



W121 ROADSTER

IL Y A 70 ANS
LA PREMIÈRE SL



Une sélection
de petites annonces
de Mercedes à vendre



CINÉMA

Les Mercedes
sur grand écran



PAGODE 230 SL

Look British
pour belle Toscane



LEWIS HAMILTON

Mercedes-AMG
c'est fini (1/2)



SPOKEditions

www.etoilespassion.com

L 12454 - 68 - F: 11,00 € - RD



ET AUSSI... Mercedes-Benz Heritage à Rétromobile, interview d'Erhard Melcher d'AMG, The ICE St. Moritz, Pebble Beach, la saga des Papamobiles et la Suisse en Classe G...

Saga Classic

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



Mercedes-Benz 230 SL Pagode W113 BVM5

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**
LA ROCHE-SUR-YON | NIVELLES | LILLE | ÎLE-DE-FRANCE

Christophe Relandeau (FRANCE) **06 10 01 62 81**
Bruno Betus (FRANCE) **06 22 44 33 54**
Stephane De Smedt (BELGIQUE) **+32 475 46 28 01**

www.saga-classic.com

Retrouvez-nous

PRESTIGE
AUTO • BEAUNE

16-17-18 MAI 2025
PALAIS DES CONGRÈS DE BEAUNE



Directeur de la publication

Philippe Auquebon
pha@spokeditons.fr

Directeur artistique

Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwestudio.fr

Ont collaboré à ce numéro

Marco Annunziata, Philippe Auquebon,
Hubert Baradat, Stéphane Figuera,
Michel Tona.

Secrétaire de rédaction

Manuella Champion

Photographes

Marco Annunziata, Philippe Auquebon,
Hubert Baradat, Davide de Martis,
Paul Marsan, Mercedes-Benz AG,
Mercedes-Benz Classic, Hans Neubert/
Motorikonen Podcast, Yannick Parot,
Thegoodclick, DR.

Rédaction

SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
+33 (0)6 89 47 67 22
pha@spokeditons.fr

Publicité

Trajectoire Médias
Nicolas Berthy
+33 (0)6 80 15 13 48
nicolas@trajectoire-medias.fr

Abonnements et**Commande d'anciens numéros**

www.etoilespassion.com
+33 (0)6 89 47 67 22
abos@spokeditons.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: Paul Marsan.



© Pexels - Marcelo Gonzalez

ZFE, zone forte d'exclusion...

Au 1^{er} janvier 2025, 43 métropoles devaient normalement mettre en place leur ZFE en excluant, selon le ministère de la Transition Écologique, plus de 1,8 million de véhicules Crit'Air 3 et en réduisant notre liberté de circuler. Mais la confusion reste aujourd'hui la règle et la majorité des Français ignore presque encore tout de ces ZFE, bien aidée en cela par des métropoles fort ennuyées par ces nouvelles dispositions, usant de dispenses ou de dérogations et – volontairement ? – peu transparentes sur le sujet. Alors un conseil, rapprochez-vous de votre mairie pour tenter d'y voir clair et, on l'oublie souvent, interrogez celles de vos destinations en cas de voyage !

Beaucoup plus agréable, la lecture du # 68 d'*Étoiles Passion* vous transportera, 70 ans en arrière, à la création de la somptueuse 190 SL. Vous rencontrerez Marcus Breitschwerdt, président de Mercedes-Benz Heritage de passage à Rétromobile et Laurent Genin, président du Club Mercedes-Benz 190 SL France. Vous découvrirez la saga des Papamobiles, des Mercedes au cinéma, irez faire une balade en Suisse et retracerez le parcours d'Hamilton en F1 chez Mercedes... Bref un numéro riche et varié dont toute l'équipe d'*Étoiles Passion* vous souhaite une chouette lecture !

Philippe Auquebon
pha@spokeditons.fr



Limited Edition

PICOBELLO



WWW.MERAIRTERRE.COM

6 Actus

Échos, trouvailles, dernière minute...

