptant des courbes suggestives et une belle finition. Comme pratiquement chaque nouvelle Mercedes, un équipement arrive en exclusivité mondiale. Une nouvelle option permet de rouler toute l'année à ciel ouvert : un système de chauffage pour la nuque diffusant de l'air chaud depuis les appuie-têtes, dénommé Airscarf (« écharpe d'air ») ! Cet équipement pas trop cher (490 €) ajuste en permanence la vitesse de la soufflerie, assurant ainsi la meilleure distribution possible de l'air chaud, et ce, jusqu'à 120 km/h. Au-delà, le système passe à un réglage constant. La puissance peut également être réglée manuellement selon trois modes. Quel bonheur de rouler toit baissé en plein hiver ! Cette seconde génération de SLK peut recevoir le système de commande et d'affichage Comand APS à écran couleur, lecteur CD/DVD et GPS. Des phares bi-Xénon sont proposés en option, dotés d'une nouvelle fonction d'éclairage en virage. Les feux arrière sont tout aussi *high tech*. Avec

À l'extérieur noir ou blanc répond un habitacle tendu d'un cuir Nappa de teinte contrastée pour la série spéciale SLK 2LOOK Edition lancée en mars 2008 (300 exemplaires, dont 50 pour la France).

Chronologie

2004 Lancement du nouveau SLK en mars.
2005 Nouvelle version SLK 280 (V6 3.0, 231 ch) en juin.
2006 Série spéciale SLK 55 AMG Black Series à toit fixe (V8 5.4, 400 ch) en juin.
2008 Restylage en avril et nouveaux moteurs : SLK 200 (1.8, 184 ch), SLK 300 (V6, 3.0, 231 ch) et SLK 350 (V6, 3.5, 305 ch) ; SLK 55 AMG inchangé.
2011 Arrêt de la production en janvier ; nouveau SLK en mars.

rien moins que 32 diodes lumineuses, leur portée s'étend sur toute la largeur du feu arrière, éclairant de manière nettement plus intense, lors des freinages.

Léger coup de Rimmel

Le R171 restylé est présenté en janvier 2008 au Salon de Detroit, à juste titre, car un quart de la clientèle provient des États-Unis, marché ultra-stratégique pour la marque. À l'occasion de ce léger toilettage (650 composants redéveloppés, tout de même), les SLK adoptent une nouvelle jupe avant dotée d'une moustache s'inspirant des F1 McLaren-Mercedes et une double sortie d'échappement rectangulaire de part et d'autre d'un pseudo-diffuseur. L'arrière récupère les feux teintés de la version AMG. Ils gagnent une poignée de chevaux, en particulier le SLK 350 qui passe à 305 ch, ce qui se ressent à la marge sur les performances.

Vrai succès

En mai, la marque de Stuttgart célèbre dans un communiqué la livraison du 500 000e SLK (dont 190 000 R171). *« Grâce à des technologies innovantes telles que le toit variable et l'Airscarf, le SLK est une voiture-culte des temps modernes »*, déclare le patron mondial des ventes et du marketing, Klaus Maier. Toujours assemblé chez Karmann, qui livre ensuite l'usine Mercedes de Brème, le SLR R171 marque des points grâce à sa très bonne finition, son toit résistant bien mieux aux intempéries qu'une classique capote, ses sièges confortables, sa facilité d'utilisation et son comportement dynamique qui en font une bête à plaisir pour un investissement encore assez accessible. Mais, comme pour toute Mercedes découverte, ça ne durera pas ! ■

Le SLK « II » reconduit la formule si pratique du toit rigide escamotable tout en arborant une superbe musculature.

Marcus Breitschwerdt a fait toute sa carrière, commencée en 1991, au sein du Groupe Mercedes-Benz. À la tête de Mercedes-Benz Heritage GmbH depuis 2022, sa présence au conseil d'administration montre l'importance que la marque accorde à son passé et à son histoire.

Marcus Breitschwerdt

Préserver l'héritage

L'ÉDITION 2024 DE RÉTROMOBILE A MARQUÉ, APRÈS QUELQUES ANNÉES D'ABSENCE, LE RETOUR EN FORCE DE MERCEDES-BENZ CLASSIC AVEC LA 300 SL, STAR INCONTESTÉE QUI FÊTE SON SOIXANTE-DIXIÈME ANNIVERSAIRE, ET MARCUS BREITSCHWERDT, LE PDG DE MERCEDES-BENZ HERITAGE, QUE NOUS AVONS PU RENCONTRER.

Par Philippe Auquebon – Photos Mercedes-Benz – Philippe Auquebon

Arrivé il y a plus de trente ans chez Mercedes-Benz, il y a successivement dirigé la stratégie transport et environnement, géré le marketing et le produit Mercedes-Benz Cars, occupé les postes de PDG de Mercedes-Benz Canada, puis UK, créé et dirigé Mer-cedes-Benz Cars Europe et, dès 2019, pris le poste de Directeur de Mercedes-Benz Vans avec le succès que l'on connaît.
Depuis 2022, Marcus Breitschwerdt s'occupe de Mercedes-Benz Heritage, activité stratégique en forte expansion, où il répond directement à Ola Källenius. Il était notamment à la manœuvre lors de la très médiatisée vente de la 300 SLR Uhlenhaut Coupé. Mais c'est pour annoncer une nouvelle étape, importante qu'il était présent à Paris en ce 1er février. En effet, en décidant d'acquérir les composants de l'ancienne société Kienle Automobiltechnik GmbH pour les intégrer au Centre Mercedes-Benz Classic de Fellbach, Mercedes-Benz Heritage GmbH franchit une étape décisive. Marcus précise : *« En tant que Mercedes-Benz Heritage GmbH, nous avons la responsabilité de préserver l'héritage de cette marque unique et de le transmettre à l'avenir. Avec l'achat de Kienle, nous sécurisons des pièces de rechange précieuses et assurons leur meilleure disponibilité possible. En outre, nous recrutons des spécialistes supplémentaires qui ont acquis des connaissances et de l'expérience dans ce domaine hautement spécialisé au cours de nombreuses années et qui nous soutiendront activement dans la mise en œuvre de notre stratégie de croissance. Toute mon équipe et moi-même souhaitons chaleureusement la bienvenue à nos nouveaux collègues ».* Indiscutablement, cette acquisition accélère le développement de Mercedes-Benz Heritage.

Un magnifique roadster 300 SL (W198) fièrement exposé dans le show-room du Centre Mercedes-Benz Classic de Fellbach, à quelques kilomètres de Stuttgart.

Mercedes-Benz Heritage

Au printemps 2023, Mercedes-Benz Group avait déjà pris la décision de fusionner toutes les activités Classic au sein de Mercedes-Benz Heritage. Marcus Breitschwerdt précise : *« Outre le Centre Mercedes-Benz Classic, premier point de contact pour les restaurations d'usine, les réparations et l'entretien dans le respect de l'origine, cette division est également responsable du Musée Mercedes-Benz, de la collection de véhicules, des archives, des pièces d'origine et du commerce de véhicules classiques, de la gestion des événements comme Rétromobile et de la gestion du Club Classic. Au Centre Mercedes-Benz Classic, notre premier rôle est de vérifier l'état et l'authenticité des autos. Nous avons besoin d'un examen complet de chaque véhicule avant de prendre une quelconque décision. Naturellement, nous privilégierons toujours le caractère original d'autos authentiques ».*
La centralisation de toutes les activités classiques permet, en cas de besoin, de plonger au centre de l'histoire, d'étudier les dessins originaux de tous les véhicules produits, de trouver la bonne information et, ainsi, de défendre ↴

Ce même Roadster en extérieur, devant l'entrée « vintage » du Centre Mercedes-Benz Classic à Fellbach.

↳ les valeurs de la marque. Aujourd'hui, Mercedes-Benz Heritage regroupe environ deux cents collaborateurs, sans compter la filiale américaine de Long Beach. Avec l'intégration de Kienle, la société est à la recherche de nouveaux locaux dans la région de Stuttgart, plus grands et mieux adaptés, à la hauteur des exigences et des objectifs assignés… sachant qu'elle entretiendra aussi les gammes ultra-luxueuses (Maybach 57 et 62, Classe G, McLaren…). Quant aux collectionneurs très particuliers que sont les têtes couronnées et autres VIP très fortunés, nous n'en saurons pas plus… si ce n'est que Mercedes-Benz Heritage dispose de « flying doctors », ces collaborateurs extrêmement compétents qui se déplacent directement chez les propriétaires dans le monde entier. Clairement, à travers sa filiale Heritage, Mercedes-Benz assume vouloir rapatrier la chaîne de valeur en achetant, expertisant, restaurant, entretenant et vendant des autos labélisées.

Les Belges de Rock'n Roll Classics avaient choisi de dévoiler les dessous de la star, offrant ainsi une vue inédite du fameux châssis tubulaire.

Racines et valeurs

L'histoire de la marque – qui a plus de 136 ans – joue un rôle prépondérant pour l'identité de Mercedes-Benz, le plus ancien constructeur de voitures de luxe au monde. Et Marcus d'ajouter : *« La marque n'est pas globale, elle a des racines locales qui lui confèrent la crédibilité, l'originalité et l'authenticité. Le sud de l'Allemagne n'était pas riche. Nous étions trop pauvres pour nous payer le luxe de la mauvaise qualité, car nous n'achetions qu'un seul objet. Nous voulions que nos produits soient solides et intemporels. Nous avions donc besoin des meilleures conceptions, des meilleurs matériaux, des meilleures machines et des meilleurs ouvriers. C'est l'ADN de l'industrie du sud de l'Allemagne. Si Mercedes-Benz est devenue l'une des meilleures marques mondiales, elle le doit à ses racines et à ses valeurs »*. La légendaire réputation de solidité de la marque ne doit donc rien au hasard. Et comme le rappelle Marcus : *« Cela passe aussi par la création d'une académie pour former les meilleurs jeunes et transmettre nos valeurs et nos standards à la future génération. Et bien sûr par la gestion des pièces de rechange de toutes les autos dont la fin de production date d'au moins douze ans. Si le fournisseur existe toujours, nous nous en rapprochons pour relancer des productions. En revanche, s'il a disparu, nous devons trouver une solution pour produire à nouveau. En cela, le Club Classic est précieux, car ses membres roulent, ont un besoin constant de pièces et nous remontent de précieuses informations »*. C'est aussi impor-

Le fait que ce splendide Roadster, restauré par le Centre Mercedes-Benz Classic, soit proposé à la vente illustre la nouvelle stratégie de Mercedes-Benz Heritage.

tant pour le Musée qui expose environ cent quarante automobiles, de 1886 à nos jours, qui nécessitent la plus grande attention, et c'est fondamental pour l'entretien de la Collection qui compte plus d'un millier d'autos précieusement – et secrètement – conservées dans la « Réserve Sacrée »… que nous mourrons d'envie de visiter. C'est d'ailleurs sur cette requête que cet agréable entretien prend fin… sans savoir si Marcus roule en ancienne. Il sourit : *« J'ai de la chance, ma fonction m'autorise à conduire des autos exceptionnelles et je suis l'heureux propriétaire d'une W113 "Pagode" 280 SL ».*

300 SL en *guest star*

C'est précisément de la « Réserve Sacrée » qu'a été extrait le châssis W194/11, la 300 SL Hobel, un prototype de course unique qui exhibe fièrement sa face avant rabotée. Achevé en 1953, il bénéficie d'un châssis remanié, d'un moteur à injection directe, d'une boîte de vitesse de type transaxle et d'un poids réduit. Il ne sera jamais utilisé en compétition, mais fournira beaucoup d'informations pour le développement de la future Formule 1 W196. Cette auto n'est pas à vendre, contrairement aux trois roadsters également présents sur le stand Mercedes-Benz Classic.

L'exemplaire gris avec porte-skis et intérieur en cuir crème date de 1957. Entièrement restauré par le Centre Classic de Fellbach sur une période de sept ans, il a trouvé preneur pendant la semaine. L'exemplaire rouge 1957, d'origine américaine, fut la propriété de de ↴

On ne présente plus HK-Engineering, l'un des tout meilleurs spécialistes mondiaux de la 300 SL, toujours fidèle à Rétromobile.

Entièrement restauré ou dans son – sublime – jus, les amateurs fortunés de roadsters 300 SL n'avaient qu'à faire leur choix.

Mercedes-Benz Classic procèdera bientôt à la restauration complète du roadster dans le respect total des caractéristiques d'origine.

↳ deux femmes (grand-mère et petite-fille) pendant plus de quarante avant de traverser plusieurs océans et d'atterrir à Fellbach. Il y sera restauré pendant plus de 3 500 h pour retrouver le même état qu'en 1957. Quant au dernier exemplaire, le gris, qui présente un « jus » exceptionnel, il a été livré en 1962 à son acheteur américain directement à Sindelfingen. Il sera utilisé régulièrement – sa carrosserie en atteste – jusqu'en 1987, puis sera consciencieusement entretenu par le Mercedes-Benz Classic Center de Long Beach qui lui conservera toute sa patine. Un candidat idéal à une restauration profonde… pour peu d'en avoir les moyens financiers !

Mais nul besoin de rester sur le stand Mercedes-Benz Classic pour admirer d'autres 300 SL. Le spécialiste HK-Engineering présentait deux coupés. Le premier, de 1955 et d'origine américaine, dans une magnifique livrée champagne avec sa radio Becker Mexico et le second, plus surprenant, car en cours de restauration, avec sa tôle nue et sa sellerie en crin. Belle manière de montrer les différentes étapes d'une remise à neuf.

Chez Rosier, on admirait un coupé très rare parce que commandé par le manager de Buddy Holly avant qu'il ne se tue, début 1959, dans l'accident d'avion qui emporta aussi la rock star. En outre, il faisait partie des 167 exemplaires construits en 1954, le seul à être sorti des chaînes de production dans sa magnifique robe vert Tundra.

Les Allemands de Rosier exposaient un très bel exemplaire avec hard-top ayant appartenu pendant plus de trente-huit ans au même propriétaire.

Avec sa carrosserie noire et ses roues Rudge à écrou central assorties, le 300 SL n'en devient que plus impressionnant.

Chez les Néerlandais de Gallery Aaldering, on présentait un coupé – encore un – de 1955, carrosserie noire et intérieur gris patiné (car d'origine) donnant à la « mouette » un air de corbeau.

Sur leur stand, les Belges de Rock'n Roll Classics mettaient en valeur le fameux châssis tubulaire de l'auto en le présentant dissocié de sa carrosserie. Une opportunité rare d'admirer ce treillis qui imposa la conception des iconiques portes « papillon » !

Enfin, chez les Allemands d'Axel Schuette, c'est un roadster bien conservé qui trônait fièrement, exhibant sa couleur bleu clair (DB334), son hard top d'usine bleu médian (DB350) et son intérieur d'origine.

Cet inventaire n'étant pas exhaustif, vous conviendrez qu'*a priori*, tout ce que la planète compte de restaurateurs et de négociants s'était donné rendez-vous à Paris pour l'anniversaire de l'icône !

Un bon cru

Dans la galaxie des clubs Mercedes-Benz, le représentant de Stuttgart n'était pas seul. Le Club Mercedes-Benz France, fidèle au poste et toujours actif, avait également choisi d'exposer une splendide… 300 SL. Quant au Club 190 SL, c'est la très belle auto de Stephan, présentée dans notre dernier numéro, qui attirait les regards des nombreux amateurs. Car cette édition 2024 de Rétromobile, la 48e du nom, a signé un nouveau record de fréquentation avec plus de 130 000 visiteurs. Une preuve supplémentaire, en ces temps de votation parisienne, que les Français aiment l'automobile ! ■

Vous souhaitez

vous abonner

Vous désirez

compléter votre collection

Étoiles passion

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

Découvrez nos offres sur

etoilespassion.com

ou scannez ici

SPOKEditions

et glaces.

2 CV " CITROËN " Modèle 61

DINKY TOYS

204 PEUGEOT

DINKY TOYS

COACH PANHARD 24 C

DINKY TOYS

Avec glaces

VOLKSWAGEN KARMANN - GHIA

DINKY TOYS

CHRYSLER " NEW YORKER "

DINKY TOYS

FIAT 850

DINKY TOYS

CITROËN DS 19

DINKY TOYS

DINKY TOYS

MADE IN FRANCE

39 A

TRACTEUR UNIC
ET SEMI-REMORQUE
PORTE-VOITURES BOILOT

90 ans de Dinky Toys

La piste aux étoiles !

POUR PROLONGER LA MAGIE DE NOËL, NOUS VOUS INVITONS À RETOMBER EN ENFANCE POUR CÉLÉBRER LES 90 ANS DE DINKY TOYS. C'EST L'OCCASION RÊVÉE DE (RE)DÉCOUVRIR QUELQUES MERCEDES FIDÈLEMENT REPRODUITES ET DE REGARDER CE QUE LA CONCURRENCE PROPOSAIT. DE QUOI AVOIR DES ÉTOILES PLEIN LES YEUX : ROULEZ JEUNESSE !

Texte et photos : Thomas Riaud

Je vais vous parler d'un temps que les moins de 20 ans ne peuvent pas connaître. Ainsi, à l'instar de – sans doute – la majorité des passionnés d'automobile issus du baby-boom, mon attirance pour la voiture est née dès ma plus tendre enfance, bien avant de savoir lire, en jouant en culotte courte sur le tapis de la maison familiale avec ces fameuses Dinky Toys. J'ignorais alors tout de cette marque anglaise devenue depuis, pour beaucoup, culte, mais comme mes camarades de jeu, j'appréciais déjà le réalisme saisissant de ces miniatures… et leur robustesse à toute épreuve ! Elles sont pourtant nées avant-guerre, en Angleterre, par opportunité, presque par hasard, de la volonté de Franck Hornby. À l'époque, il a fait fortune avec ses célèbres Meccano et ses trains électriques qui, bien que destinés à une clientèle aisée, connaissent, eux aussi, un véritable engouement. Pour développer cette dernière activité, Hornby imagine alors de nombreux accessoires permettant d'animer les réseaux ferrés en recréant un univers réaliste, le tout à l'imposante échelle « O », la seule alors en vigueur. Cela donne des coffrets fabriqués dans son usine de Liverpool comprenant ↴

Le catalogues d'époque, diffusés par les magasins de jouets, sont magnifiquement illustrés et balaient, année après année, les grandes nouveautés Dinky Toys.

Cette « Pagode », superbement réalisée par Dinky Toys France, se voit coiffer d'un hard top en plastique très fragile. Elle existera aussi en bordeaux métallisé.

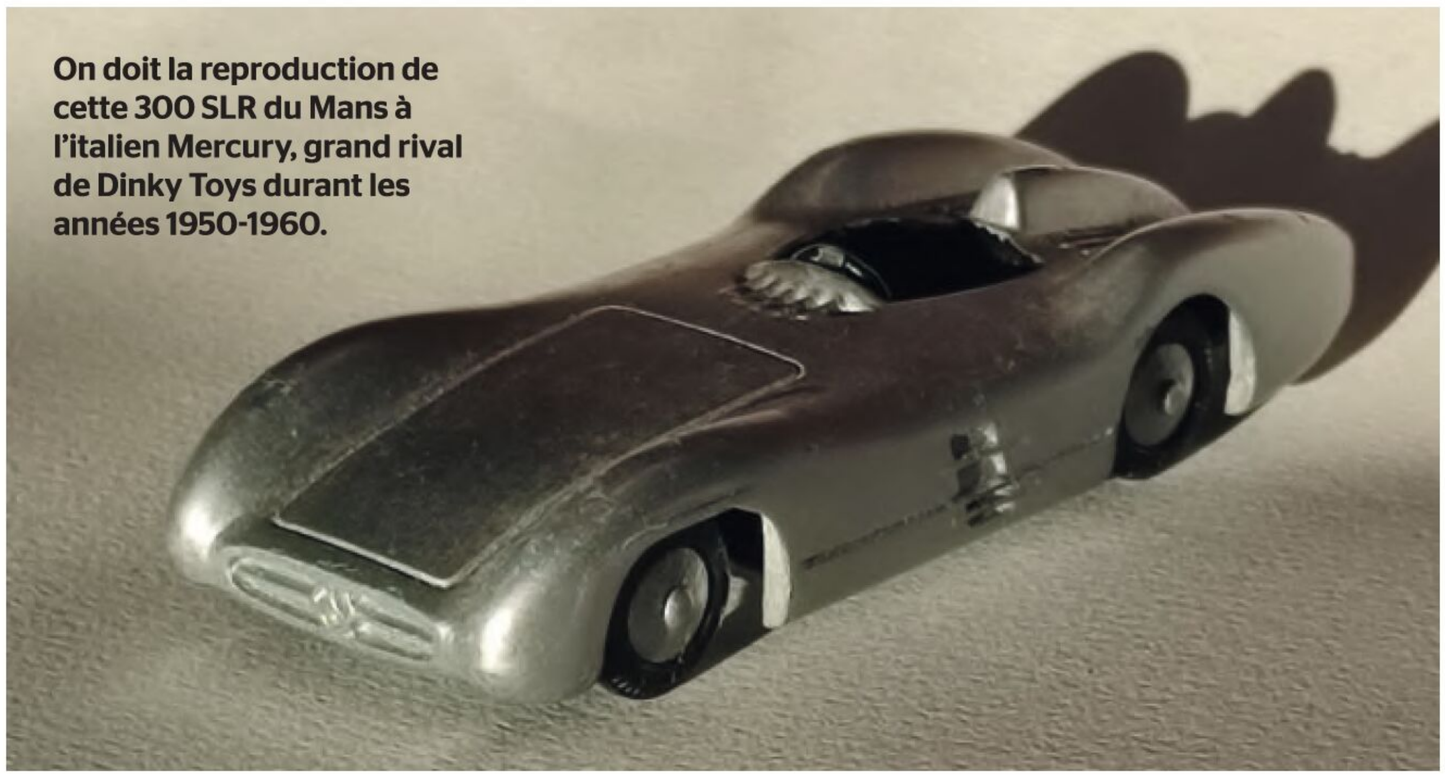
↳ des gares, des barrières, des personnages et, à partir de 1933, des véhicules allant de la voiture au camion, plutôt grossiers. Tous sont fabriqués dans un alliage de métal particulièrement robuste, appelé zamac, et au 1/43e afin de respecter l'échelle des trains. Contre toute attente, Hornby constate que ses voitures s'arrachent comme des petits pains, ce qui l'amène à créer une marque à part entière qu'il va baptiser, dès 1934, Dinky Toys, ce que l'on pourrait traduire par « jouet mignon ». Et c'est vrai qu'elles sont mignonnes à croquer, ces petites « Dinky », peintes dans des couleurs souvent vives et chatoyantes et que l'on peut, de surcroît, emporter facilement avec soi en les glissant dans les poches.

À la conquête du monde

Le succès est tel que Hornby va ouvrir en 1939 une filiale hexagonale, à Bobigny, qui va proposer aux petits Français des modèles « bien de chez nous », issus des grandes marques nationales. Du sur-mesure ! Car, rapidement, Dinky Toys va s'évertuer à coller, avec le plus grand réalisme possible, aux vraies voitures et à suivre l'actualité des constructeurs. Souvent avec leur bénédiction, d'ailleurs, au point de fournir les plans de leur futur modèle à Dinky Toys pour respecter au mieux cette haute- ↴

Ce minibus est une autre réalisation Dinky Toys France. Il existe une déclinaison très rare aux couleurs de la poste suisse.

Ce modèle basique des années 1950 de la 190 SL par Dinky Toys France n'a jamais bénéficié d'aménagement intérieur, ni même de vitres.



On doit la reproduction de cette 300 SLR du Mans à l'italien Mercury, grand rival de Dinky Toys durant les années 1950-1960.

Mercedes a, bien entendu, inspiré les fabricants allemands, comme en témoigne cette grosse berline signée par Gama qui, chose rare, a conservé sa fragile étoile sur la calandre.

Petites voitures, gros budgets !

Nombreux sont les collectionneurs adultes, à travers le monde, à rechercher les Dinky Toys, les vraies, celles d'époque. Et certaines d'entre elles peuvent atteindre des prix conséquents, parfois plusieurs milliers d'euros, à l'encan dans des ventes spécialisées organisées par Drouot ou d'autres maisons ! Cela concerne des modèles très rares, généralement promotionnels ou comportant des essais de couleur. Rassurez-vous, l'essentiel des Dinky Toys reste bien plus abordable. Pour un modèle en état de jeu, comptez 10 à 30 € environ. Mais le collectionneur exigeant plébiscite le neuf avec la boîte d'origine. La présence de cette dernière contribuant pour près de 50 % à la valeur de l'ensemble (!), comptez une centaine d'euros environ pour un modèle courant. Ce n'est certes pas donné, mais ce petit plaisir reste néanmoins accessible...

Ce petit garage d'époque en isorel met en scène quelques Mercedes au 1/43e, dont une « Ponton », reproduite avec succès par le français CIJ.

Curieusement, Dinky Toys est passé à côté de la mythique 300 SL, mais pas le français Quiralu qui en fera une réalisation fidèle, mais sans fioriture…

Cette berline Mercedes « Heckflosse » est une réalisation des années 1960 signée Dinky Toys Angleterre. Elle n'existera que dans cette couleur.

C'est à l'anglais Corgi Toys, rival direct de Dinky Toys, que l'on doit cette 300 SL, mais en version roadster.

Le Danois Tekno s'est attaqué à de nombreux modèles Mercedes, dont ce sublime bus aux couleurs de la poste Suisse.

↳ fidélité, avec un juste rendu des lignes et des formes. Bien sûr, Mercedes ne dérogera pas à cette règle et nombreux seront ses modèles à être reproduits fidèlement. Une fois encore, le succès est fulgurant, les Dinky Toys, anglaises comme françaises, partant par milliers conquérir une bonne partie de l'Europe, mais aussi les anciennes colonies, et ce, jusqu'à Hong Kong ou en Afrique du Sud, sans oublier les USA ! Cette montée en puissance – parallèle à l'essor des vraies automobiles – va s'appuyer sur quelques belles trouvailles marketing, avec, à partir de 1953, la vente des derniers modèles dans les fameuses boîtes jaunes individuelles, puis la création, en 1957, d'un Club Dinky Toys renforçant le sentiment de fierté de ses jeunes membres, mais aussi l'édition d'un catalogue illustré offert gracieusement dans les magasins de jouets pour présenter, chaque année, les innombrables nouveautés. Entre les voitures, les camions, mais aussi les avions et même les bateaux, elles sont si nombreuses qu'il devient illusoire de pouvoir toutes les posséder, même en ramenant de bons carnets scolaires. Car ces Dinky Toys, restant malgré tout assez chères à l'époque, sont offertes aux enfants les plus méritants uniquement lors de grandes occasions.

Succès… et concurrence

Bien sûr, cette insolente réussite va faire naître, après-guerre, une concurrence directe florissante portée par Solido, Quiralu et CIJ en France, mais aussi Corgi Toys en Grande-Bretagne, Mercury ou Politoys en Italie et Tekno au Danemark. Cela autorisera la reproduction de Mercedes inédites n'étant jamais apparues au catalogue Dinky Toys. Belle aubaine ! Jusqu'à la fin des années 1960, c'est vraiment l'âge d'or des autos miniatures, chacun y allant de sa petite innovation, tendant à rendre les derniers modèles toujours plus réalistes et désirables (véritables ouvrants,

Voici deux interprétations « made in France » du luxueux coupé 300 CE. Au premier plan, la Dinky Toys et derrière, sur sa boîte, la Solido. Notez les petites différences entre les deux moules…

suspensions, roues avant directrices, vitrage, intérieurs aménagés, phares « diamants »…). Bien sûr, Dinky Toys suivra cette tendance, si bien que ces petites voitures auront vite « tout d'une grande » ! Mais produire de la qualité ne fait pas tout. Face à une concurrence venue d'Asie, notamment de Taiwan, qui casse les prix, ou à des modèles plus petits vendus moins chers (Majorette, Matchbox…), Dinky Toys va peu à peu péricliter jusqu'à s'éteindre définitivement en 1981.

Renaissance

Enfin pas tout à fait, puisque les « Dinky » originales vont connaître une seconde vie auprès des collectionneurs, adultes cette fois, parfois prêts à débourser aux enchères des sommes folles pouvant dépasser les 10 000 € ! Et elles vont aussi renaître dans les années 2010, à petit prix cette fois, sous la forme de rééditions-presse fidèles aux originales (mais fabriquées en Chine), drainant dans leur sillage une nouvelle génération d'amateurs. Il est vrai que les légendes ne meurent jamais… ■

Pour tous les goûts, à toutes les échelles !

Si Dinky Toys a longtemps dominé le marché des voitures miniatures, il serait juste de ne pas occulter la concurrence qui a su produire de très beaux modèles, souvent de grande qualité et, de surcroît, jamais vus ailleurs. Outre l'Anglais Corgi Toys, à qui l'on doit une 300 SL roadster, c'est le cas des Français CIJ (Compagnie Internationale du Jouet), qui nous a livré une très belle berline « Ponton », mais aussi Quiralu qui a préféré réduire la mythique 300 SL. Quant au Danois Tekno, il s'est intéressé au fameux bus Mercedes des années 1970, O302 pour les intimes. L'Allemand Gama s'est aussi penché sur les productions de Stuttgart et c'est la berline 220 SE des années 1960 qui a surtout retenu son attention, au point de la réduire classiquement au 1/43e, mais aussi au 1/18e, cette dernière bénéficiant d'un système à piles lui permettant d'avancer toute seule. Mention spéciale, enfin, à l'Espagnol Rico qui a vu grand, très grand même (1/10e), en réalisant une sublime reproduction de la 250 S. Nul doute que, pour se voir offrir un tel bijou à Noël, mieux valait être très sage et extrêmement studieux !

Ernes Merck

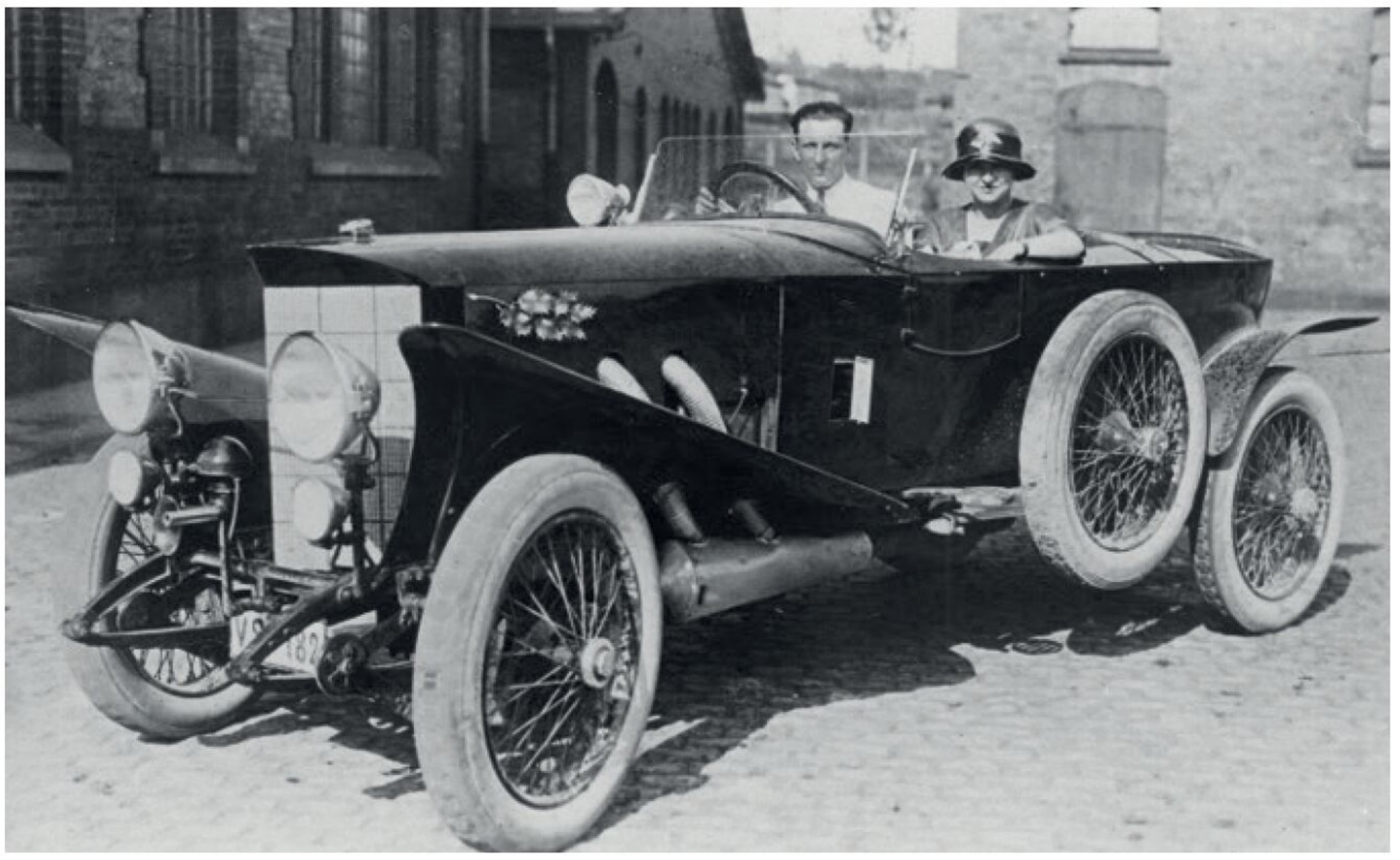
Suffragette automobile

SI, DÈS 1901, CAMILLE DU GAST, PREMIÈRE FEMME PILOTE AUTOMOBILE, FUT UNE BRILLANTE COMPÉTITRICE, LES PILOTES MASCULINS LA RESPECTAIENT BIEN PLUS QUE LE JOURNALISTE ANGLAIS DE *THE AUTOCAR* : *« NOUS GARDONS UN SENTIMENT DE DOUTE EN CE QUI CONCERNE LA PARTICIPATION DE FEMMES À DES COURSES DANGEREUSES »*. ET MALGRÉ DES COURSES REMARQUÉES, L'ACF L'EXCLUT EN 1904 DE LA COMPÉTITION SOUS PRÉTEXTE DE « NERVOSITÉ FÉMININE » ! ELLE CONTINUERA DONC À COURIR EN BATEAU À MOTEUR ! ELLE PRÉCÉDA DE VINGT ANS UNE AUTRE JEUNE FEMME, ERNES MERCK, QUI FUT UNE ICÔNE DE CES MERVEILLEUSES GARÇONNES.

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic et DR

Ernes Merck est née Ernestina Rogalla von Bieberstein en 1898 d'une noblesse prussienne et riche famille d'industriels. À 20 ans, elle se marie avec Wilhelm Merck, membre de la famille fondatrice de la société pharmaceutique éponyme et passionné de course automobile. Grâce à lui, Ernes Merck attrape rapidement le virus de la vitesse. Dès 1918, alors que le mouvement des suffragettes permet aux femmes d'obtenir le droit de vote en Allemagne, Merck personnifie le vent de liberté qui souffle sur les femmes de l'époque. Élégante, fortunée et rebelle, elle file à vive allure au volant de ses voitures sous les regards scandalisés de plusieurs hommes de sa région, ce qui ne la trouble guère. Ce qu'elle aime, c'est conduire le plus rapidement possible et personne n'allait la ralentir dans sa passion ! Elle prend donc part à sa première course en 1922 où, selon les archives, elle termina à une position honorable. Peu à peu, elle perfectionne son coup de volant et attire l'attention de Mercedes qui l'engage comme pilote officielle, peut-être pour des raisons d'ordre publicitaire.

Mais, les 13 et 14 juillet 1927, Ernes Merck ferme le clapet de ses détracteurs aux *Internationales Klausenpass-Bergrennen*, la course de côte la plus populaire et la plus difficile de l'époque. Parmi les concurrents de la catégorie la plus relevée, celle des moteurs de 5 à 8 litres, se trouve son propre mari, mais sur-



Ernes et son mari Wilhelm Merck dans une Mercedes 28/95 1922 à la carrosserie spéciale spider sport.

Caracciola lors de la course de côte du Klausenpass où Ernes Merck termine juste derrière lui en juillet 1927.

La bien difficile route du Klausenpass illustre bien l'exploit d'Ernes Merck.

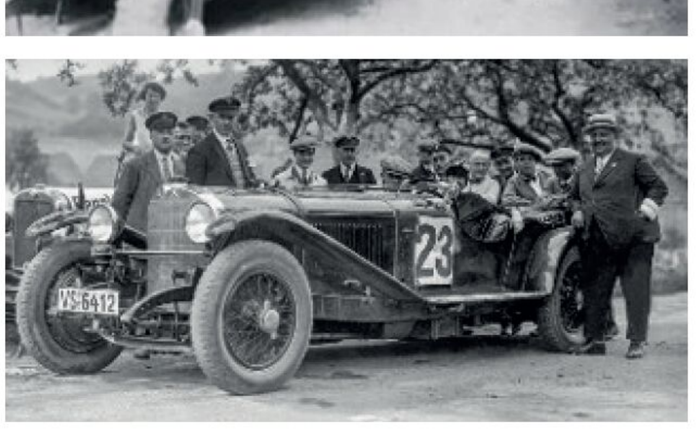
Ernes Merck en bonne compagnie : de gauche à droite, le pilote Christian Werner, son mari Wilhelm, les pilotes Otto Merz et Rudolph Caracciola, l'ingénieur et dirigeant Mercedes-Benz Fritz Nallinger et Ernst-Günther von Wentzel-Mosau, pilote privé et grand propriétaire.

La célèbre affiche de Cucuel Offelsmeyer, *Frau in Rot*, honorant la mémoire d'Ernes Merck disparue l'année précédente.

Georg Kimpel montrant le pilotage demandé par la côte du Krähberg en 1927 sur une Mercedes-Benz Type SSK.

↳ tout Rudolf Caracciola, l'un des meilleurs pilotes automobiles d'avant-guerre. Au volant de la même voiture que lui, une Mercedes-Benz Type S de 180 ch, Ernes franchit la ligne d'arrivée, éclipsant tous ses concurrents masculins… sauf Caracciola. Elle répète l'exploit le lendemain lors de la seconde étape, terminant encore une fois à quelques secondes du célèbre pilote de Grand Prix et devançant tous les autres coureurs de calibre international ! La légende d'Ernes Merck est née ! Malheureusement, quatre mois plus tard, Ernes Merck met fin à ses jours, souffrant d'une grave dépression post-partum suite à la naissance de son fils Peter… qui deviendra pilote de rallye.

Pour honorer sa mémoire, l'artiste Edward Cucuel Offelsmeyer crée l'affiche *Frau in Rot* (« Dame en Rouge ») en 1928. Cette œuvre devient rapidement un symbole de l'émancipation des femmes allemandes et permet de mettre en image l'adage de Mercedes-Benz de l'époque disant que *« Les femmes du monde moderne conduisent seules »*. ■



Ernes Merck au volant de sa Mercedes-Benz Type SS, avant et après sa victoire à la coupe des dames du Krähberg-Bergrennen en 1927.

Etoile MD

La boutique Etoile MD
Les pièces détachées pour les passionnés !

www.etoilemd.com

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

E-mail : contact@etoilemd.com

Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !

Plus de 1 900 000 de messages postés,

Plus de 84 000 membres,

Plus de 1100 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

CLS

Le « beau gosse » de la gamme !

LA PLUS BELLE MERCEDES DES ANNÉES 2000 RÉPOND AU CONCEPT DE BERLINE-COUPÉ OU BERLINE BASSE, S'INSCRIVANT ENTRE CLASSE E ET S.

Par Michel Tona – Photos Archives Mercedes-Benz

Confort, luxe et sex appeal ! Le top model Julia Stegner joue la femme fatale devant le CLS 350 CGI Grand Edition lors de la Mercedes-Benz Fashion Week Automne/Hiver 2009 à Berlin.

Quand le CLS a été présenté, il y a vingt ans, les concessionnaires et les salariés de Mercedes France ont eu un choc et ont dû se dire : *« Là, les ingénieurs et designers de Stuttgart ont vraiment osé !»*. Avec son CLS, Mercedes revisite le principe du coupé quatre portes, autrement dénommé « berline basse ». Après avoir tiré de la naphtaline le concept de coupé-cabriolet avec le SLK en 1996, la maison Mercedes sort à nouveau des sentiers battus. Énorme coup de massue, donc, au Salon de Francfort de 2003. La presse comme le grand public découvrent, médusés, le concept-car Vision CLS, préfigurant à 95 % la version de série qui suivra à Genève six mois plus tard. Le patronyme CLS signifie, selon la nomenclature maison, Coupé et Classe S. Quant au L, à vous de choisir, entre Luxe et Légèreté (de la ligne en arc du pavillon, peut-être ?). L'impétrant casse tellement les codes qu'il est une énorme surprise – et un coup de poker – de la part d'un constructeur peu réputé pour son audace. Contrairement au discours des spécialistes du marketing et autres attachés de presse, ce coupé-berline (ou berline-coupé ou berline basse) n'est pas totalement inédit dans l'histoire de l'automobile. Le concept a été inventé par la Rover P5 de 1958. Mais le CLS pousse encore plus loin la recette avec un pavillon bien plus courbe, évoquant réellement celui d'un coupé.

Un modèle classieux aux surfaces vitrées réduites suggérant l'intimité d'un coupé ou d'une limousine.

Fête du design

S'il reprend les soubassements de la berline préférée des VRP et des taxis (la Classe E, bien sûr), le CLS adopte un standing presque aussi prestigieux que celui de la Classe S et s'intercale entre les coupés CLK et CL. Si les mensurations intérieures sont inférieures à celle d'une Classe E, les tarifs sont, bien sûr, plus élevés. Pas une pièce de carrosserie ne se rapproche d'aucune autre Mercedes. Ce design osé et indépendant se caractérise notamment par une face avant plongeante et des feux « boomerang » dont le SL R230 s'inspirera pour son restylage de 2008. La ceinture de caisse monte très haut, l'extrême étroitesse des vitres latérales semblant vouloir protéger des regards extérieurs, comme les jalousies des limousines… La chute très progressive du pavillon se conclut sur une malle aux contours arrondis. Le CLS est le joyau de la gamme, servant de faire-valoir au top model apparaissant sur les affiches de la Fashion Week sponsorisée par Mercedes dans les plus grandes villes du monde. En juin 2008, le designer en chef Peter Pfeiffer déclare, dans son discours d'inauguration d'une exposition dédiée au design automobile à la Pinacothèque de Munich, que *« Le CLS réinterprète l'élégance et le confort que l'on retrouve dans l'Autobahnkurier de 1938 »*. Bel hommage !

Le design intérieur de cette quatre places est presque aussi original que la plastique de la carrosserie. Il est loin de l'austérité souabe…

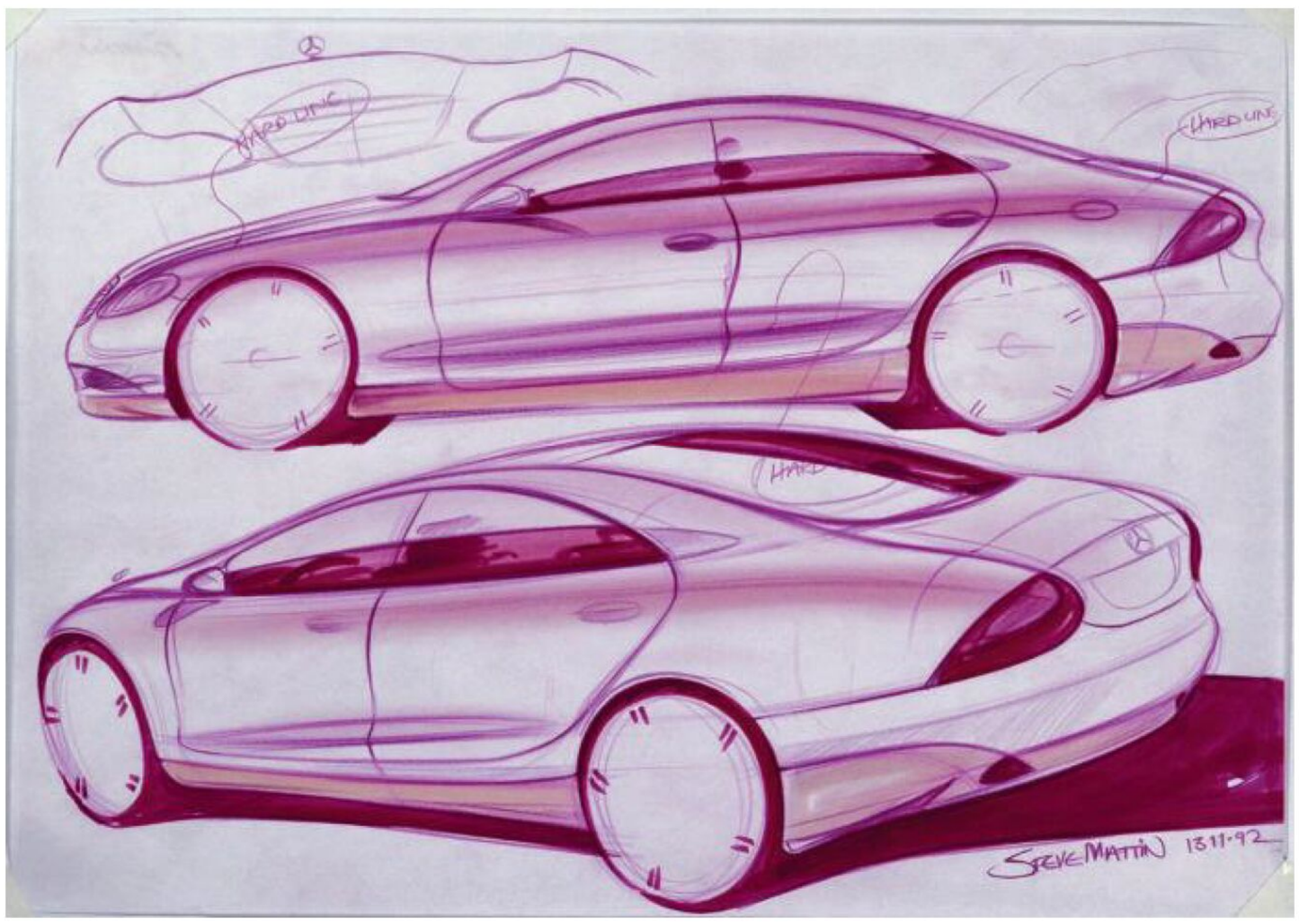
Mercedes présente rarement deux modèles entièrement nouveaux sur un même salon. C'est le cas à Genève en mars 2004 avec le CLS et le SLK « II ».