10 Garde-temps

Les nouveautés horlogères

12 Lifestyle

Trouvailles chics et sincères

16 Événement

Peeble Beach, les Oscars des Oldtimers



20 Rencontre

Mercedes-Benz Heritage, le passé et l'avenir

26 Salon Rétromobile

Des étoiles à Paris



Spécial 190 SL

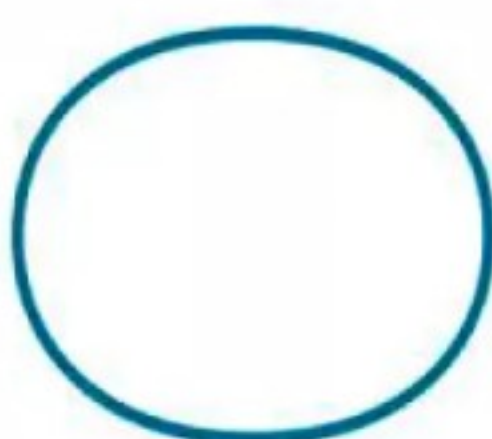
30 Le prototype

34 Le roadster

38 190 SL Rennsport, sportive à options

42 190 SL diesel, record de vitesse

43 Break et berline d'inspiration 190 SL



44 Rencontre

Laurent Genin, président du Club Mercedes-Benz 190 SL France

50 Découverte

Les Mercedes sur grand écran



54 Portfolio

Holy Benz on ice

60 Collection

Pagode 230 SL Toscane

64 Formule 1

Lewis Hamilton, *The boss* première partie

70 Rencontre

Erhard Melcher, les secrets d'AMG

74 Histoire

« Papamobiles », ces Mercedes du Vatican

72 Club

Club 4x4 en Suisse

82 Miniatures

Spécial 70 ans de la 190 SL

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

LA LIVRÉE 2025 DE LA MERCEDES-AMG PETRONAS F1

C'est à l'O2 Arena de Londres, devant plus de 18 000 fans, qu'elle a été dévoilée à l'occasion du F1 75 Live Extravaganza. La couleur noire introduite à la demande de L. Hamilton, qui court désormais chez Ferrari, est conservée. Le Team Principal, Toto Wolff, et les pilotes G. Russell et K. Antonelli étaient de la fête. Pour l'occasion, le team Mercedes-AMG PETRONAS F1 a effectué un spectaculaire arrêt au stand.



© Mercedes-Benz

LA VOITURE LA PLUS SÛRE DE L'ANNÉE

Lors des essais Euro NCAP de 2024, c'est la Mercedes Classe E qui est apparue la voiture la plus sûre grâce à une très forte homogénéité des notes sur chaque critère et, en particulier, sur les systèmes d'assistance technique qui atteignent un niveau exceptionnel. Cela prouve une fois de plus que Mercedes est un constructeur innovateur, encore aujourd'hui.

ENCHÈRES

Lors de la vente aux enchères organisée par RM Sotheby's au Musée Mercedes-Benz de Stuttgart, la première W 196 R à carrosserie Streamliner, propriété de l'Indianapolis Motor Speedway Museum et proposée à un propriétaire privé, a atteint un prix impressionnant de 51155 000 €. Ce résultat en fait la deuxième voiture la plus chère jamais vendue, juste derrière la Mercedes-Benz 300 SLR « Uhlenhaut Coupé » de 1955, vendue par RM Sotheby's pour 135 millions d'euros en 2022.



D.R.

MERCEDES EN PASSE D'ABANDONNER LE CUIR

Pour abandonner le cuir véritable sans céder à la facilité du « cuir vegan », skai amélioré, Mercedes travaille sur un matériau révolutionnaire reproduisant ses caractéristiques. Grâce à un procédé chimique, huile de pyrolyse produite à partir de pneus usagés et biométhane extrait de déchets agricoles, sont transformés en fibres plastiques puis en microfibres, auxquelles sont ajoutées des protéines et polymères biosourcés. Résultat, une matière qui peut même être tannée ! Vous ne vous assoirez plus dans votre Mercedes de la même façon.



D.R.