↳ L'audace du design se poursuit dans l'habitacle. Il n'accepte que quatre occupants en raison d'une garde au toit relativement limitée aux places arrière, mais il fait la part belle au confort. La roue de secours ayant été remplacée par un Tirefit (kit anti-crevaison), le coffre, digne d'une très bonne familiale, accueille 500 l de valises Vuitton.

De six à huit

Côté sécurité, on est bien chez Mercedes avec, de série ou en option, les systèmes ESP, Distronic, Pre-Safe ou encore la suspension adaptative Airmatic. Au lancement, le coupé-berline n'est proposé qu'en deux versions, faisant fi des quatre cylindres des Classe E dont il dérive. Animé par un tout nouveau V6 de 272 ch, le dynamique CLS 350 est une version très homogène. À peine plus performant, le CLS 500 – dont la mécanique est d'un sang encore plus bleu –, reçoit d'office la suspension pneumatique. Tous deux sont équipés de la boîte automatique 7G-Tronic. Quelques mois plus tard déboule l'inévitable version survitaminée, le CLS 55 AMG (V8, 476 ch). C'est à l'IAA 2005 qu'apparaît le CLS 320 CDI qui booste encore plus les ventes. Son insonorisation est telle qu'il est bien difficile de se rendre compte que l'on roule au mazout. Les designers du studio de Sifi (surnom de l'usine

Le coupé quatre portes étoilé inspirera Porsche et BMW, mais ils ne répliqueront qu'en 2009 et 2012.



Michael Fink est l'un des principaux designers du CLS, dont le dessin a été figé en 2001. L'Américain a également oeuvré sur les CLK, C SportCoupé et Maybach 57 et 62.

de Sindelfingen où il est fabriqué, à côté des Classe E et S) ont tellement bien œuvré que le restylage de mars 2008 reste très léger. Côté moteurs, c'est une autre histoire. Le CLS 55 AMG est remplacé par une version 63 AMG au V8 d'anthologie, le premier conçu par les motoristes d'Affalterbach. Le CLS 500 troque son 5.0 de 306 ch pour le superbe V8 5.5 de 388 ch, tandis qu'apparaît un inédit bloc 350 CGI à injection directe d'essence, un peu plus puissant et économe que le 350 qu'il remplace.

Entretien impératif

Cela fait donc – déjà! – vingt ans que Mercedes a lancé le CLS. Il représente une belle opportunité pour qui veut se la jouer PDG branché du nouveau millénaire et admirer sa ligne chaque matin... à condition d'acquérir une version au carnet bien rempli! Car avec quelque 170 000 exemplaires produits, nombre de propriétaires, au fil des ans, n'ont pas forcément pu lui offrir l'entretien requis. Comme souvent, Mercedes a « payé » sa démarche technologique pionnière par quelques problèmes de fiabilité. Point de guide d'achat ici (mais n'oubliez pas nos Hors-Série sur *etoilespassion.com*), mais juste deux exemples. Jusqu'en 2006, le CLS C219 (nom de code usine) a été équipé, comme les Classe E et SL, du frein SBC (sans liaison mécanique) à la fiabilité aléatoire. Et, bien que fleuron technologique à l'époque, le système optionnel Comand peut finir par ne plus rien retenir de vos instructions pour le guidage GPS. La cote des modèles essence soignés dépasse désormais aisément les 12 000 €... finalement peu pour un tel joyau! Conjuguant dimensions généreuses et grande pureté de ligne, l'étonnant coupé quatre portes étoilé va rester seul sur cette niche de marché. BMW, Audi et Porsche mettront plusieurs années à s'en remettre avant de sortir leur propre interprétation du concept... ■

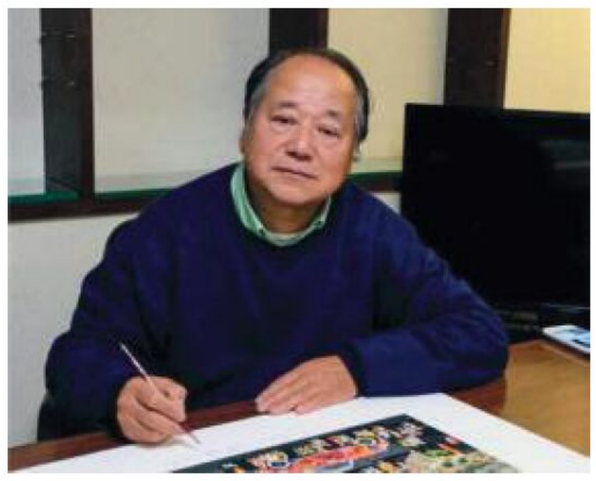
Chronologie

2003 Présentation à Francfort, en septembre, du Vision CLS.
2004 Lancement à Genève en mars.
2005 CLS 320 CDI.
2006 Le CLS 63 AMG remplace le 55 AMG.
2008 Restylage en mars. CLS 350 CGI.
2010 Lancement de la seconde génération de CLS à Francfort.

Les feux « boomerang » participent du côté effronté du CLS. Ils inspireront le SL R230 lors de son ultime restylage de 2008.

Le CLS bénéficiera de neuf motorisations différentes. Ici le 55 AMG, commercialisé de janvier 2005 à mars 2006 seulement.

Ce créateur d'une nouvelle niche de marché est désormais un « newtimer », un modèle collectionnable des années 2000...



Hiro Yamagata

Le paradis sur terre

Avant de devenir des œuvres d'art, une grande majorité de ces autos ont été sauvées de la casse. Toutes ont été entièrement restaurées.

Hiro Yamagata est un artiste peintre japonais vivant en Californie. Son œuvre se reconnait par les couleurs vives qu'il utilise, se servant même plus récemment de laser et d'hologrammes. Mais son sujet qui nous intéresse ici est la collection *Earthly Paradise* qu'il a mise en œuvre et présentée en 1994.
Elle rassemble vingt-deux Mercedes 220 Cabriolet A W187, chacune ayant été restaurée avant le travail de Yamagata afin d'obtenir un parfait résultat. Cette œuvre représente son choix de vouloir réunir nature et technologie sur ces cabriolets, tous différents. ■

Texte Hubert Baradat – Photos D.R.

Yamagata ne peint pas que des fleurs.

Les œuvres animalières sont moins chargées.

Cette 220 Cabriolet A, baptisée *Jardin de Roses*, a été vendue 166 500 € en 2016.

Elle a longtemps appartenu au célèbre collectionneur Vincent Mandzak.

Yamagata a appelé cette auto *Papillons et Roses*.

En août 2022, elle fut acquise aux enchères pour 117 600 $.

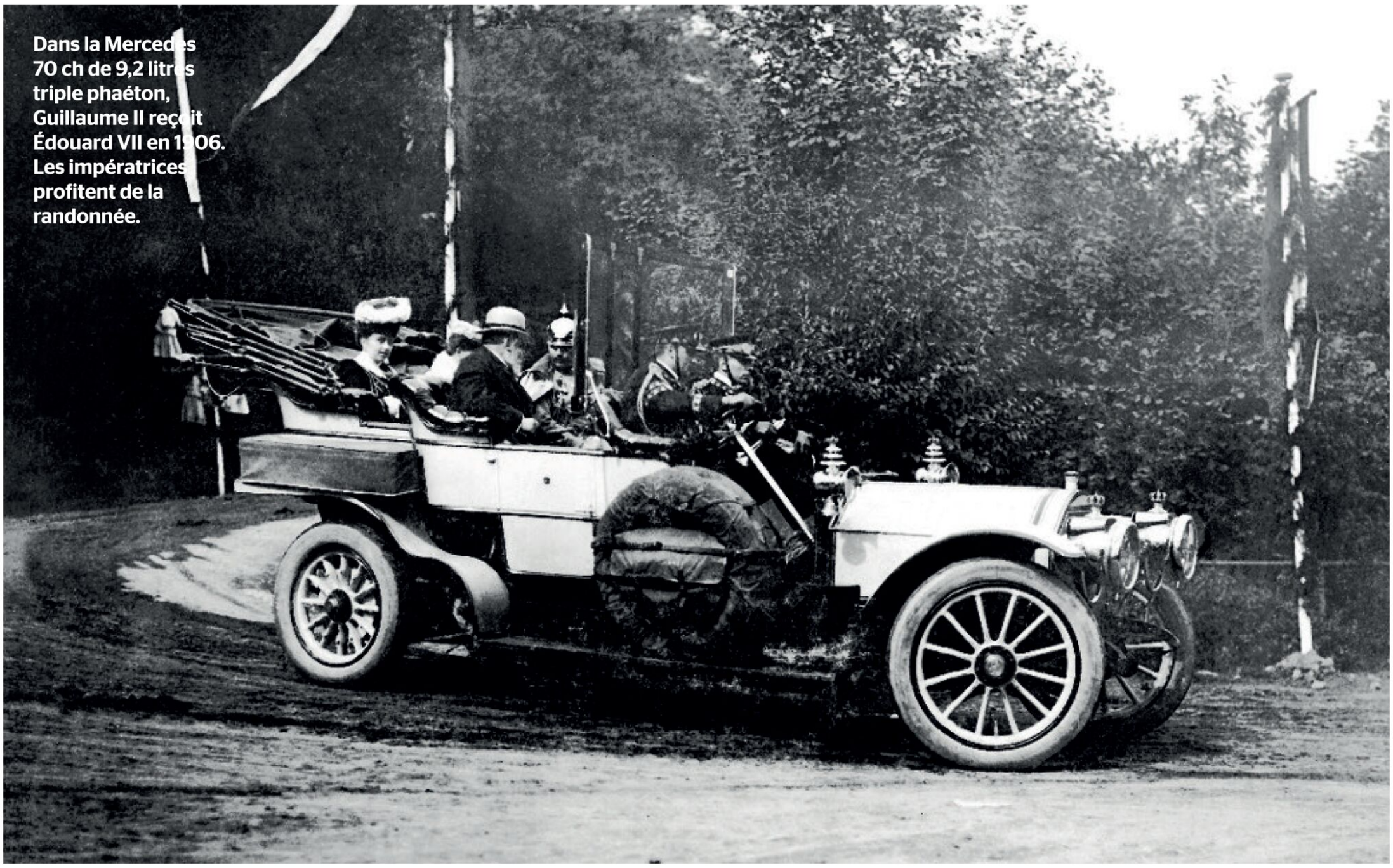
Le Kronprinz Guillaume de Prusse profite de la Benz Parsifal 1903 de son père, l'empereur Guillaume II.

Automobiles de cour

Guillaume II aimait les voitures

AU DÉBUT DU XXe SIÈCLE, SI VOUS APPRÉCIEZ LES BELLES AUTOMOBILES, FAITES-VOUS INVITER PAR L'EMPEREUR GUILLAUME II QUI POSSÈDE, DÈS 1912, UN PARC IMPRESSIONNANT DE VINGT-CINQ AUTOMOBILES. EN VOICI QUELQUES-UNES DONT VOUS POURRIEZ ALORS PROFITER.

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic



Dans la Mercedes 70 ch de 9,2 litres triple phaéton, Guillaume II reçoit Édouard VII en 1906. Les impératrices profitent de la randonnée.

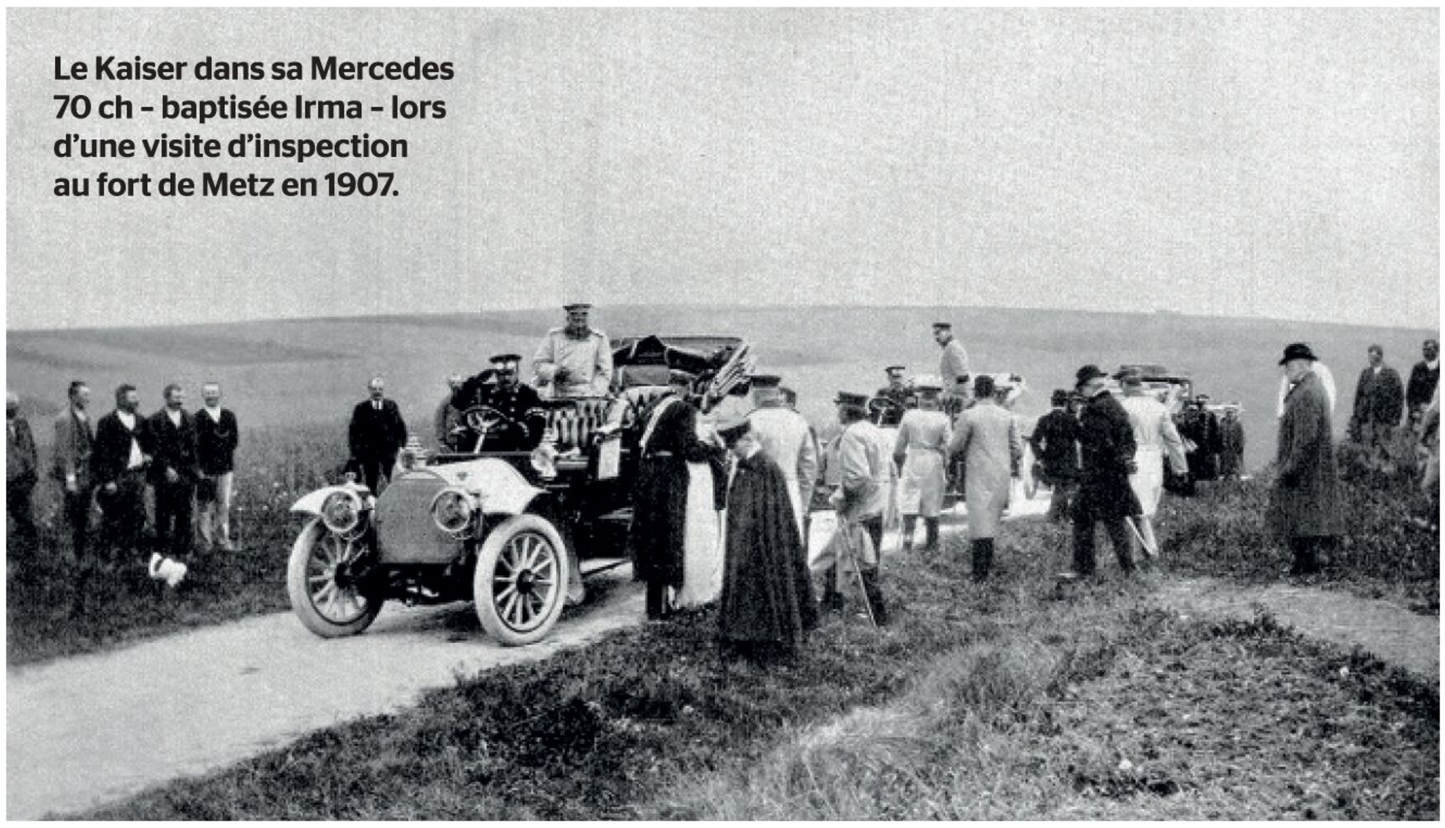
L'importance de ce parc vient du fait que les automobiles ne pas envisagées, à la cour impériale, comme des véhicules sportifs ou de plaisance. Elles sont avant tout considérées comme des substituts au chemin de fer, ce qu'indique leurs peintures aux couleurs calquées sur celle du train impérial : principalement beige, accompagnées de détails bleus, noirs et or, les sièges étant en cuir rouge foncé. Grâce à l'automobile, les inconvénients liés aux fréquents déplacements en train de 40 km entre les résidences de Berlin et de Potsdam disparaissent. Ces nouveaux moyens de transport sont stationnés là où chevaux et carrosses avaient élu domicile depuis des siècles : en face du palais de la ville de Berlin, dans les écuries royales complètement rafraîchies qui permettent alors de combiner avec bonheur la splendeur propre à la dignité de la maison impériale allemande aux exigences de la modernité.

L'automobile entre dans les écuries

À cette époque, la majorité des aristocrates considère qu'un véhicule automobile n'a pas sa place dans un endroit aussi distingué. En effet, en 1899, quand l'empereur Guillaume II monte pour la première fois dans une voiture Daimler et se fait conduire, nombreux sont ceux qui trouvent cela extrêmement imprudent ! Mais le responsable d'écurie, lui, n'est pas opposé à l'introduction de l'automobile à la cour. Le baron von Reischach – c'est de lui qu'il s'agit – a une attitude positive à l'égard de l'automobile en raison de sa relation avec le duc de Ratibor, président du K.A.C. (Automobile Club Impérial), membre de la famille impériale et l'un des tout premiers princes à utiliser une voiture à des fins privées.

L'influence du prince Henri

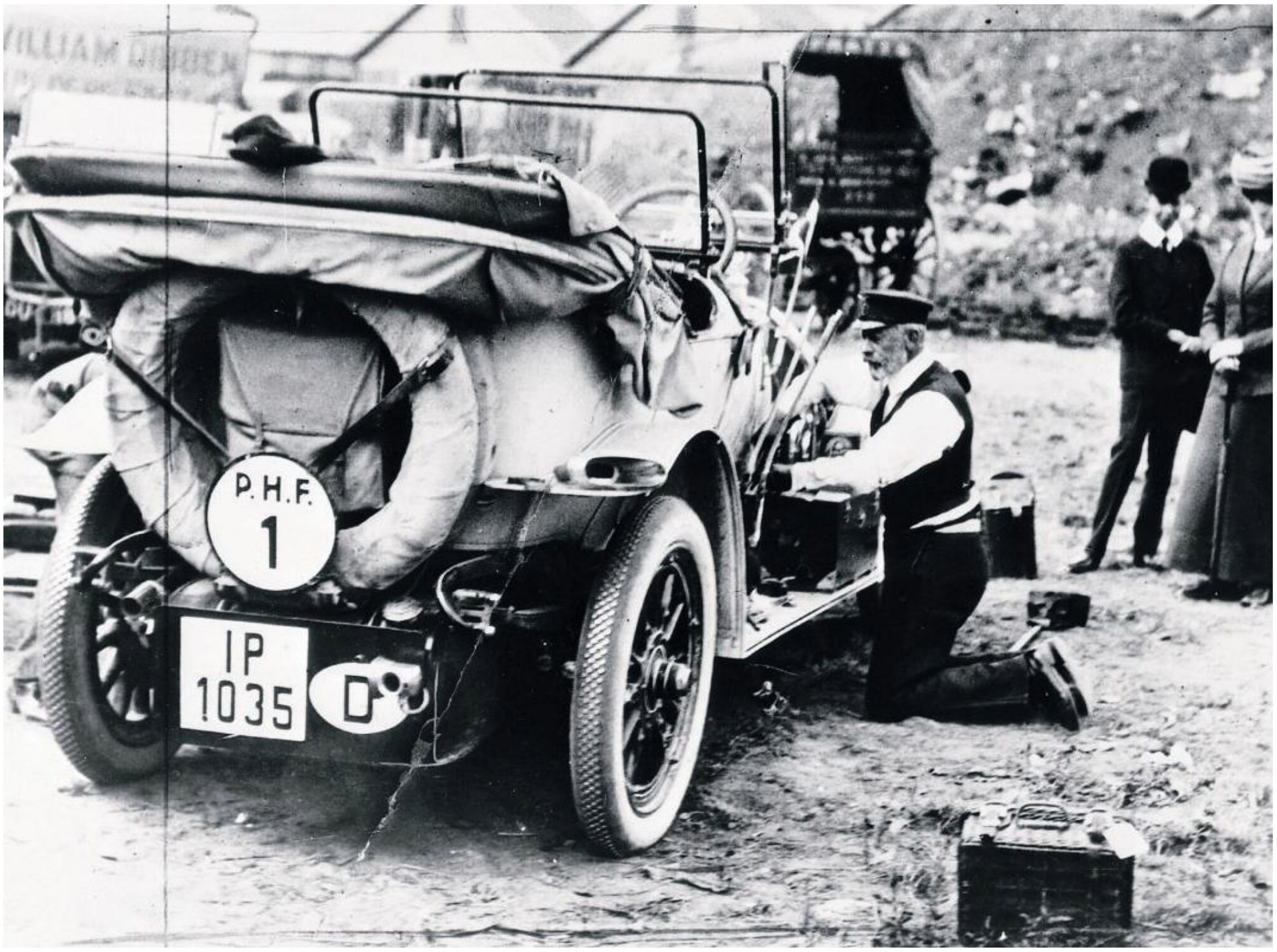
Mais dix ans plus tard, lorsque *« la force motrice fut masquée par la couverture agréable d'une carrosserie de bon goût »*, la voiture à moteur est finalement fort appréciée et trouve



Le Kaiser dans sa Mercedes 70 ch - baptisée Irma - lors d'une visite d'inspection au fort de Metz en 1907.

Le prince Henri, frère de l'empereur et féru de courses automobiles, au volant de sa Benz 40 ch.

En 1909, le prince Henri prépare sa Benz 60 ch pour la Prinz-Heinrich-Fahrt, course portant son nom ! On distingue au-dessus de lui la commande manuelle de l'essuie-glace.



Spider sport Benz Prince Henri de 1909. Il reprend le nom de la célèbre course Prinz-Heinrich-Fahrt, comme il arriva bien plus tard qu'on nommât des voitures Monza ou Le Mans.

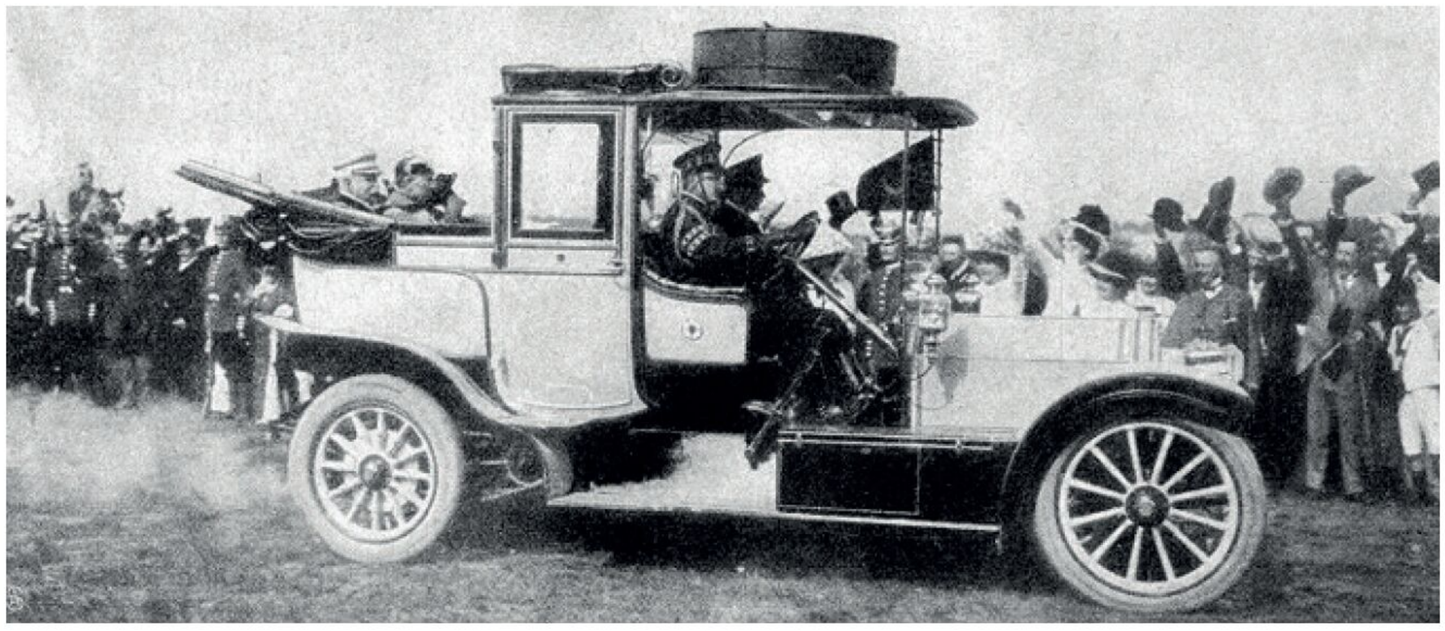
↳ une belle place dans ce monde raffiné. De plus, la promotion de l'automobile à la cour est développée par le frère de l'empereur, le prince Henri qui, passionné par les premières courses automobiles, patronne l'*Automobil-club von Deutschland* fondé en 1899. En 1908, il honore de son nom la Prinz-Heinrich-Fahrt (la course du prince Henri) et, en 1910, il y a même un modèle Benz de sport et de course appelé Prince Henri.

Une organisation prussienne

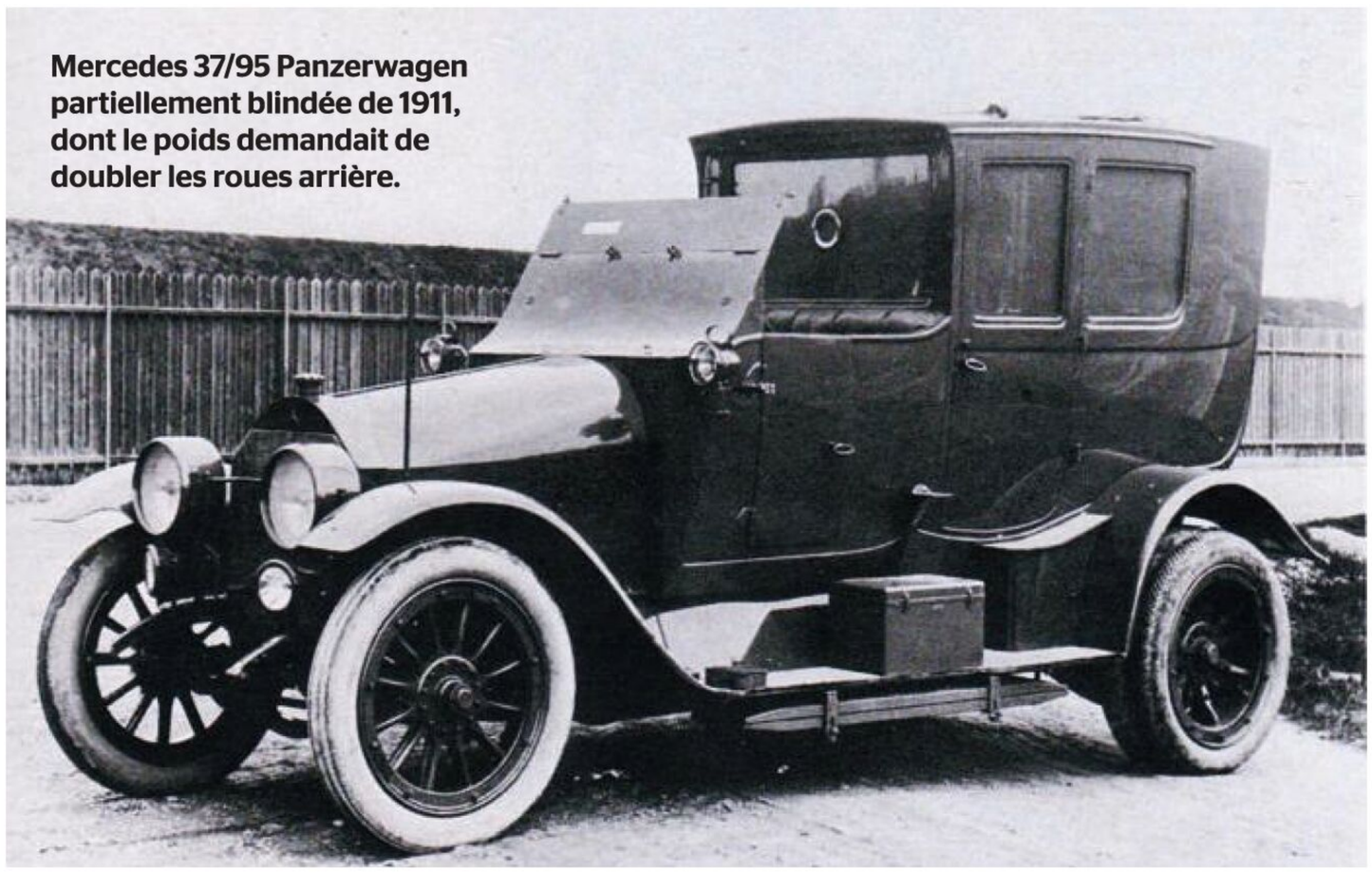
Dès l'entrée en fonction du baron von Reischach, le responsable d'écurie, le département automobile de la cour est organisé de manière militaire et c'est le capitaine Albert Zeyss qui en prit la direction. L'Oberwagenführer (conducteur en chef) Schröder et Wilhelm Werner (célèbre pilote de course) sont alors placés sous ses ordres. En 1907, le département automobile compte sept voitures de tourisme, deux coupés urbains électriques (!) et deux camions, livrés en 1906 et 1909. En 1912, le parc automobile atteint vingt-cinq véhicules, dont vingt à Berlin et, depuis 1908, deux au palais de vacances impérial sur l'île de Corfou, en Grèce. Celui-ci, construit pour l'impératrice autrichienne Sissi, avait été racheté par l'empereur allemand en 1907. En 1912, le personnel du parc automobile se compose de cinq chauffeurs en chef, sept chauffeurs, douze personnels d'accompagnement, trois chauffeurs de camion, un chef mécanicien, un mécanicien, un homme d'entretien et un téléphoniste. Comme on le voit, les moyens financiers le permettant, la cour allemande s'est bien équipée en hommes et en matériel pour cette nouveauté bien pratique que représente l'automobile !

La souplesse d'utilisation des automobiles

Le service plutôt routinier entre Berlin et Potsdam est modifié chaque fois que le Kaiser part en voyage, par exemple lors des deux déplacements annuels qu'il entreprend à Strasbourg et Metz et à Hanovre et Hambourg.



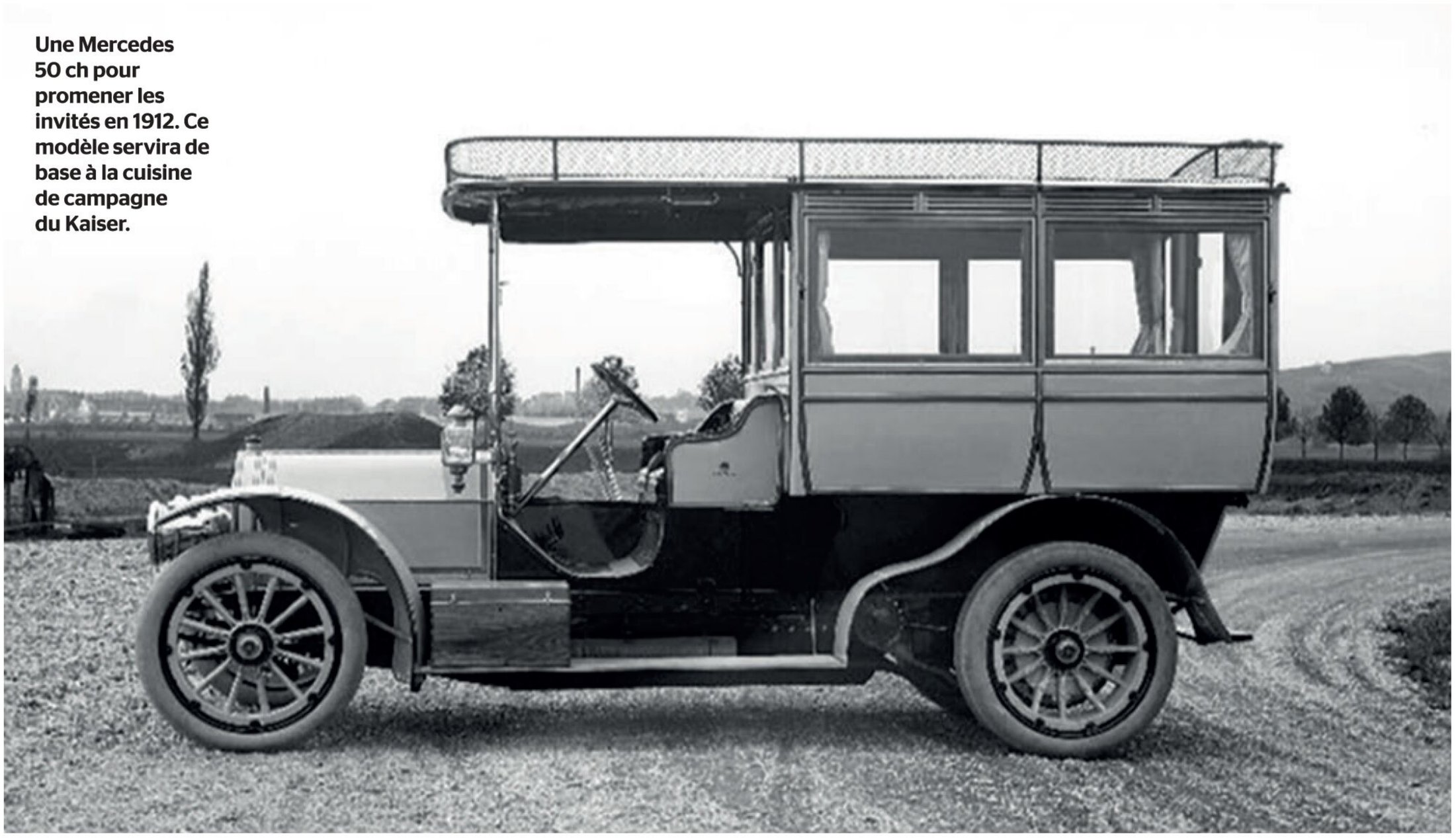
En 1910, dans sa Mercedes 55 ch coupé-landaulet, le Kaiser est accompagné du comte Zeppelin.



Mercedes 37/95 Panzerwagen partiellement blindée de 1911, dont le poids demandait de doubler les roues arrière.

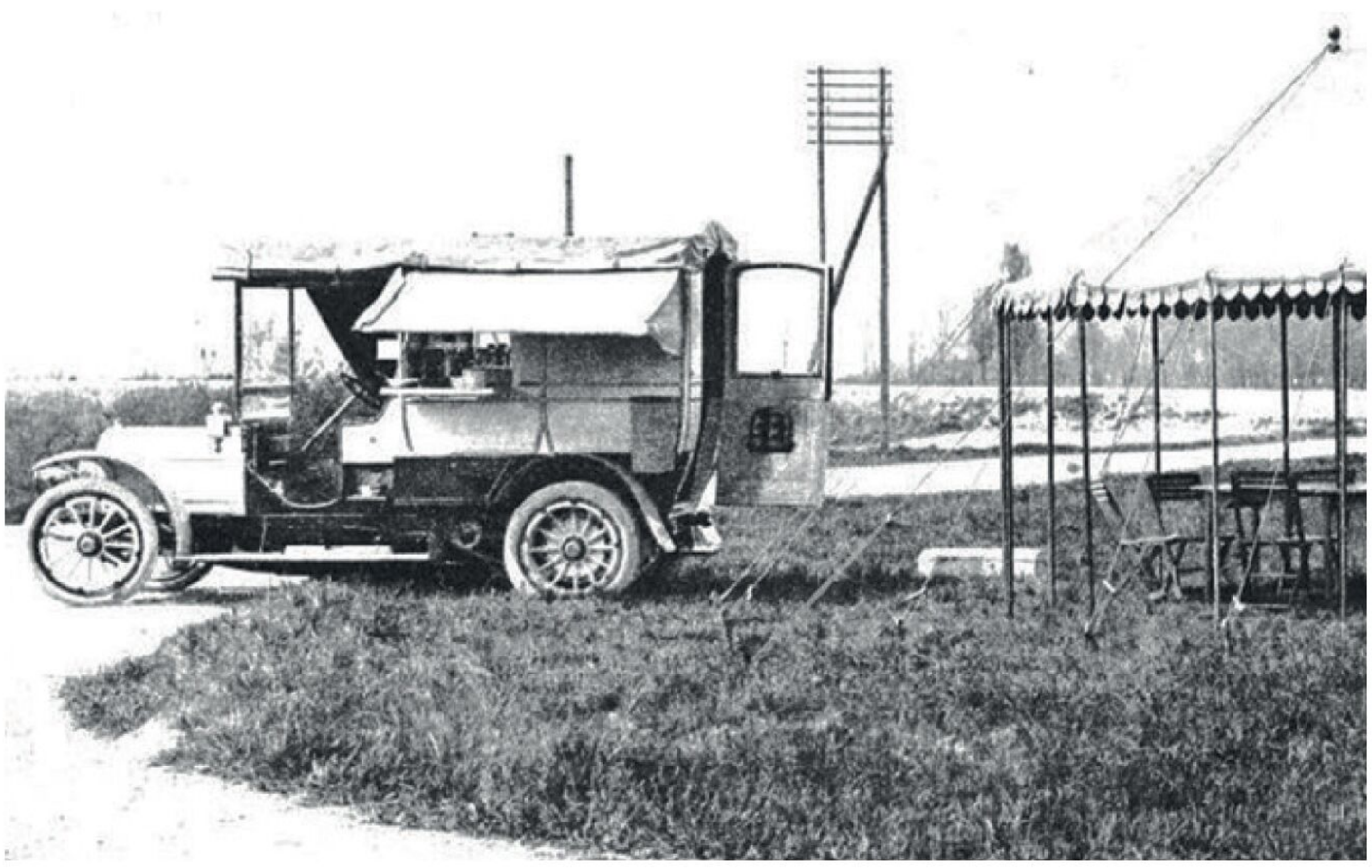
Une autre Mercedes 37/95 de Guillaume II, torpédo à arrière haut protégeant du vent, dans le style appelé Roi des Belges.

Guillaume II recevant en 1913 le prince héritier de Roumanie dans un coupé-landaulet Mercedes 16/45 à moteur Knight sans soupape.



Une Mercedes 50 ch pour promener les invités en 1912. Ce modèle servira de base à la cuisine de campagne du Kaiser.

La voiture-cuisine était parfaitement équipée, aussi bien que celle d'un ménage aisé. La Daimler AG avait fait ce qu'il fallait pour répondre aux vœux de l'empereur ! Une voiture d'accompagnement permettait d'installer un abri pour le repas d'une douzaine de personnes.

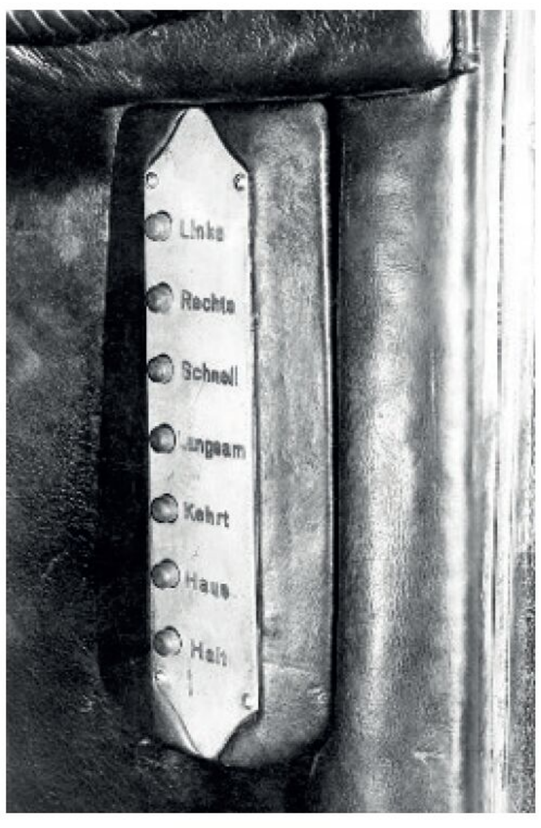


D'ailleurs, parmi les surnoms que reçoivent les voitures impériales, l'une s'appelle Metz, une autre Strassburg ! À cela s'ajoute, bien sûr, ce que l'on appelle le « temps des manœuvres » pendant lequel l'empereur visite les différentes places militaires. Tous ces voyages sont effectués en voiture pour remplacer avantageusement les longs trajets en train et leurs fastidieux changements dans les gares. Ces automobiles sont soit des doubles, et même triples, phaétons type Roi des Belges, à sièges confortables et dossiers hauts, soit des coupés-limousines protégeant les places arrière, soit, encore, des landaulets permettant de voir et d'être vu.

La cuisine impériale de campagne

Le wagon-restaurant est bien le seul avantage que le train impérial pouvait proposer et qu'une voiture ne pouvait pas offrir ! Pour autant, il est inconcevable que Sa Majesté ne puisse pas déjeuner. Alors est créée la cuisine de campagne motorisée Mercedes ! Il s'agit d'une véritable cuisine sur roues, commandée à la Daimler Motoren Gesellschaft, entièrement équipée pour la préparation des repas de ses majestés, des officiers d'état-major et des invités. De même est commandé pour le personnel d'accompagnement un véhicule d'état-major, équipé de bancs et d'une table démontable, qui peut également être utilisé par mau- ↴

Le chauffeur de Guillaume II, qui l'a suivi dans son exil aux Pays-Bas, au volant de la 770 W07 cabriolet F de 1932 portant les armes des Hohenzollern. On peut voir à l'intérieur les commandes d'ordre de route que le chauffeur reçoit sur un cadran lumineux.



↳ vais temps comme cantine abritée. Ces véhicules sont livrés en 1912 à l'Obermarsstall-amt (le bureau supérieur des écuries royales) à Berlin. La cuisine impériale de campagne créée par Daimler se compose d'une voiture-cuisine et d'une voiture pour le personnel sur des châssis de Mercedes 50 ch à voies élargies et roues jumelées sur l'essieu arrière. Dans la voiture-cuisine, on utilise un vrai fourneau et un réchaud à alcool avec cinq trous de cuisson. On trouve aussi deux bacs à glace, les réserves de viande, de beurre, de vin et de bière, des compartiments hermétiques pour les légumes, les épices et les autres denrées alimentaires. On peut également y ranger un service d'argenterie pour douze personnes auquel s'ajoutent corbeilles à pain, écumoires, louches, fouets et planches à pâtes… La cuisine de campagne abrite une table pliante de 4,50 m de long par 1 m de large pouvant accueillir douze personnes et autant de chaises. Si le soleil ne brille pas, une tente ovale de 6 m de long, 4 m de large et 3 m de haut, installée sur le toit de la camionnette, se déplie. Enfin, sous le siège du conducteur, se trouve un lavabo alimenté en eau qui, replié, se vide sous la voiture. Cet ensemble de voitures-cuisines commandé par Guillaume II a été tellement apprécié que le tsar russe Nicolas II, l'un des cousins de l'empereur, en commanda une à Daimler lors d'une visite à Potsdam.

Exil aux Pays-Bas

Le 9 novembre 1918, Guillaume II doit abdiquer suite aux mutineries de marins et aux conseils ouvriers se développant en Allemagne. Il s'exile alors aux Pays-Bas, suivi d'un train de soixante wagons contenant ses biens. En 1930, le Kaiser s'offre – grâce à des dédommagements financiers accordés par la république de Weimar – la dernière noveauté de Mercedes-Benz : la 770 W07 cabriolet F, conduite par son chauffeur qui l'a suivi. Outre sa carrosserie permettant différentes ouvertures de capote, on remarque à l'intérieur une commande électrique permettant de donner au chauffeur des ordres de conduite qui lui sont transmis sur un tableau lumineux. Enfin, sur le radiateur, point d'étoile, mais les armoiries des Hohenzollern… Guillaume II demeurera dans son manoir du XVIII[e] siècle, le Huis Doorn, acheté avec ses soixante hectares de forêt, jusqu'à sa mort en 1941. ■

Actuellement en kiosque

ou en commande sur *www.etoilespassion.com*

Anciens numéros et abonnements également disponibles

Monte-Carlo Historique

Fiabilité et plaisir !

CEUX QUI CONNAISSENT ÉRIC WEILAND, PATRON DU GARAGE BONNE ROUTE, SAVENT QU'IL A DE LA SUITE DANS LES IDÉES ! ENGAGÉ POUR LA DEUXIÈME FOIS DANS LE RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE EN COMPAGNIE D'OLIVIER FRATANGELLI, IL A UN DOUBLE OBJECTIF : TOP 100… ET BEAUCOUP DE PLAISIR !

Par Philippe Auquebon – Photos Romain Coic, D.R.

Comme l'an passé, Olivier *(à gauche)* sera le copilote d'Éric avec comme objectif de réaliser un beau résultat en capitalisant sur l'expérience emmagasinée en 2023.

La fin janvier n'a pas été de tout repos du côté de Freyming-Merlebach, le fief du Garage Bonne Route, car aux derniers préparatifs du Rallye Monte-Carlo s'est ajoutée la participation au salon Rétromobile avec les Entreprises du Patrimoine Vivant (EPV). L'installation du stand à Paris et la soirée d'inauguration à peine terminées, retour en Lorraine pour récupérer la 350 SL et départ pour Reims pour les vérifications administratives et techniques. Éric et Olivier, qui avaient décidé de repartir dès février 2023, n'ont pas eu trop de douze mois de préparation : *« C'est un enseignement précieux. On doit anticiper au maximum, car il y a toujours des surprises qui font perdre beaucoup de temps »*. Quant à la R107, dont le choix s'inscrit chronologiquement (220S W111 en 2020, 230 SL W113 en 2023), elle est plus facile à conduire : *« Côté plaisir, elle est plus avare et atteint plus vite ses limites, elle est plus lourde et plus pataude. Mais nous l'avons revue de fond en comble, le moteur a été refait à neuf, tout comme la – rare – boîte de vitesses manuelle à quatre rapports. Nous avons d'ailleurs eu du mal à trouver un embrayage et l'arbre de transmission, le pont et l'alternateur sont tout neufs »*. En revanche, pas d'autobloquant, faute de temps. Les freins, comme la direction assistée, sont neufs et totalement d'origine. Seules entorses à la série : les sièges ont fait place à des baquets de compétition, l'auto embarque des roues cloutées pour affronter la neige et quatre phares longue portée trônent sur la calandre pour d'évidentes raisons de sécurité… et de confort de conduite !