LA PEINTURE SOLAIRE DE MERCEDES

Cette idée peut paraître farfelue, mais c'est bel et bien Mercedes qui dévoile une peinture solaire innovante. La firme allemande a présenté une peinture photovoltaïque a priori capable de transformer toute carrosserie automobile en petite centrale électrique. Est-ce le gage d'une autonomie illimitée ? Selon Mercedes, une voiture moyenne ainsi peinte pourrait produire assez d'électricité pour parcourir, n'importe où dans le monde, plusieurs milliers de kilomètres par an. À vérifier...



D.R.

LOBBY EUROPÉEN

En 2025, Ola Källenius, le PDG de Mercedes-Benz a pris la tête de l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA), le lobby du secteur automobile à Bruxelles. Le conseil d'administration l'a élu en remplacement de Luca de Meo, patron de Renault, nommé en 2023 et arrivé au terme de ses deux mandats d'un an. Suite au limogeage de C. Tavares, l'ACEA a approuvé le retour de Stellantis. Une bonne chose selon Mr de Meo pour qui « il est plus que jamais temps de jouer en équipe en Europe »... surtout au regard des offensives chinoises sur notre continent

CRÉATION DU PRIX BERTHA BENZ



D.R.

Toutes les lauréates du premier Prix Bertha Benz, consacré à l'innovation responsable, étaient présentes à la belle cérémonie organisée par Mercedes-Benz au magnifique Château de Théoule (Côte d'Azur) pour son programme dédié aux femmes entrepreneurs. Cette année c'est Manon Leroux, fondatrice de Save&Care! qui est élue. Ce mécénat rencontre un succès croissant comme le prouvent les 300 candidatures enregistrées.

L'OFFICIEL DES CLASSICS



C'est la première édition française. L'ouvrage de 688 pages est lancé à l'occasion de Rétromobile et c'est un évènement.

Jamais un ouvrage n'avait recensé plus de 15 000 modèles et 600 marques automobiles. L'Officiel des Classics vous offre un voyage dans le temps des années 1910 à nos jours pour rêver et s'informer. Prix 40 €. Pour commander : www.lofficieldesclassics.com ou par téléphone 0980801972.

FREINS RÉVOLUTIONNAIRES



D.R.

Mercedes présente un nouveau système de freinage intégré au groupe motopropulseur des véhicules électriques, présentant plusieurs avantages significatifs et ne nécessitant aucun entretien sur toute la durée de vie du véhicule. Le système utilise un disque fixe refroidi par eau et une plaquette circulaire, réduisant l'usure et piégeant les particules de poussière. Cette innovation prend tout son sens en prévision de la norme Euro 7 sur les émissions de particules dues au freinage qui ne devront pas dépasser 3 mg/km à partir de 2035.

AMG ÉLECTRIQUE



Les essais hivernaux des premiers prototypes du SUV Mercedes-AMG haute performance, qui sera le deuxième véhicule construit sur l'architecture AMG.EA entièrement électrique, ont commencé dans le nord de la Suède. Première étape d'un long processus, les composants sont durement testés près du cercle polaire arctique, à des températures bien inférieures au point de congélation. Particularité intéressante, le nouveau SUV utilise des moteurs à flux axial et un nouveau concept de batterie haute performance.

© Mercedes-Benz

2024, RECORD BATTU AU MUSÉE



Jamais depuis 2006, le musée Mercedes-Benz n'avait vu autant de visiteurs qu'en 2024. Ils étaient 882 422 en provenance de 162 pays, soit plus de 10 % de progression par rapport à 2023 (800 245). Les plus nombreux venaient de France, de Chine et des États-Unis pour découvrir l'histoire de Mercedes-Benz et en apprendre davantage sur le développement multiforme de la mobilité. Et le 12 septembre 2024, le Musée a accueilli son 13 millionième visiteur !