Passer sous l'arche marque le vrai départ du Rallye et, pour beaucoup d'équipages, c'est l'aboutissement d'un an de travail. Une véritable libération !

Les phares longue portée sont indispensables. En haut, ils permettent de voir sur les côtés et en bas de voir très loin.

De face, la R107 donne une impression de solidité… qui sera mise à rude épreuve pendant la course.

La neige tombée en Lorraine permet de réaliser des essais en conditions réelles. Un vrai plus.

↳ Éric précise : *« Courir avec une auto quasiment d'origine, c'est prouver qu'une Mercedes de série, qui n'a pas été conçue pour cela, peut quand même participer à un rallye comme le Monte-Carlo. Et, en dehors des rallyes, c'est un cabriolet fort agréable à rouler pour une balade au soleil »*. Le meilleur des deux mondes ?

Partenaires fidèles

Un tel projet nécessite des partenaires : le Groupe Kroely (quatrième distributeur Mercedes-Benz de France), Eliquo (communication), Sandaya (gestion de patrimoine), Sunergia (MMA Assurances) et GT2i (pièces et accessoires de rallye), sans oublier le soutien du Club Mercedes-Benz France – dont Éric est délégué régional – et l'appui moral du Club 41 Français, fort de 6 500 membres – dont environ 4 000 amateurs d'automobile – et dont le leitmotiv est *« L'esprit de tolérance, la force de l'amitié, l'entente entre les peuples, le dynamisme de l'action »*. Et ce ne sont pas moins de cinq représentants des Club 41 « Metz sans Frontières » et « Saint-Avold » qui se sont déplacés à Reims pour le départ. Concernant l'assistance, grande nouveauté en 2024 : *« Olivier et moi participons à titre personnel et, bien sûr, le Garage Bonne Route a préparé la voiture. Mais nous sommes fiers d'annoncer la création du team Weiland GBR Racing qui, sur ce Monte-Carlo Historique, s'occupera de l'assistance en course de notre 350 SL et de la Porsche 911 d'un autre client »*. Comme l'an dernier, le très expérimenté Pascal, accompagné de son fils, se trouve au volant du fourgon d'assistance gavé de pièces pour parer à toute éventualité. En dehors des courses à proprement parler, ce nouveau team propose deux solutions : *« Soit le client loue une auto "clefs en mains"* (230 SL W113 ou 350 SL R107) *avec l'assistance en course, soit, s'il possède une Mercedes-Benz, Weiland GBR Racing peut lui construire une vraie auto de course »*. Naturellement, le team gère l'intégralité des formalités, de l'inscription de l'équipage a une épreuve à l'obtention d'un passeport technique FFSA pour la voiture.

Une assistance de qualité est indispensable pour réussir – et finir – un rallye du calibre du Monte-Carlo Historique. Avec Pascal et Sam, la R107 est entre de très bonnes mains.

Nouvelles stratégies

En 2020, Éric découvrait la régularité dont la complexité n'est connue que de ceux qui la pratiquent. En 2023, il a collaboré avec Olivier, copilote expérimenté, ce qui n'a pas empêchés quelques coûteuses bêtises. Éric sourit : *« Cette fois, nous mettons toutes les chances de notre côté et nous savons exactement ce que nous ne devons plus faire »*. Ils se sont donc engagés en régularité, moyenne haute : *« Peu importe la vitesse, je sais qu'Olivier gérera toujours l'administratif, le roadbook et les chronos. Ça ira juste un peu plus vite que l'an passé »*. Olivier précise : *« L'année dernière, nous avons roulé un peu trop fort là où il ne fallait pas. Choisir la moyenne haute, c'est l'assurance de moins de pénalités et de plus de plaisir, surtout que, pour le copilote, cela ne change strictement rien »*. Fruit de l'expérience et pour une sérénité maximale, ils se caleront pendant tout le rallye sur l'auto n° 156. Si son équipage se pré-

Éric nous avait prévenus qu'il ne s'était pas engagé pour amuser la galerie. La preuve en image !

pare, ils en feront autant. S'il reste tranquille, aucune raison de s'inquiéter non plus. Ça n'a l'air de rien, mais c'est hyper efficace, surtout en rallye où les attentes sont fréquentes et souvent longues. Malicieux, Éric ajoute : *« Le danger, c'est l'épuisement. Non seulement nous partons fatigués physiquement et psychologiquement, mais le rallye, usant, est un véritable défi sportif. C'est la double peine. Alors, c'est sûr, si nous passons la ligne d'arrivée, nous prendrons quelques vrais jours de repos à Monaco avant de remonter en Lorraine »*. C'est tout le mal qu'on leur souhaite !

Coup de chapeau aux commissaires de course, qu'on aperçoit ici au départ, qui sont présents sur tout le parcours et sans qui le rallye n'existerait pas !

Concentration

Avant le grand départ, il y a la concentration à Reims et la soirée qui la clôture : *« Si je m'écoutais, j'irais dormir parce que, demain soir, nous partons tard et nous devons rouler vingt-quatre heures pour atteindre Monte-Carlo. Ça va être très chaud. Mais ce soir, c'est chouette, je suis en famille avec mes amis, mes collaborateurs et mes partenaires, tous impliqués dans le projet. Ils m'ont tellement soutenu que c'est aussi pour eux que nous repartons. Nous sommes super motivés et excités, nous avons envie d'en découdre, de bien rouler, de baisser la visière, de nous mettre dans notre bulle… Ça, ça commencera demain, au Boulingrin, après la traversée de Reims, encadrés par les gendarmes, moment génial qui marque le départ de l'épreuve »*. Mais il faut d'abord franchir l'arche de départ : *« Ça fait partie du décorum, mais ce n'est pas qu'une formalité, car on a vu des autos avoir de gros problèmes dans la queue et ne pas pouvoir franchir l'arche. Abandonner là… C'est horrible »*. Mais la R107 a été vérifiée et revérifiée !

Quel résultat !

De fait, tout s'est bien passé et nous avons laissé Éric et Olivier sur la – longue – route de la Côte d'Azur, ralliée sans encombre. Si les trois premières épreuves spéciales (ES) ont montré un démarrage prudent, la R107 évoluant entre la 43e et la 53e position, c'est bien l'ES 4, en plein Vercors, qui a lancé leur rallye, Éric et Olivier dévoilant leurs ambitions en finissant à une excellente 28e place.

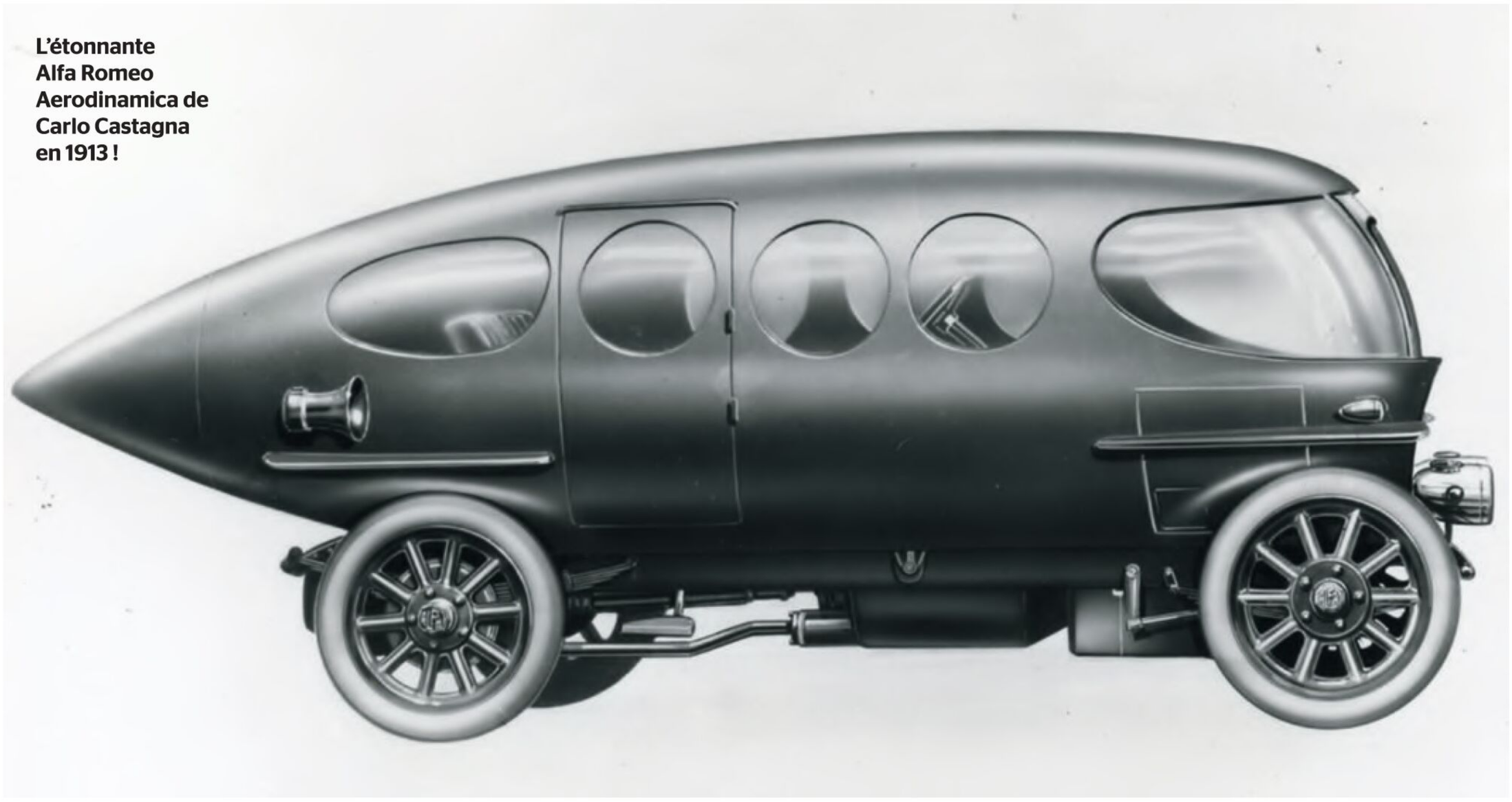
Le lendemain, la R107 a dévoré le plat de résistance ardéchois avant de revenir vers Valence malgré une panne définitive de direction assistée dans l'ES 6. Pas de quoi décourager Éric, contraint de « bosser » des biceps. Au programme du lundi, les cols de Perty, de Soubeyrand et de Pennes… et des performances régulières. Et mardi, à l'issue de quatre jours de compétition et de quinze ES plus exigeantes les unes que les autres, l'équipage n° 166 a sagement regagné le parc fermé à Monaco, prêt à affronter les deux derniers monuments du rallye : les ES nocturnes n° 16 Sospel-col du Turini et n° 17 La Cabanette-col de Braus, cette dernière étant finalement annulée. C'est donc sans panne supplémentaire et sans avoir foulé la neige, que la vaillante Mercedes a franchi la ligne d'arrivée à la 30e place du général. Expérience humaine et sportive exceptionnelle et, surtout, contrat rempli pour l'équipage – au paradis – qui repartira en 2025. Eh oui… Jamais deux sans trois ! ■

Castagna

L'école italienne

LA CARROZZERIA CARLO CASTAGNA DE MILAN FIT GRIMPER LA NOTORIÉTÉ DE LA CARROSSERIE ITALIENNE DURANT LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX^{e} SIÈCLE. AVEC TALENT ET FINESSE, COMME SAIT FAIRE L'ITALIE, ET CELA SUR DES MODÈLES POURTANT LE PLUS SOUVENT IMPOSANTS. SON HISTOIRE COMMENÇA BIEN TÔT.

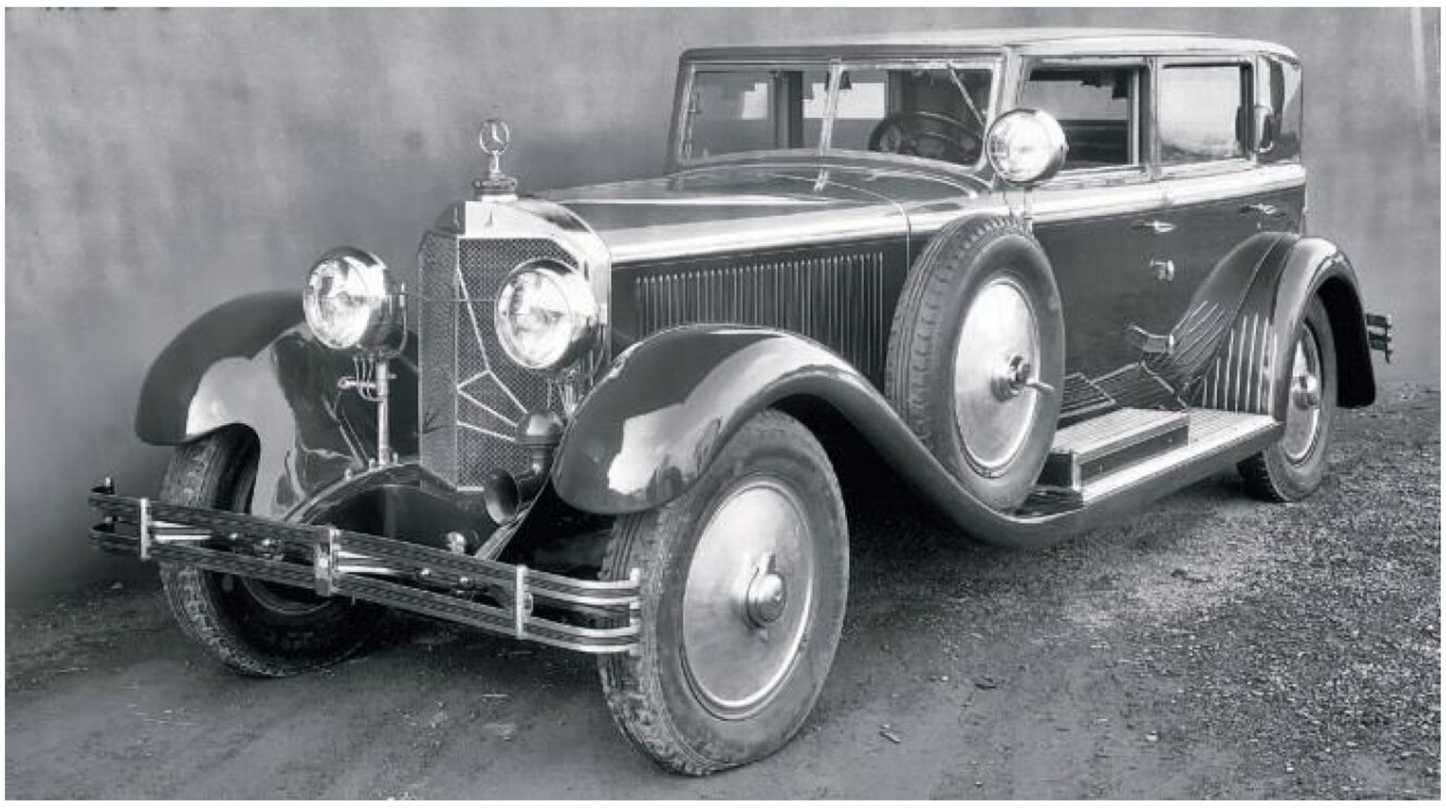
Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic et DR



L'étonnante Alfa Romeo Aerodinamica de Carlo Castagna en 1913 !

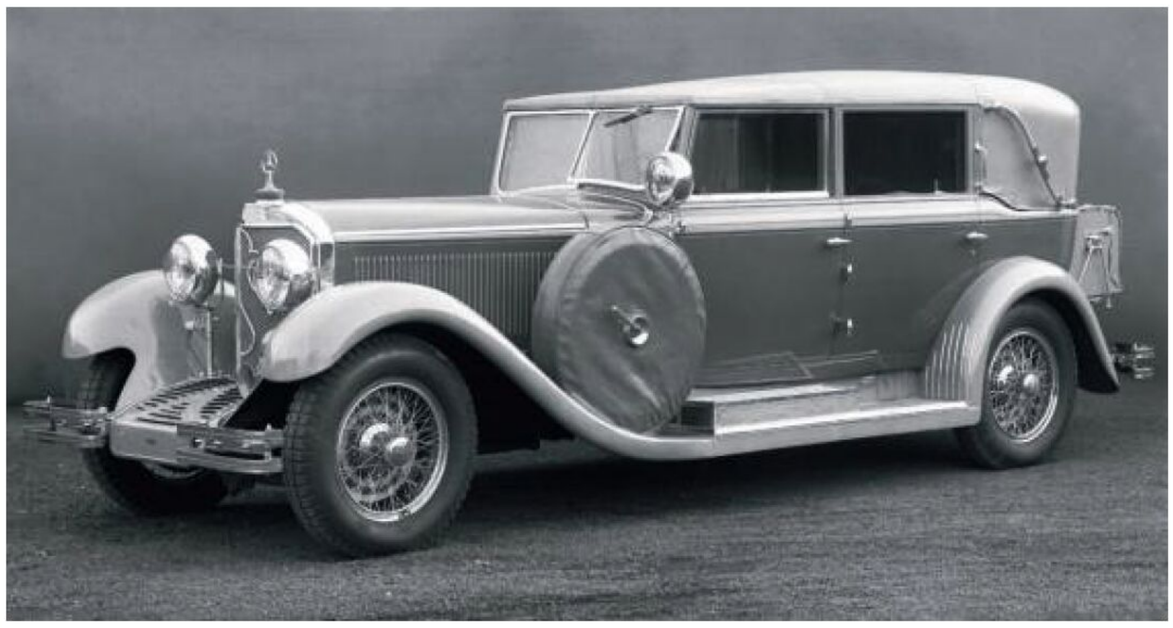
Paolo Mainetti ouvre son atelier de construction de voitures hippomobiles à Milan, en 1835. Comme cela se fait à l'époque, il engage, en 1849, un apprenti de 9 ans, Carlo Castagna. Celui-ci gravit tous les échelons et, devenu directeur, puis associé, il rachète plusieurs entreprises concurrentes. Dès 1901, il obtient des soutiens financiers de l'aristocratie milanaise, ce qui lui donne l'opportunité de regrouper ses différentes activités et, ainsi, de développer sa bonne réputation. Celle-ci lui permet de devenir le carrossier automobile de personnages illustres, dont la maison royale. Il construit notamment, en 1906, pour la reine-mère Marguerite de Savoie, la Fiat Sparviero.

Particulièrement innovant, Castagna est l'un des premiers carrossiers à proposer des portes latérales sur ses double-phaétons et, en 1913, il surprend le monde de l'automobile avec l'Alfa Romeo 40/60 HP Aerodinamica. Commandée par le comte Marco Ricotti, l'Alfa Romeo 40/60 – déjà une voiture de sport et de compétition – atteint, avec cette carrosserie en forme de goutte d'eau, la vitesse de 139 km/h.

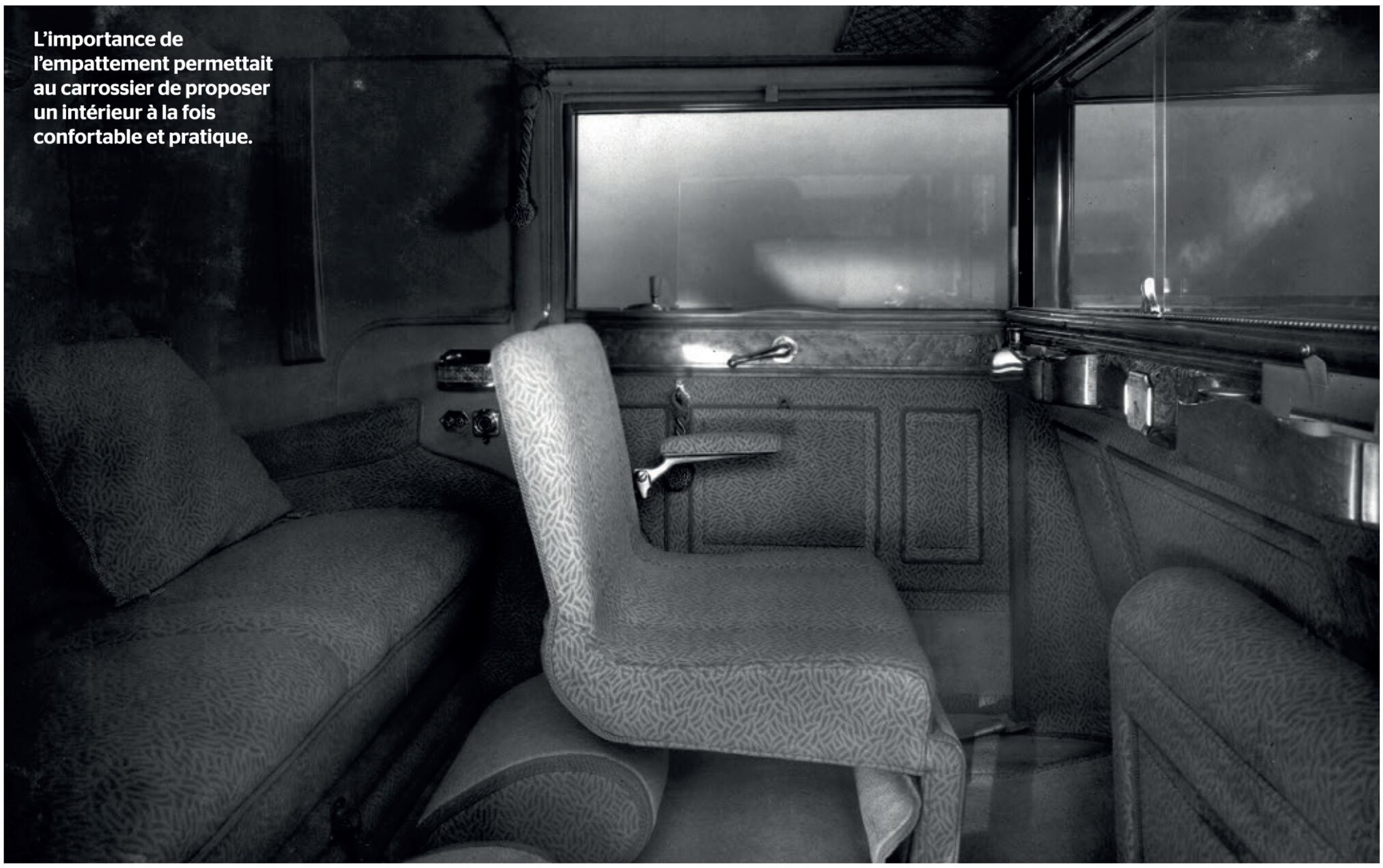


Haut-de-gamme Mercedes de l'époque, une berline 630 Modell K de 1926.

↳ Carlo Castagna décède en 1914. La direction de l'entreprise est alors reprise par son fils Ercole. Mais, dès le début de la guerre, la Carrozzeria Castagna abandonne la construction de voitures de luxe pour travailler sur des ambulances, des camions et des remorques. En 1917, elle reçoit également une commande de l'avionneur Caproni pour des fuselages et des ailes d'avions, preuve du remarquable niveau de spécialisation de Castagna. La guerre terminée, les travaux sur les voitures particulières reprennent et Ercole Castagna



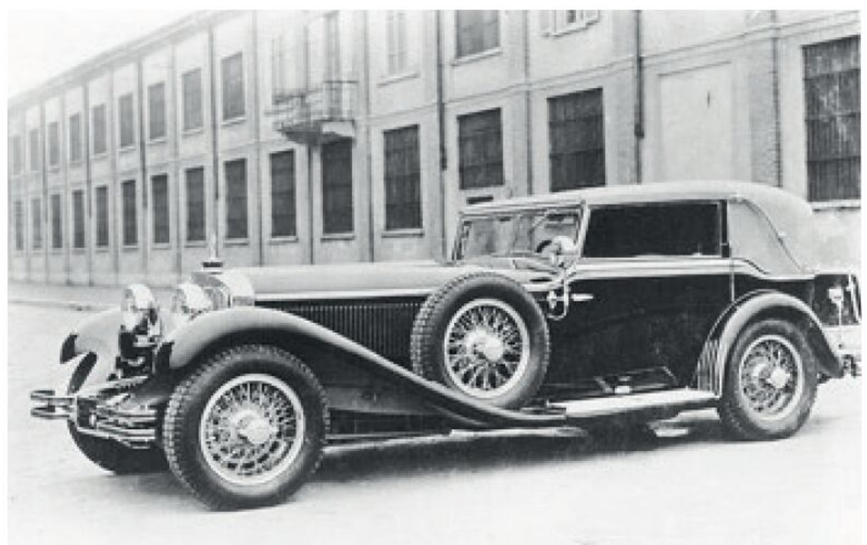
Une autre 630 de 1929, carrossée en cabriolet au dessin adouci par Castagna.



L'importance de l'empattement permettait au carrossier de proposer un intérieur à la fois confortable et pratique.

gagne le soutien de son jeune frère Emilio, qui apporte ses connaissances stylistiques et suit les tendances et innovations technologiques. Ils acquièrent les licences du brevet français Baehr pour les carrosseries démontables et transférables et du brevet Clairalpax pour les structures en alliage léger. Le succès des créations Castagna est international. Les rois et les magnats de tous les pays aiment se faire conduire dans une Alfa Romeo, une Lancia, une Isotta Fraschini, une Mercedes-Benz ou une Duesenberg construite par Castagna.
Malgré la crise de 1929, qui frappe durement le secteur de l'automobile de luxe, la Carrozzeria Castagna se redresse avec succès et devient ↴

Cabriolet Type SS 27/170/225 ch à la typique finition Castagna.



Deux Type SS de 1928 : un cabriolet décapoté à deux places et un cabriolet à quatre places.

Le modèle 630 se prête volontiers à recevoir de belles carrosseries.

Ce coupé-limousine possède une finition intérieure particulièrement soignée. On remarque que la partie avant – non couverte – est garnie de cuir alors que la partie arrière était toute de tissu, plus chaleureux.

Le dessin de Castagna permet une carrosserie élégante et fonctionnelle.

↳ l'un des maîtres du style italien, ainsi qu'un précurseur et un partisan des formes aérodynamiques. Mais cela ne concerne guère de modèles Mercedes-Benz.

Ercole Castagna crée et dirige, à Milan, une école pour jeunes carrossiers, puis, en 1937, la Carrozzeria Castagna introduit en Italie le brevet qui deviendra sa marque et la rendra célèbres : le Vistotal (le Vutotal du français Henri-Labourdette) pour un pare-brise sans montant garantissant une vue panoramique. Si, hélas, on ne le trouve sur aucun modèle Mercedes, il permet à Castagna de tenter de redémarrer après la guerre malgré le bombardement de son usine en 1942. Castagna construit alors des carrosseries sur châssis Alfa Romeo, Fiat et Lancia, utilisant souvent le pare-brise Vistotal sur des formes très nouvelles. Le redressement complet de l'entreprise est toutefois empêché par des problèmes financiers et la Carrozzeria Castagna est contrainte de fermer définitivement ses portes en 1954. ■

Les malles arrière ajoutées – portées par le personnel de maison – permettaient de ne pas altérer la ligne d'une carrosserie. Elles seront intégrées à la fin des années 1930.

La 770 W05 que Mussolini fit carrosser par Castagna pour impressionner le président Hindenburg lors de sa visite en Italie.

Pare-brise Vistotal que reprit Castagna du brevet du Français Jean Henri-Labourdette.

Étoiles passion

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

ABONNEZ-VOUS !

FORMULE 1 AN

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

39 € au lieu de 44 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 53 €

FORMULE 2 ANS

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

76 € au lieu de 88 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 102 €

FORMULE 1 AN STAR

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

53 € au lieu de 59 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 71 €

FORMULE 2 ANS STAR

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

+ 2 HORS-SÉRIES

103 € au lieu de 118 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 137 €

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 *ÉTOILES PASSION*

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

☐ 39 € (France)

☐ 53 € (Hors France)

FORMULE 1 AN STAR

☐ 53 € (France)

☐ 71 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS

☐ 76 € (France)

☐ 102 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS STAR

☐ 103 € (France)

☐ 137 € (Hors France)

Bulletin à découper ou photocopier et à retourner sous enveloppe affranchie en y joignant votre règlement 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.

ABONNEMENT EN LIGNE

Je m'abonne en ligne sur notre site internet *etoilespassion.com* ou en scannant le QR code et je règle par CB ou PayPal pour un paiement rapide et sécurisé.

◯ M ◯ Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal |__|__|__|__|__|

Ville : .....

Pays : .....

Tél. |__|__||__|__||__|__||__|__||__|__|

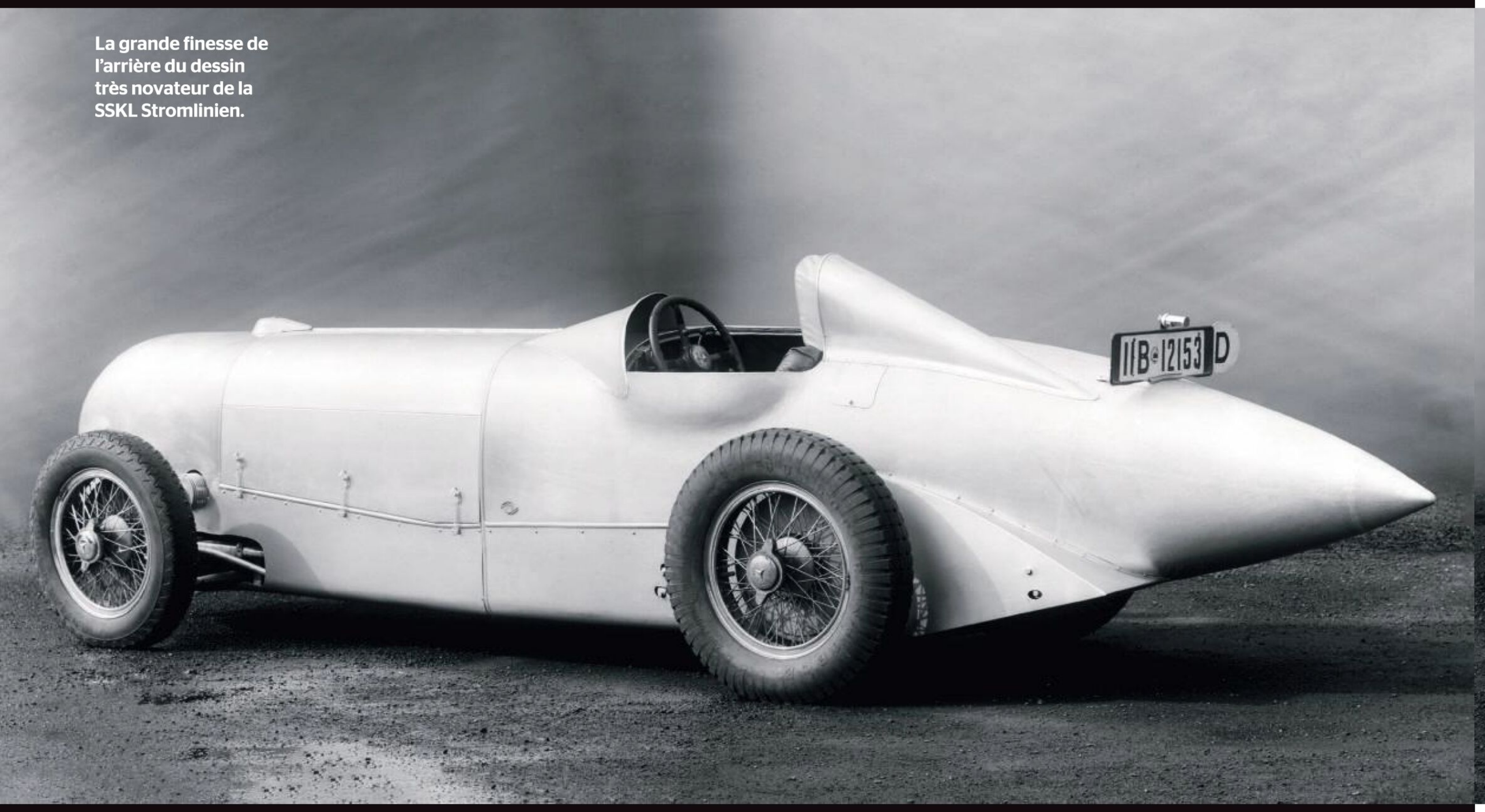
E-mail : .....
(obligatoire)

◯ J'accepte de recevoir la newsletter d'Étoiles Passion

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.

EP64



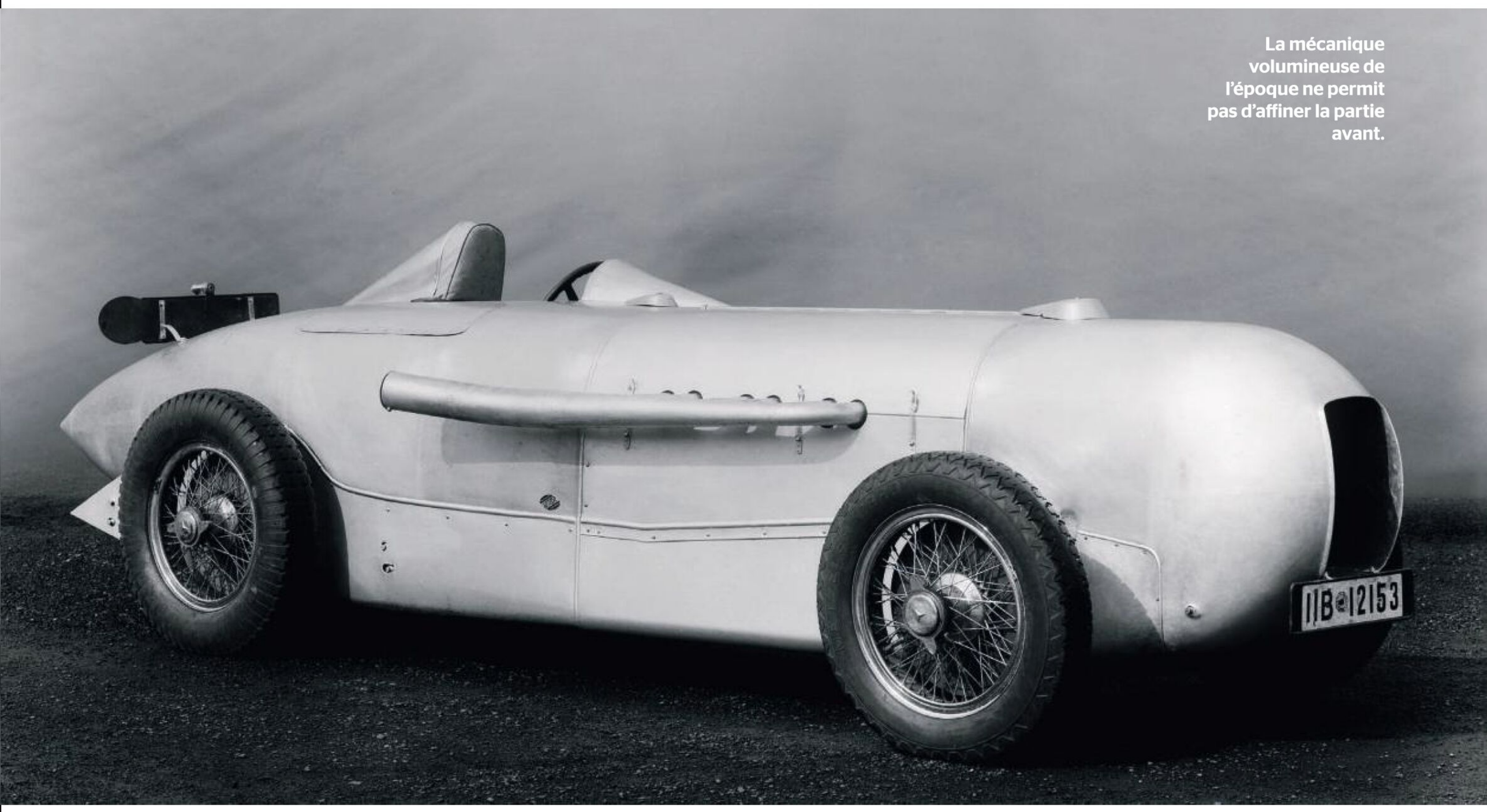
La grande finesse de l'arrière du dessin très novateur de la SSKL Stromlinien.

SSKL Stromlinien 1932

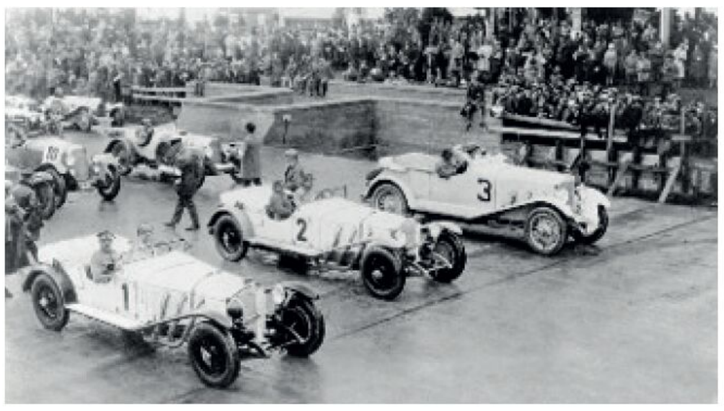
Une recherche aérodynamique

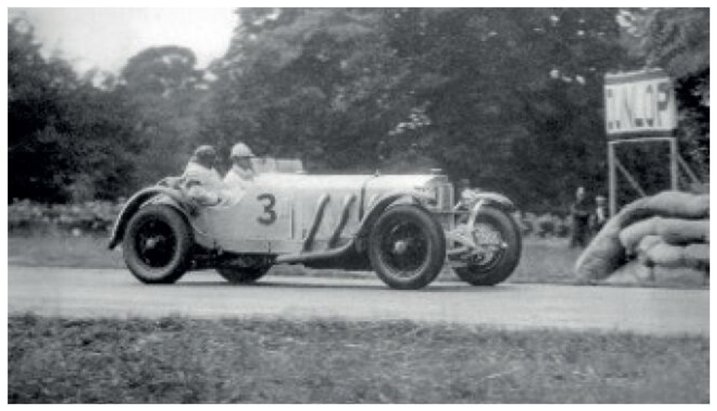
L'ÉTONNANTE SÉRIE DES MODÈLES S, SS, SSK ET SSKL DE LA MERCEDES-BENZ W06, L'UNE DES PREMIÈRES GT DE L'HISTOIRE, PERMIT À NOMBRE D'ENTRE EUX DE BRILLER EN COMPÉTITION. CEPENDANT, MALGRÉ LA RECHERCHE DE PUISSANCE ET DE LÉGÈRETÉ DE 1927 À 1931, CELA NE SUFFIT PAS POUR DES COURSES SUR CIRCUIT.

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic

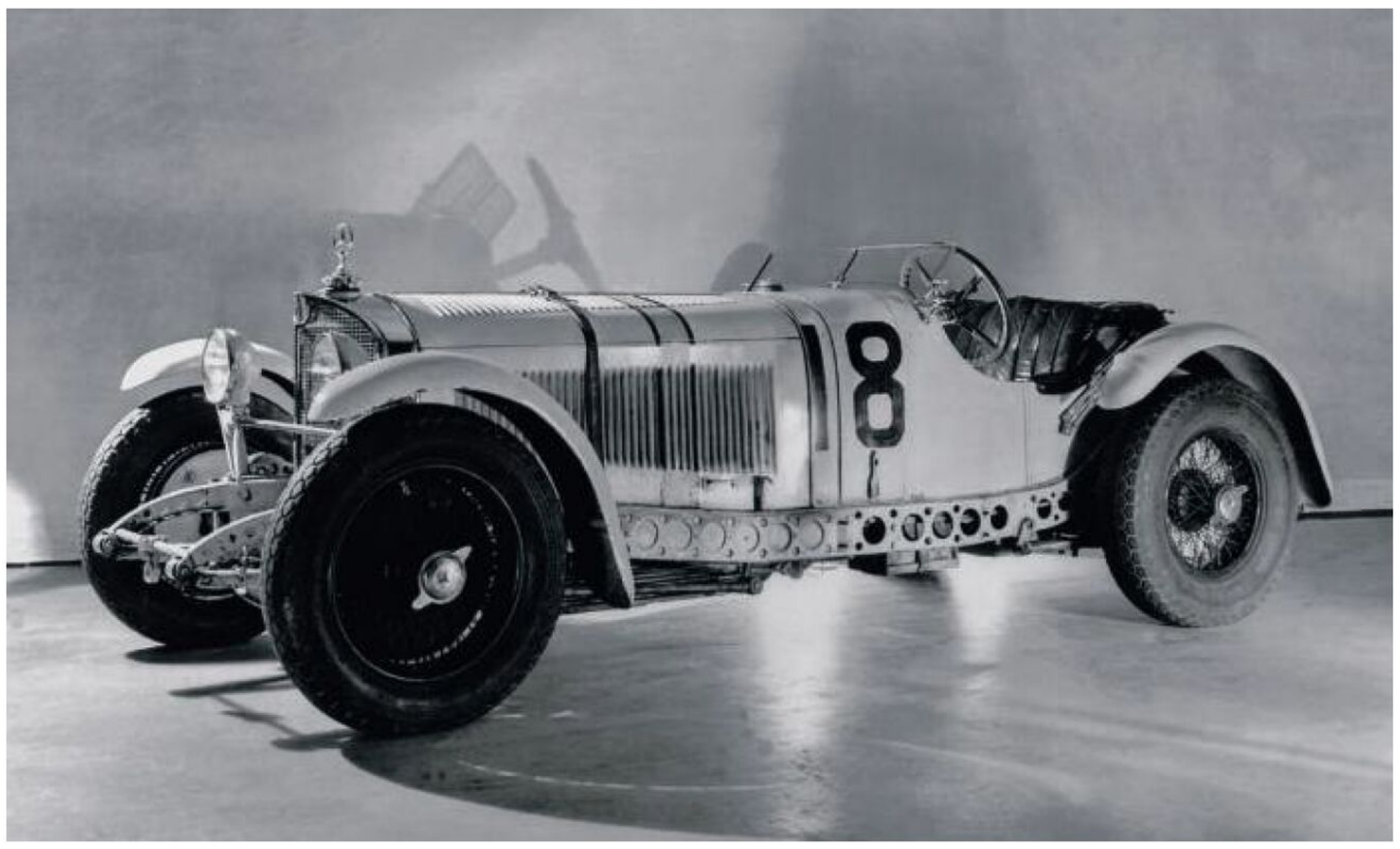


La mécanique volumineuse de l'époque ne permit pas d'affiner la partie avant.

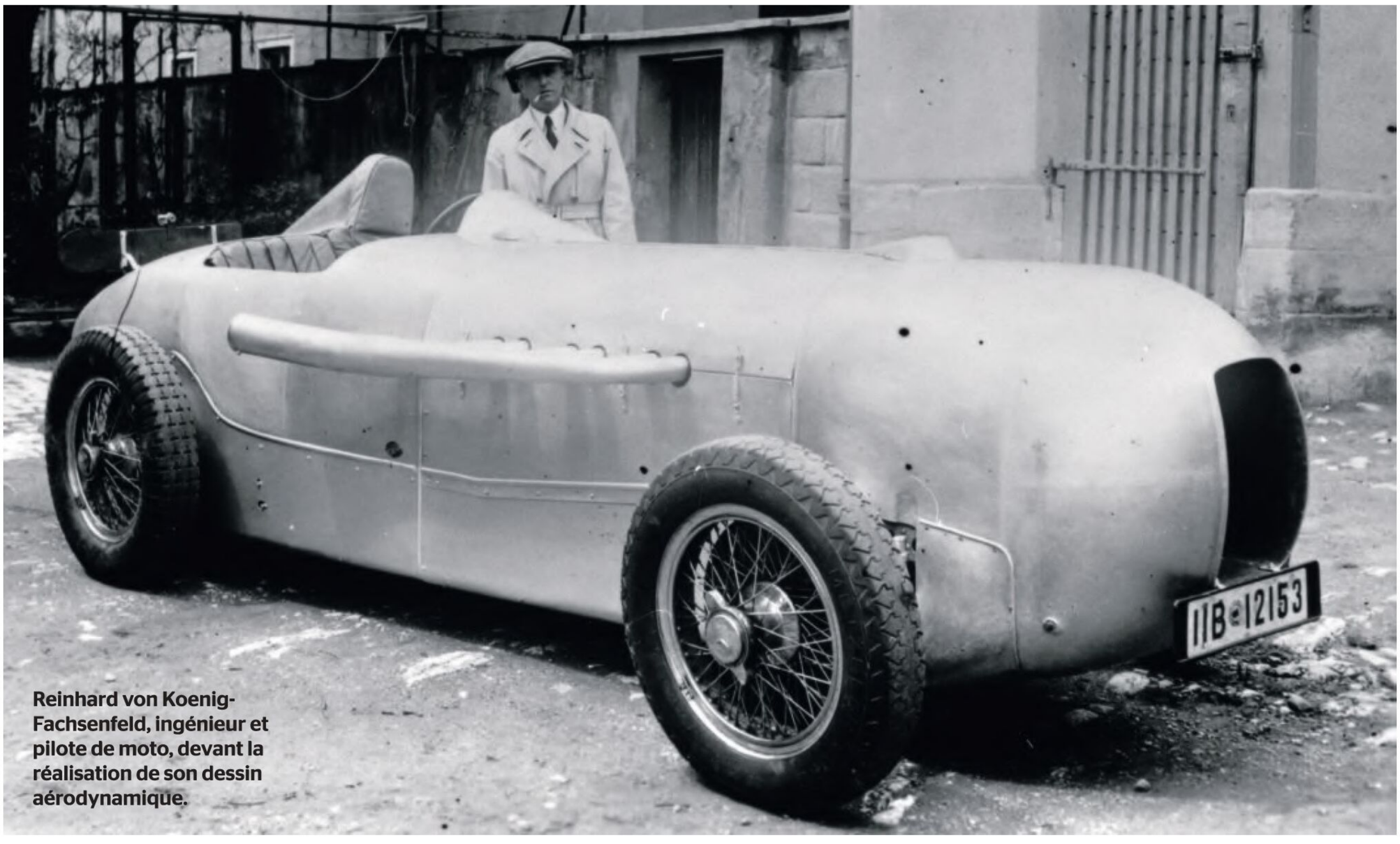




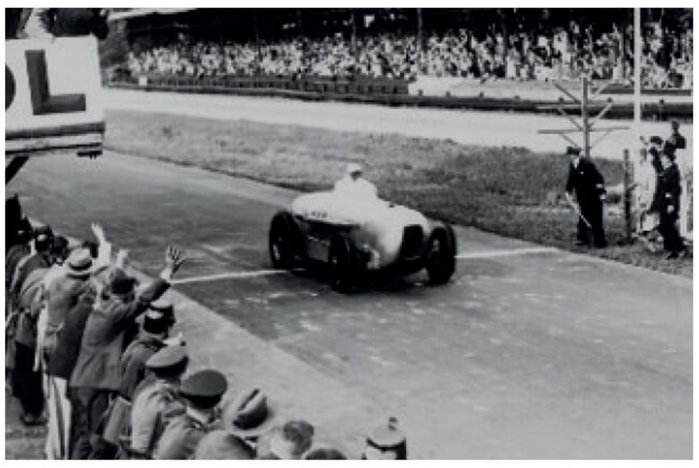
Ces quatre modèles sont tous des voitures de course et si les premiers connaissent de nombreuses versions routières achetées par des particuliers, la SSKL est le seul à n'être engagé qu'en compétition. Pour situer les progrès développés pour améliorer les performances sportives, le poids du type S est réduit de 1 900 à 1 352 kg sur les types SSKL et les puissances des moteurs passent de 170/225 ch. (avec compresseur) à 240/300 ch. Mais, malgré les succès de la Mercedes-Benz SSKL lors de sa première saison, en 1931, une nouvelle étape d'évolutions devient nécessaire au bout d'un an seulement. Le développement n'est pas initié par Daimler-Benz, mais plutôt à l'ini-



De gauche à droite, les modèles précédents : deux Type S (et une 630) au Nürburgring 1927, Type SS de Caracciola au Tourist Trophy 1929, Type SSK de Caracciola au Grand Prix des Pays-Bas 1930 et l'une des huit Type SSKL allégées de 1931.