POOL CO₂ AVEC POLESTAR, SMART ET VOLVO

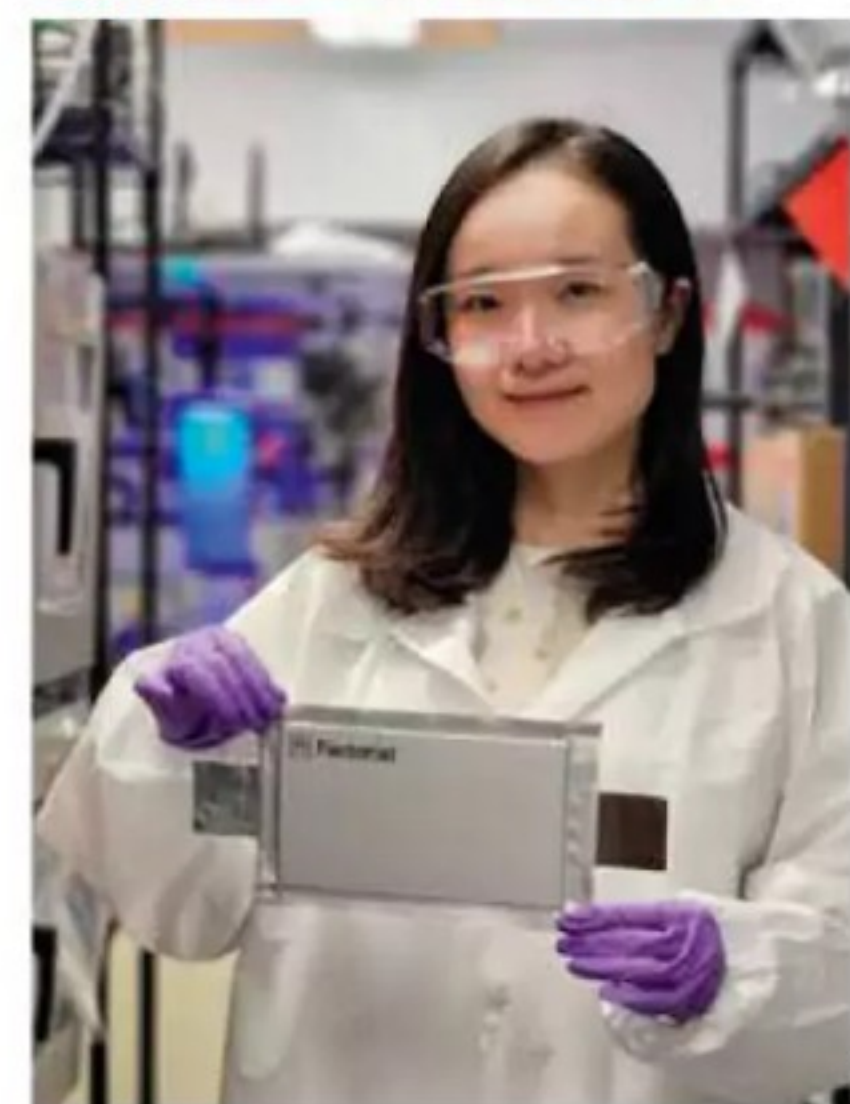
En vue des objectifs CAFE qui doivent entrer en vigueur en 2025, Mercedes va faire appel aux marques de son actionnaire principal (10 %), le groupe chinois Geely, très bien positionnées sur l'électrique, et acheter des crédits CO₂ à Smart, Polestar et Volvo. Il y aura donc 2 « pools CO₂ » : le premier autour de Tesla qui alimentera Stellantis, Toyota, Ford, Mazda et Subaru. Le second constitué par Mercedes profitera de Polestar et Smart, deux marques entièrement électriques et de Volvo, qui est excédentaire en crédit CO₂.



ADIDAS S'ASSOCIE À MERCEDES EN F1

Mercedes-AMG Petronas F1a annoncé sa collaboration avec Adidas dès la prochaine saison et ce pour plusieurs années. Remplaçant Puma et Tommy Hilfiger, Adidas va devenir l'équipementier de l'écurie de Formule 1 et lui fournir notamment une production complète de vêtements, des chaussures aux accessoires, que ce soit pour les pilotes, les mécaniciens et les ingénieurs. La première collection a été dévoilée en février. D'autres sorties en édition limitée sont également prévues durant toute l'année pour satisfaire les fans.

À QUAND LES BATTERIES SOLIDES



En association avec l'américain Factorial qui a innové pour améliorer les performances des cellules, accélérer les délais de production, réduire les coûts et diminuer le poids de ses batteries Solstice, Mercedes a franchi une étape importante dans le développement des électrolytes solides. En effet, pour la première fois, les cellules de la Solstice ont atteint une capacité de 40 Ah qui démontre la maturité technique nécessaire pour les applications commerciales. L'entreprise vise une autonomie de 950 km... qui changerait presque tout !

PORTRAIT HOMMAGE À SIR LEWIS HAMILTON



À l'occasion de la fin de la collaboration entre Lewis Hamilton et Mercedes AMG, Valérie Durand, artiste française cotée, signe ce magnifique portrait du pilote. Œuvre originale unique (1/1) réalisée, sur toile, à la peinture à huile et au couteau. Dimensions 116 x 88 cm. Certificat d'authenticité inclus. Prix : 6 429 €. Profitez de - 5 % sur toute la collection Mercedes avec le code « ETOILE » en commandant www.mypilotcollection.com.



Capotes & accessoires

pour les cabriolets d'antan et de maintenant...



www.comptoirducabriolet.com



04 68 41 56 01

KULTSTERNE FRANCE

Spécialiste Mercedes 50' 60' 70'

Une voiture à vendre ? Nicolas se déplace
dans toute la France pour l'évaluer.

Nicolas Desforges
Agent Commercial
06 31 59 80 10



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



Disponible :

Mercedes 190SL

à restaurer, française
3ème siège

tél : 01 60 82 98 19

www.kultsternefrance.com

91470 Forges les bains

PARCE QUE LA PASSION DES BELLES MÉCANIQUES SE CONJUGUE AUSSI BIEN EN AUTOMOBILE QU'EN HORLOGERIE, CHAQUE TRIMESTRE, ÉTOILES PASSION VOUS PROPOSE UNE SÉLECTION - TRÈS SUBJECTIVE ! - DE BEAUX CADRANS.

Photos D. R.



Vendetta II Automatic

Modèle Wandering Hour Gray Orange, plus élégant, beaucoup plus lisible et plus robuste que l'original. Il utilise le mouvement d'heure vagabonde personnalisé de Xeric. Boîtier (44 mm) en acier inox 316L. Disques d'heures en aluminium anodisé avec Super-LumiNova® pour un éclairage longue durée. Mouvement Calibre Xeric X2.1 Wandering Hour automatique sur base Miyota 9039. Réserve de marche de 36 heures, remontage automatique ou manuel. Étanchéité 100 m. Lunette, côté et fond brossés. Molettes polies. Verre saphir anti-rayure avec revêtement antireflet. Bracelet en silicone moulé bicolore personnalisé de 22 mm. Numéroté individuellement à 999 par couleur. 1 099 \$.

www.xeric.com

1



1 • MAT Picobello Titane Grade 5

Véritable retour aux sources et nouvelle page de l'histoire de la maison MAT. Modèle en titane Grade 5 ultraléger, équipé d'une lunette bidirectionnelle en céramique verte avec marquages luminescents. Mouvement mécanique à remontage mécanique suisse (Soprod M100), verre en saphir dôme inrayable traité antireflet. Étanchéité 200 m. Réserve de marche 42 h. Livrée avec 3 bracelets. Éditée en série limitée à seulement 200 exemplaires. 1 180 €.

www.merairterre.com

2 • Garmin fēnix® 8 AMOLED

Pour les athlètes et les aventuriers voulant repousser leurs limites, montre connectée GPS multisports aux performances exceptionnelles et s'adaptant aux grands poignets (diamètre 51 mm). Écran amoled haute définition ultra lumineux, autonomie de 29 jours. Fonctions avancées de musculation et de plongée, haut-parleur et micro internes pour les commandes vocales, lampe de poche LED intégrée. Bracelet en cuir marron. Réf. 10-02905-40. 1 299,99 €.

www.garmin.com

2



3



3 • Hanhart PRIMUS Racer