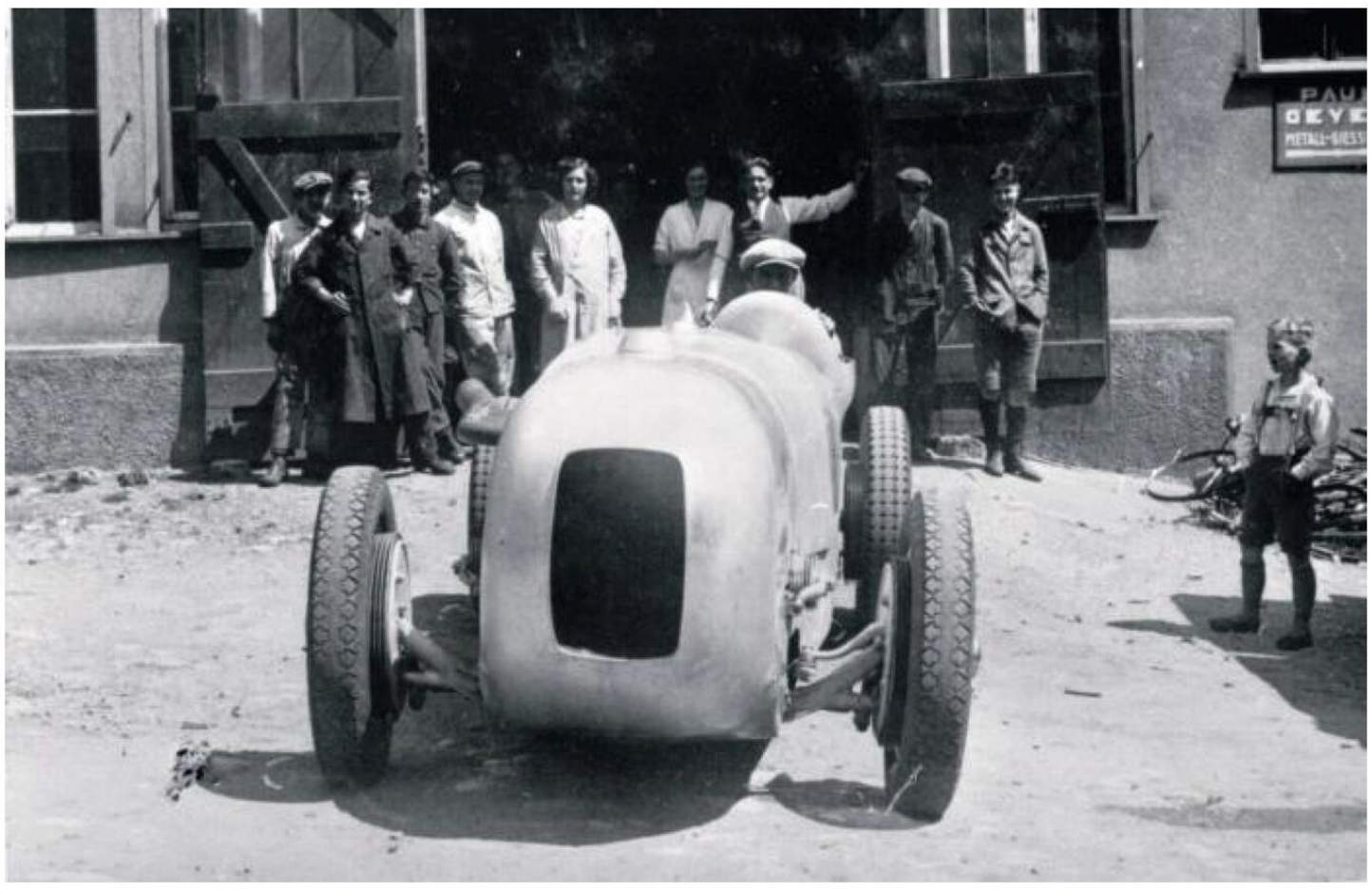


Reinhard von Koenig-Fachsenfeld, ingénieur et pilote de moto, devant la réalisation de son dessin aérodynamique.



Victoire de Manfred von Brauchitsch sur l'Avus en 1932.

La SSKL Stromlinien montre les progrès aérodynamiques réalisés.



↳ tiative de l'ingénieur Reinhard Freiherr von Koenig-Fachsenfeld. Ayant conçu une carrosserie aérodynamique en aluminium pour la SSKL en vue de la course sur l'Avus en mai 1932, il soumet son idée à Manfred von Brauchitsch. Ce dernier, persuadé des avantages d'une telle structure, prend l'initiative de faire fabriquer la carrosserie par la société Vetter de Cannstatt sur un châssis de SSKL par ailleurs techniquement inchangée. La nouvelle carrosserie a des qualités aérodynamiques incontestables : la traînée de cette SSKL est réduite de 25 % par rapport à celle dotée de la carrosserie standard, ce qui se traduit par une vitesse maximale supérieure de 20 km/h. D'abord moqué pour son bolide à l'allure bizarre – qu'il a surnommé Gurke (« concombre ») – von Brauchitsch sait tirer parti de cet avantage aérodynamique sur l'Avus, quasi ovale, lors de la course du 22 mai 1932. En effet, peu avant la fin de l'épreuve de 295 km, il dépasse Caracciola, jusque-là en tête sur son Alfa Romeo P3, et remporte l'une de ses premières grandes victoires avec une vitesse moyenne de 194,4 km/h.

Son concepteur, Koenig-Fachsenfeld, sort la voiture de l'atelier du carrossier Vetter.

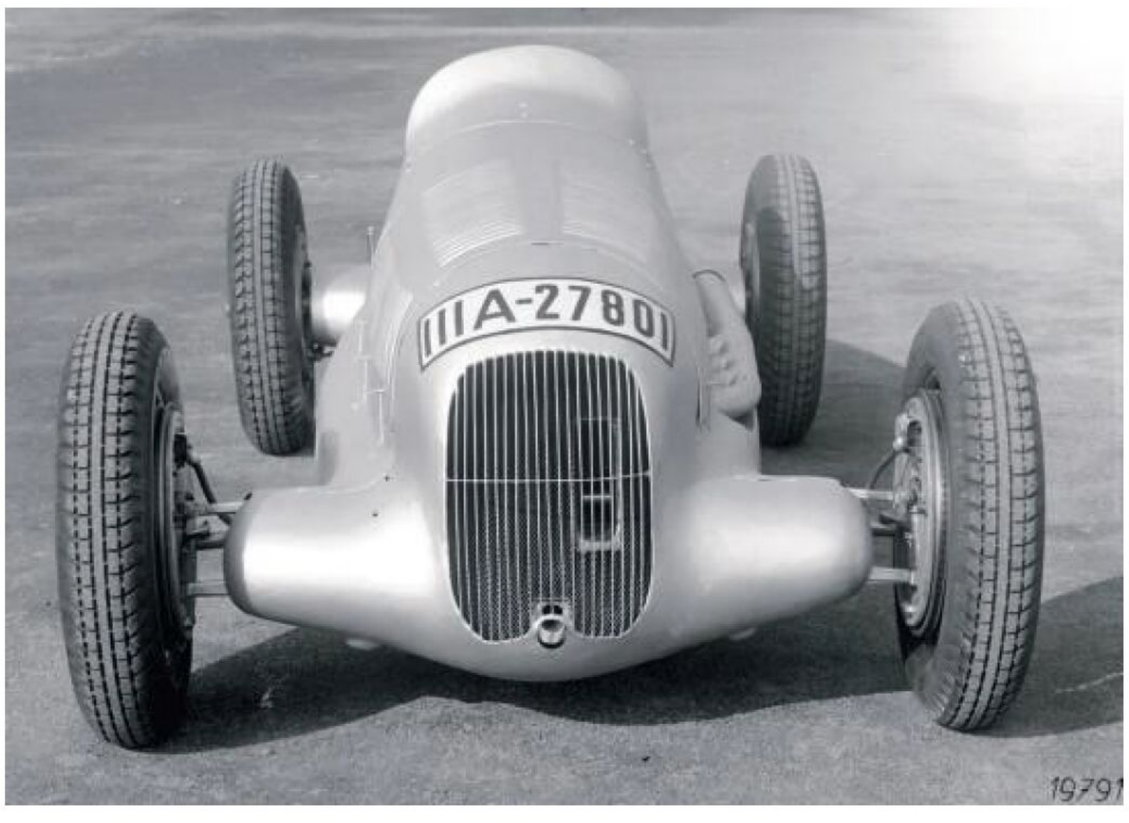
Manfred von Brauchitsch au départ d'une tentative de record de vitesse.

La seconde Stromlinien

Un an plus tard, à l'occasion de la course sur l'Avus de 1933, Daimler-Benz fait également construire par Vetter une SSKL à la carrosserie aérodynamique pour Otto Merz, alors âgé de 44 ans, qui a été pendant de nombreuses années un pilote d'usine à succès sur Mercedes et Mercedes-Benz. La carrosserie est similaire à celle qui a permis à von Brauchitsch de remporter la victoire l'année précédente. La voiture est achevée au dernier moment et Merz la conduit à Berlin par la route, comme cela se fait encore. Malgré toute l'expérience acquise au cours de sa longue carrière, Merz est impatient de commencer l'entraînement le lendemain. Il s'élance donc sur la piste mouillée avec des pneus inadaptés et se tue dans un accident. Ce drame marque la fin de la SSKL carénée, d'autant que Daimler-Benz prépare son entrée en Grand Prix.

La voiture de course carénée conçue par Koenig-Fachsenfeld peut être considérée comme le lien entre les roadsters classiques à six cylindres suralimentés et les Mercedes-Benz monoplaces de Grand Prix utilisées à partir de 1934. Et, surtout, la voiture victorieuse de l'Avus en 1932 montre le rôle important de l'aérodynamique dans le sport automobile, apparu alors pour la première fois dans toute son importance. ■

Le second modèle, en 1933, de l'infortuné Otto Merz avant son départ pour l'Avus à Berlin.



L'héritage aérodynamique de la nouvelle W25 de Grand Prix en 1934.

Les Mercedes Sportline
Joue-la comme BM !

BRILLANTE EN GROUPE C ET EN DTM À LA FIN DES ANNÉES 1980, L'ÉTOILE LANCE, EN 1989, LES MODÈLES SPORTLINE POUR MIEUX AFFRONTER LE RIVAL MUNICHOIS.

Par Michel Tona – Photos Archives Mercedes et personnelles

L'abaissement, les ressorts et les amortisseurs plus fermes ainsi que la direction plus directe soulignent encore plus clairement les atouts du châssis. Des pneus larges sur jantes en alliage améliorent la motricité.

sportline
BRIDGESTONE

En France, la version Sportline est seulement proposée sur 190 E et 190 E 2.6 (six cylindres) en 1989 et 1990.

Lancée en 1983, la 190 dite « Baby Benz » s'adresse à une clientèle plus jeune que le reste de la gamme. Désireux de rajeunir son image pour la séduire, Mercedes-Benz signe, dès l'année suivante, un accord avec l'écurie suisse Sauber qui court en Groupe C depuis 1982. Présentée en 1985, la Sauber C8 troque ses blocs Ford et BMW pour le V8 Mercedes M117 (celui des Classe S et coupés 126), porté à 700 ch. Au gré des contrats de sponsoring et au fil des saisons, les *Gruppe C* battent pavillon Kouros-Mercedes puis Sauber-Mercedes jusqu'en 1989 (victoire de Jean-Louis Schlesser au Mans cette année-là) avant de devenir des Mercedes-Benz « tout court » en 1990. L'autre bras armé de ce retour musclé sur les pistes est le DTM (Deutschen Tourism Meisterschaft), le populaire championnat de tourisme allemand. En 1985 et un an après son lancement, la 190 E 2.3-16 est homologuée en Groupe A. Volker Weidler termine vice-champion du DTM 1986 à bord d'une « Baby Benz » préparée par AMG. En 1988, ce ne sont pas moins de cinq équipes soutenues par l'usine qui participent à ce championnat. L'Étoile remporte le titre constructeur en 1991 et 1992 avant d'en glaner d'autres avec les Classe C les années suivantes.

L'offre Sportline

Mercedes souhaite faire bénéficier le quidam de toute cette aura sportive. Sa gamme inclut déjà la 190 E 16 soupapes depuis 1984. Coté grandes routières, la 300 E-24 sera lancée au salon de Francfort en septembre 1989 et la 500 E, conçue avec Porsche, un an plus tard à Paris. À l'automne 1989, les marketeurs de Stuttgart lancent l'offre Sportline. Selon les pays, il s'agit de modèles identifiés comme tels dans la gamme, ou d'un pack optionnel. C'est le cas en Allemagne : tous les modèles de la gamme 190 y ont accès à l'exception de la 2.5-16. Chez nous, seules les 190 E, E 2.6, 300 E-24 et CE-24 sont déclinées en Sportline. Toutes reçoivent comme équipements supplémentaires le volant sport et le levier de vitesses gaînés de cuir Nappa noir, les jantes en alliage, les sièges avant sport avec tissu à carreaux et enfin des logos Sportline sur le pommeau et au bas des ailes. Au tarif d'avril 1990, la190 E Sportline vaut 188 000 F, soit 14 500 F de plus que la « deux litres » classique. Maigre avantage client !

Discours sportif

Dans les brochures, la marque décrit les versions Sportline comme intégrant sous leur robe les gènes d'une *« championne du monde »*. Le rédacteur s'enflamme : *« La Sportline est une interprétation professionnelle et sportive de la dynamique de conduite et de l'apparence de la 190 qui garantit un plaisir de conduite particulier. Après tout, il vient des ingénieurs et techniciens de la marque qui est depuis deux ans le leader incontesté du Championnat du monde des voitures de sport.* [...] *Les sièges offrent un soutien dynamique lorsque vous prenez un virage un peu plus vite. »* Presque de quoi se sentir aux commandes d'une Groupe C ! Titrant *« A priori, ces deux Mercedes*

n'ont rien à voir », la première annonce française met en scène une « Baby Benz » Sportline face à une Sauber-Mercedes. Conclusion de cette publicité : *« Les Mercedes, victorieuses au Mans en 1989 possèdent des performances sans commune mesure avec celles d'une voiture de tourisme, fût-elle sportive ; cependant, leur extraordinaire fiabilité les rapproche étonnamment des souhaits des automobilistes exigeants »*. La Série 3 n'a plus qu'à trembler… En Allemagne, une série spéciale Sportline DTM '92 sera proposée fin 1992 sur les 190 1.8

Lancée concomitamment avec les Sportline, la team Mercedes-Benz Juniors recrute les *rookies* Michael Schumacher, Heinz-Harald Frentzen et Karl Wendlinger.

et 2.3 en bleu-noir et argent, la 2.3 recevant un toit ouvrant. Elles étaient livrées avec des jantes à huit trous, un pré-équipement radio, l'airbag et l'ABS. Un autocollant avec une inscription DTM '92 était collé dans les vitres triangulaires arrière.

La série 124 aussi

Lancés au printemps 1990 sur les 200/300, les modèles Sportline ajoutent, comme désormais sur les 190 E, le train de roulement sport. Avec cette suspension rabaissée et raffermie, le contact avec la chaussée est plus direct. À partir d'avril 1991, les modèles Sportline sont également livrables en France sur toutes les berlines 190 (sauf 190 D Contact et 2.5-16), 200/300 (sauf 300 D Turbo, 4Matic et versions longues), breaks 300 TE-24 et coupés CE. Un ancien ingénieur produit de Mercedes France nous précise que nombre de 190 E (2.0, 2.3 ou 2.6), 300 E-24, 320 E et E 320 se sont vendues en Sportline. À partir de septembre 1993, la gamme 124 se renomme Classe E et n'accueille plus de modèles spécifiques Sportline, mais un pack idoine vendu entre 8 760 et 18 230 F. Curieusement, il n'intègre pas les jantes en alliage, qu'il faut commander en sus. Gros ↴

L'intérieur présente un design sportif et individuel avec un volant et un levier de vitesses en cuir Nappa noir cousu main et des sièges avant façon baquet offrant un soutien dynamique en virage à vive allure.

Des sièges arrière sport individuels, similaires à ceux des 190 E 16 soupapes, peuvent être commandés en plus pour avoir la panoplie Sportline complète. Ils transforment le véhicule en quatre places et ne sont pas disponibles sur le break.

La hauteur de caisse légèrement abaissée (de 17 à 32 mm) réduit la portance et améliore la tenue de route en virage et à grande vitesse.

Les pneus de 205/60R15 (au lieu de 195/65R15) améliorent la tenue en courbe et les roues plus larges (7" au lieu de 6,5") sur jantes en alliage augmentent la surface de roulage. La direction est plus directe sur les berlines.

Marquages Sportline de rigueur sur les ailes avant et le pommeau du levier de vitesses.

↳ marché à l'export, Mercedes UK édite une brochure dédiée aux W124 Sportline. De l'autre côté du Channel, deux packs sont proposés. L'un rassemble les modifications châssis, les pneus larges sur jantes en alliage et une direction plus directe, le second concerne les sièges et le combo volant sport et levier de vitesses gaînés de cuir. Les plus exigeants (ou enthousiastes) peuvent, bien sûr, cumuler ces deux packs. Aux USA, l'option Sportline est proposée à partir de 1992 pour les berlines 190 E 2.6 et 300 E et les coupés CE.

Pionnière

Le succès de l'offensive Sportline sera réel puisqu'à l'automne 1993 est créée, pour la nouvelle Classe C qui remplace la « Baby Benz », une ligne de finition à part entière. Baptisée Sport, elle sera déclinée sur le CLK trois ans plus tard. Quant à la seconde génération de Classe E, lancée à la mi-1995, elle adoptera le vocable Avantgarde. Ainsi, les taxis et autres « Mercedes de papy » pouvaient continuer à cohabiter avec ces modèles plus « dynamiques ». ■

L'offre Sportline était, selon les marchés, un pack d'options ou des modèles à part lancés sur les 190 E à l'automne 1989.

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Les numéros 1 à 11 et 13-16-18-21-23-25-27-28-29-31-33-35-36-37-38-40-42-43-45-46-29-45-46-52 sont épuisés en versions papier.
À partir du numéro 29, les numéros épuisés, signalés en rouge, sont disponibles en version numérique uniquement.

N° 17

N° 19

N° 20

N° 22

N° 23

N° 24

N° 26

N° 29

N° 30

N° 31

N° 32

N° 33

N° 34

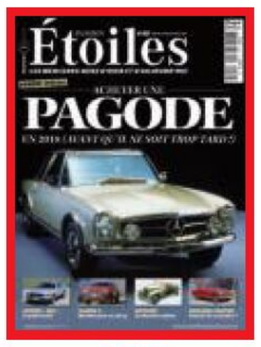
N° 35

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

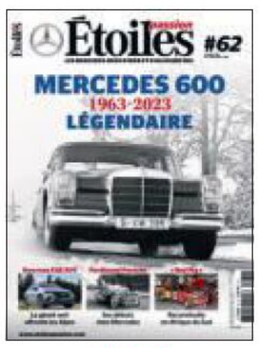
N° 57

N° 58

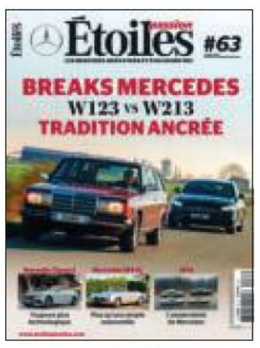
N° 59

N° 60

N° 61



N° 62

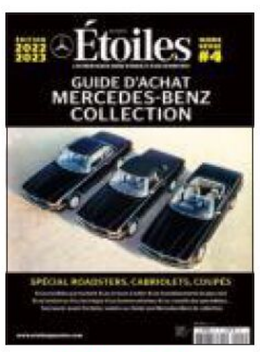


N° 63

HS#1 - Guide collection 2019/2020

HS#2 - Guide collection 2020/2021

HS#3 - Guide collection 2021/2022



HS#4 - Guide collection 2022/2023

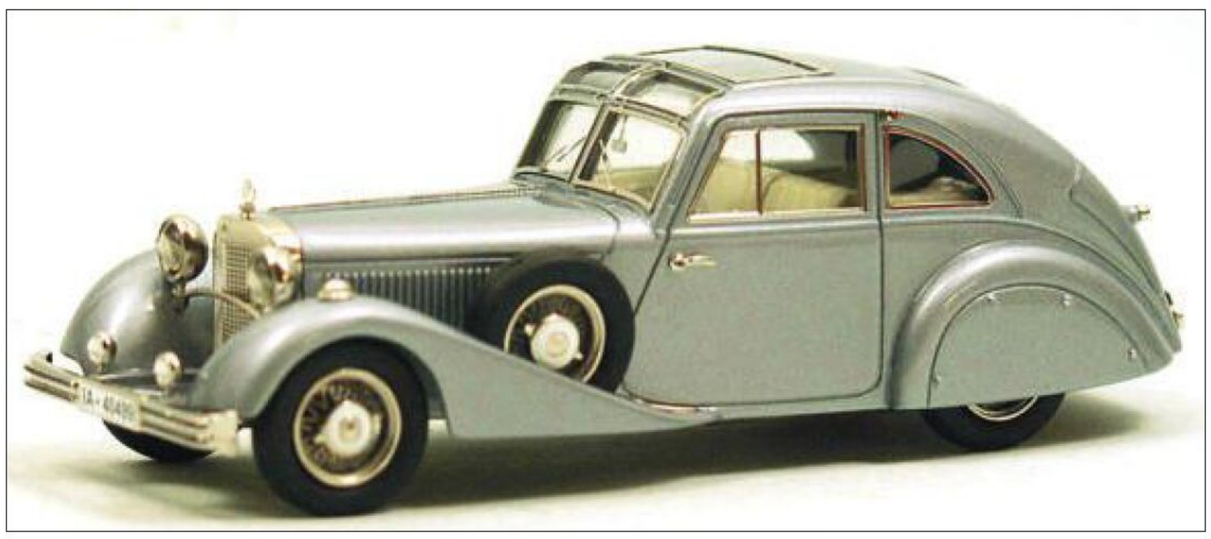
À commander sur www.etoilespassion.com

MINIATURES **Les nouveautés que Damien a dénichées. Au 1/43e sauf autre mention.**

Mercedes 50 ch 1912 cuisine roulante de Guillaume II chez Autocult.

200 D-230 Universal 1966 chez Norev au 1/18e.

540 K cabriolet C 1939 chez Tin Wizard.



500 K Erdmann & Rossi 1936 chez Tin Wizard.

300 D W115 berline USA 1976 chez Matrix.

500 SLC C107 1981 chez KKscale au 1/18e.

450 SEL 6.9 W116 1979 chez Norev au 1/18e.

Limousine V123
1977 chez Cult Models
au 1/18e.

Cabriolet 220 S W180 1958 chez Metal43.

710 SS W06
2e au Mans 1931
chez Spark.

170 W15 1933
Erdmann & Rossi
chez Autocult.

SSKL Stromlinien von Brauchitsch 1932 chez Metal43.

Camion LO2750 et
monoplace W25 1935
chez Esval au 1/18e.

190 E 2.3 présentation 1984 chez Norev.

320N W142 1938 hardtop chez Kess Model.

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

Étoiles passion

TOUT L'UNIVERS DES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI
annonces / spécialistes / accessoires / services / lifestyle / garage / passion

© Markus Spiske Unsplash

Professionnels, soyez référencés, valorisez votre savoir-faire, vos produits, votre atelier ou vos occasions.
Contactez notre régie Trajectoire Médias au 06 80 15 13 48 / nicolas@trajectoire-medias.fr / trajectoire-medias.fr

300 S TD W140
1996, 132 000 km, boîte automatique. Diesel, 3e main italienne, garantie 1 an. 24 900 €. Tél. +33 6 77 11 80 01. Mail : contact@saga-classic.com

500 SEL W126
1989, 104 000 km, boîte automatique. Essence, 3e main française, garantie 1 an. 35 000 €. Tél. +33 6 77 11 80 01. Mail : contact@saga-classic.com

500 SEC C126
1982, 167 000 km, boîte automatique. Essence, 2e main française, garantie 1 an. 30 000 €. Tél. +33 6 77 11 80 01. Mail : contact@saga-classic.com

300 SL R129
1992, 143 500 km, boîte automatique. Essence, 4e main française, garantie 1 an. 25 000 €. Tél. +33 6 77 11 80 01. Mail : contact@saga-classic.com

R170 SLK 200
2001, 96 401 km, boîte automatique, 10 400 €. Vendargues, France. Tél. +33 4 11 92 00 21

W111 280 SE
1969, 25 200 km, boîte manuelle, 34 600 €. Alès, France. Tél. +33 6 46 05 40 69

R129 320 SL
1995, 171 624 km, boîte automatique, 20 990 €. Joinville-le-Pont, France. Tél. +33 6 33 13 03 09

R107 560 SL
1987, 284 000 km, boîte automatique, 19 800 €. Thiais, France. Tél. +33 1 46 86 32 14

R230 500 SL
2002, 53 000 km, boîte automatique, 35 000 €. Bondues, France. Tél. +33 3 20 94 09 09

W109 300 SEL 6.3
1971, 44 200 km, boîte automatique, 75 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08

R170 SLK 200
1996, 89 487 km, boîte manuelle, 8 990 €. Clermont-Ferrand, France. Tél. +33 4 73 91 01 01

W126 280 SE
1983, 304 km, boîte automatique, 6 700 €. Le Muy, France. Tél. +33 4 94 96 03 45

C140 SL 60 AMG
1997, 96 500 km, boîte automatique, 88 900 €. Annecy, France. Tél. +33 6 03 11 77 35

W126 300 SE
1988, 300 000 km, boîte automatique, 9 000 €. Le Muy, France. Tél. +33 4 94 96 03 45

W113 230 SL
1967, 13 500 km, boîte manuelle, 74 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08

R107 380 SL
1985, 207 000 km, boîte automatique, 18 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08

R129 320 SL
1998, 140 311 km, boîte automatique, 25 900 €. Toulouse, France. Tél. +33 5 64 33 02 81

W111 280 SE Coupé
1970, 30 000 km, boîte automatique, 50 000 €. Vallauris, France. Tél. +33 6 05 95 94 23

R107 380 SL
1984, 205 000 km, boîte automatique, 48 000 €. Guerande, France. Tél. +33 6 14 01 43 85

W111 220 Seb
1963, 76 000 km, boîte manuelle, 109 990 €. Nice, France. Tél. +33 7 71 67 26 87

W113 280 SL
1968, 106 175 km, boîte manuelle, 120 000 €. Toulouse, France. Tél. +33 5 64 33 02 81

W121 190 SL
1962, 23 105 km, boîte manuelle, 134 500 €. Cherbourg, France. Tél. +33 6 13 79 86 05

W113 280 SL
1968, 106 000 km, boîte automatique, 135 000 €. Nogent-sur-Marne, France. Tél. +33 6 09 16 03 09

560 SL
1986, 80 200 km, état d'origine exceptionnel, 45 000 € PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com

280 SL Pagode
1970, 76 000 km, état d'origine exceptionnel, 115 000 €. PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com

220 D
1976, 170 500 km, 1ère main, état exceptionnel. 16 000 €. PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com

500 SL
104 500 km, bel état d'origine, révisée, 42 000 €. PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com

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

LOKA Star Vintage

GARAGE DE LA ROUTE BLEUE

La passion des Mercedes...

pfourchet42@gmail.com
20 Rue de l'île, 42110 Civens
https://www.lokastarvintage.com/

SUR RENDEZ-VOUS

06 07 14 20 44

W111 280 SE
1969, 6638 km, boîte manuelle, 69000 €. Toulouse, France. Tél. +33564330281

R129 280 SL
2001, 60438 km, boîte automatique, 37800 €. Nuits-Saint-Georges, France. Tél. +33380610385

W164 ML 400 CDI
2004, 256161 km, boîte automatique, 5900 €. Savieres, France. Tél. +33325815035

R170 SLK 200
2004, 132221 km, boîte manuelle, 10490 €. Montevrain, France. Tél. +33626894651

R230 SL 55 AMG
2002, 78620 km, boîte automatique, 42500 €. Gaillac, France. Tél. +33687973177

W113 250 SL California
1967, 25000 km, boîte manuelle, 99900 €. Paris, France. Tél. +33142184897

W123 300 td Break
1979, 177800 km, boîte manuelle, 14900 €. Saint Germain En Laye, France. Tél. +33689476722

W140 600 BA
1996, 76985 km, boîte automatique, 35000 €. Gaillac, France. Tél. +33687973177

W115 220 D
1974, 90541 km, boîte manuelle, 24990 €. Nalliers, France. Tél. +33251309690

W201 2.3
1987, 238995 km, boîte manuelle, moteur reconditionné à neuf. 31990 €. Nalliers, France. Tél. +33251309690

R107 350 SL
1975, 29500 km, boîte manuelle, 58000 €. Lille, France. Tél. +32475712642

W121 190 SL
1962, 3000 km, boîte manuelle, 117000 €. Vallauris, France. Tél. +33605959423

W121 190 SL
1961, 45020 km, boîte manuelle, 119000 €. Guerande, France. Tél. +33614014385

R230 SL 55 AMG
2002, 139800 km, boîte automatique, 37500 €. Gaillac, France. Tél. +33687973177

W121 190 SL
1962, 400 km, boîte manuelle, 160000 €. Paris, France. Tél. +33681724175

W123 300 D
1979, 400000 km, boîte manuelle, 8000 €. Chantilly, France. Tél. +33648650855

W113 250 SL California
1967, 98500 km, boîte automatique, 84500 €. Chateauneuf-le-Roug, France. Tél. +33603448651

R107 380 SL
1983, 211000 km, boîte automatique, 24500 €. Gaillac, France. Tél. +33687973177

LE SPÉCIALISTE DES
PAGODES

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

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes
☎ 07 87 92 31 84
parispagode@orange.fr

PARIS PAGODE
MERCEDES SL PASSION

W113 250 SL
1968, 83 106 km, boîte manuelle, 98 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 81 72 41 75

W116 280 SEL
1978, 308 000 km, boîte automatique, 22 500 €. Ferrière-la-Grande, France. Tél. +33 6 99 79 09 08

W126 500 SEL
1981, 217 000 km, boîte automatique, 25 000 €. Moncoutant, France. Tél. +33 6 11 64 70 83

W201 190 E 2.0
1992, 272 000 km, boîte manuelle, 6 500 €. Civens, France. Tél. +33 6 07 14 20 44

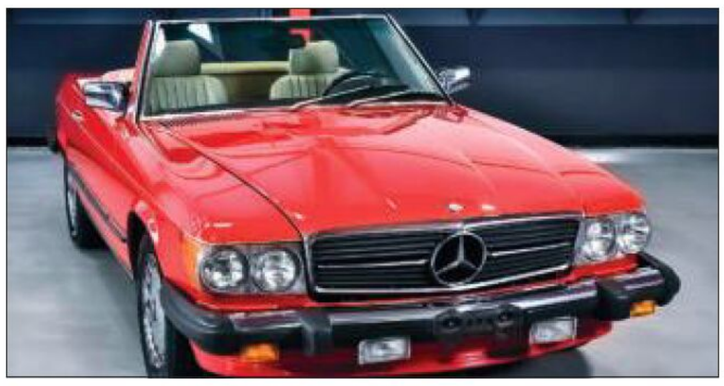
W460 300 GD
1997, 330 000 km, boîte automatique, 24 500 €. Brignoles, France. Tél. +33 6 15 58 59 71

W164 ML 320 CDI
2006, 237 000 km, boîte automatique, 7 990 €. Reims, France. Tél. +33 6 48 84 10 96

R129 500 SL
1996, 145 000 km, boîte automatique, 21 900 €. Paris, France. Tél. +33 7 52 21 62 12

W111 220 Seb
1963, 64 479 km, boîte manuelle, 65 000 €. Le-Mesnil-en-Thelle, France. Tél. +33 3 62 02 80 00

W114 280 C
1975, 137 500 km, boîte automatique, 15 500 €. Nice, France. Tél. +33 6 13 16 67 43



R107 560 SL
1988, 147 900 km, boîte automatique, 39 900 €. Caen, France. Tél. +33 6 16 46 43 58

W460 G 400 CDI V8 LWB
2001, 355 258 km, boîte automatique, 25 950 €. Menen (Belgique), France. Tél. +32 56 51 14 33

Unimog U500 - GXV
2005, 29 500 km, boîte automatique, 295 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 37 38 12 26

R170 SLK 350
2004, 104 000 km, boîte automatique, 17 950 €. Montescourt Lizerolles, France. Tél. +33 6 61 34 82 19

W164 ML 420 CDI
2006, 242 000 km, boîte automatique, 10 900 €. Cannes, France. Tél. +33 6 87 05 03 65

C126 420 SEC
1987, 135 700 km, boîte automatique, 26 900 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90

R129 300 SL
1990, 169 800 km, boîte automatique, 19 990 €. Nice, France. Tél. +33 7 71 67 26 87

W123 230 E
1981, 98 000 km, boîte automatique, 15 000 €. Civens, France. Tél. +33 6 07 14 20 44

R230 500 SL
2002, 107 500 km, boîte automatique, 37 900 €. Venissieux, France. Tél. +33 6 85 39 39 62

maxilite
WE LOVE CLASSICS

JANTES RÉPLIQUES DE QUALITÉ SUPÉRIEURE POUR VOTRE MERCEDES

WWW.MAXILITE.CH | INFO@MAXILITE.CH | +41 78 798 98 91

R129 320 SL
1998, 140 311 km, boîte automatique, 25 900 €.
Toulouse, France. Tél. +33 6 98 93 60 33

R129 300 SL
1991, 198 143 km, boîte automatique, 17 990 €.
Chatelineau (Belgique), France. Tél. +32 498 77 86 09

R107 280 SL
1981, 174 261 km, boîte automatique, 28 000 €. Nice,
France. Tél. +33 7 71 67 26 87

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

W124 300 CE
1993, 170 200 km, boîte automatique, 32 500 €. Aubergenville, France. Tél. +33 6 75 00 27 38

W202 C 36 AMG
1998, 136 000 km, boîte automatique, 22 500 €. Carcassonne, France. Tél. +33 6 14 76 60 87

R171 SLK 350
2005, 77 000 km, boîte automatique, 23 000 €. Eyraud-Crempse-Maurens, France. Tél. +33 6 21 78 19 90

W109 300 SEL 6.3
1971, 115 000 km, boîte automatique, 65 900 €. Chauffailles, France. Tél. +33 6 89 76 29 33

W140 420 S
1994, 271 000 km, boîte automatique, 39 000 €. Dinan, France. Tél. +33 6 14 89 89 09

R230 500 SL
2002, 54 000 km, boîte automatique, 50 000 €. Le-Mesnil-en-Thelle, France. Tél. +33 3 62 02 80 00

W201 190 E 2.0
1991, 63 800 km, boîte manuelle, 11 000 €. Nice, France. Tél. +33 6 72 28 57 36

R171 SLK 55 AMG
2008, 136 435 km, boîte automatique, 31 800 €. Porto-Vecchio, France. Tél. +33 6 12 07 48 41

R107 350 SL
1979, 137 000 km, boîte manuelle, 26 900 €. Seysses, France. Tél. +33 6 13 72 73 79

R107 560 SL
1989, 165 000 km, boîte automatique, 22 900 €. Eschau, France. Tél. +33 3 88 37 30 83

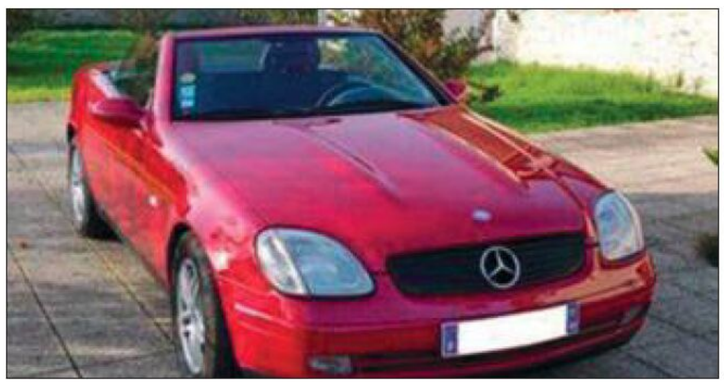
C107 SLC 500
1981, 268 000 km, boîte automatique, 15 000 €. Chateaugiron, France. Tél. +33 6 84 43 01 24

170 Da Open Tourer
1951, 20 000 km, boîte manuelle, 80 000 €. Sanremo, France. Tél. +39 351 07 74 156

W460 G 400
2003, 268 800 km, boîte automatique, 89 900 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 54 04 35

W113 230 SL
1965, 9 500 km, boîte manuelle, 98 000 €. Vallauris, France. Tél. +33 6 05 95 94 23

R107 500 SL
1986, 174 340 km, boîte automatique, 55 990 €. Mougins, France. Tél. +33 6 21 16 15 22



R170 SLK 200
1998, 191 700 km, boîte manuelle, 12 000 €. Maurepas, France. Tél. +33 6 51 51 85 02

W121 190 SL
1955, 9 300 km, boîte manuelle, 179 000 €. Mougins, France. Tél. +33 6 09 51 85 52

W121 190 SL
1962, 72 000 km, boîte manuelle, 169 000 €. Marcq, France. Tél. +33 6 14 24 11 40

W111 220 Seb
1963, 110 000 km, boîte manuelle, 35 000 €. Le-Mesnil-en-Thelle, France. Tél. +33 3 62 02 80 00

APPAREIL DE DIAGNOSTIC AUTOMATIQUE

pour la lecture et l'effacement des codes défauts.

Protégé contre erreurs de branchement & courts-circuits.
Documentation en 8 langues et liste complète des codes-défauts.

- 10 % pour les lecteurs d'Etoiles Passion
code ETOILE10

Commandez sur
diag-r129.com

Envoi dès réception de la commande

W113 280 SL Pagode
1971, 38 051 km, boîte automatique, 124 000 €.
Vallauris, France. Tél. +33 6 05 95 94 23

V 250d Long AvantGarde (8 places) 7G-Tronic
06/2018, 129 470 km, 49 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

GLE 250d 4-Matic Executive 9G-Tronic
09/2017, 112 130 km, 30 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

GLA 250 4-Matic Fascination 7G-DCT
01/2017, 97 110 km, essence, 28 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

C 220d Executive 7G-DCT
09/2016, 91 410 km, 22 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

CLS 350d 4-Matic Sportline 9G-Tronic
09/2016, 137 550 km, 32 900 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, 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

Pierre Brunelin

OCCASIONS MERCEDES-BENZ
SPÉCIALISTE INDÉPENDANT

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

W124 300 TE
1989, 165 300 km, boîte automatique, 13 900 €. Aix-les-Bains, France. Tél. +33 7 62 63 44 09

R107 500 SL
1987, 184 000 km, boîte automatique, 44 500 €. Poitiers, France. Tél. +33 6 59 10 11 04

W187 220 B cabrio
1951, 15 833 km, boîte manuelle, 85 000 €. Tours, France. Tél. +33 6 59 47 55 28

R107 380 SL
1981, 135 000 km, boîte automatique, 18 490 €. Calais, France. Tél. +33 6 78 74 32 76

W121 190 SL
1957, 19 010 km, boîte manuelle, 139 900 €. Beerzel (Belgique), France. Tél. +32 15 22 43 77

W111 280 SE injection
1977, 148 000 km, boîte manuelle, 11 900 €. Draguignan, France. Tél. +33 6 15 41 25 38

W140 500 SE
1991, 338 800 km, boîte automatique, 7 800 €. Annecy, France. Tél. +33 7 56 81 08 21

W460 230 GE
1981, 76 900 km, boîte manuelle, 74 990 €. Beerzel (Belgique), France. Tél. +3215224377

R171 SLK 350 V6
2004, 44 230 km, boîte manuelle, 19 990 €. Saint Laurent Du Var, France. Tél. +33 4 22 53 05 76

R171 SLK 200
2006, 167 000 km, boîte manuelle, 10 500 €. Lille, France. Tél. +33 6 22 73 59 47

R107 380 SL
1982, 73 000 km, boîte automatique, 63 900 €. Mont-de-Marsan, France. Tél. +33 6 48 50 08 40

W114 250 CE
1971, 32 000 km, boîte automatique, 39 900 €. Mont-de-Marsan, France. Tél. +33 6 48 50 08 40

R230 SL 55 AMG
2004, 123 000 km, boîte automatique, 40 990 €. Nice, France. Tél. +33 7 71 67 26 87

R107 450 SL
1979, 177 000 km, boîte automatique, 27 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 10 17 24 84

W123 230
1977, 127 000 km, boîte manuelle, 7 500 €. Audresselles, France. Tél. +33 6 11 66 33 35

W201 190 E 2.6 Confort A
1988, 290 000 km, boîte automatique, 6 500 €. Audresselles, France. Tél. +33 6 11 66 33 35

C208 CLK 430
2000, 280 000 km, boîte automatique, 7 000 €. La Trinité, France. Tél. +33 6 11 57 97 94

R107 560 SL
1989, 75 000 km, boîte automatique, 50 000 €. Gan, France. Tél. +33 6 62 04 34 32

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

Vos petites annonces gratuites !*

Publiées dans Étoiles passion

Remplissez la grille ci-dessous (une case = 1 lettre) en majuscules et renvoyez-la par e-mail uniquement (scan ou photo), à *redaction@spokeditions.fr* (joignez une photo couleur, cadrage horizontal, de 500 ko minimum)

M	E	R	C	E	D	E	S												

*** Pour les particuliers uniquement.**
Professionnels, pour vos annonces et/ou publicités, contactez Trajectoire Médias : *nicolas@trajectoire-medias.fr*

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : ..... Code postal : .....

..... Ville : .....

E-mail : .....@..... Téléphone : .....

☐ Conformément à la loi Informatique et libertés du 6 janvier 1978, je dispose d'un droit d'accès et de rectification des données me concernant sur simple demande effectuée par courrier. Par l'intermédiaire de SPOKEditions, j'accepte de recevoir des propositions d'entreprises partenaires et de m'inscrire à la newsletter.

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

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.

Vivez intensément votre passion pour l'étoile

CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE

Offrez vous le plaisir de rouler entre passionnés avec le Club Mercedes-Benz France.

Quelque soit votre modèle ou votre région le Club Mercedes-Benz France propose à ses membres un grand choix d'évènements tout au long de l'année :

Rendez-vous périodiques • Salons • Randonnée internationale • Balades dominicales • Programmes de plusieurs jours

Plus de 70 évènements à consulter sur notre site internet !

Pour devenir membre :
https://mb-france.mercedes-benz-clubs.com rubrique **« Adhésion »**
Abonnement au magazine ETOILES-PASSION inclus dans votre adhésion

clubmbf@gmail.com

Club Mercedes-Benz France

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

BPM Heritage

Mercedes 500 E 1992
72 000 km d'origine

Porsche 911 3.2 Carrera 1986
63 000 km

Peugeot 504 GL 1969
69 000 km

Austin-Healey 3000 MKII 1962
Restaurée

Mercedes 300 SL 24 1993
8 500 km

Mercedes 300 SEL 3.5 1972

JAGUAR XK 150 S roadster 1958
Parfaite restauration

Lamborghini Countach 25e anniv 1989
40 000 km, Ex Pilote F1

Audi TT 180 ch 1999
État neuf d'origine

Jaguar type E 3.8 1961
Plancher plat

Mercedes 230 SL 1965
Restaurée

BMW Z1 1989
État neuf 1150 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

NOUVEAU

MERCEDES-AMG SL 63 S E-PERFORMANCE

Le roadster ultime de Mercedes-AMG est le premier modèle SL de l'histoire à accueillir un moteur électrique de 150 kW en plus d'un moteur V8 biturbo de 4 litres. Cette combinaison ultra-efficiente permet de réduire les émissions carbones tout en offrant des performances de conduite sensationnelles.

***Consommation de carburant : 7,7 litres/100km / Consommation électrique pondérée : 11,5 kWh/100 km / Puissance : 600 kW (816 ch) / Couple maximal : 1420 Nm / 0 à 100 km/h : 2,9 secondes. Données WLTP cycle mixte. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.**

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer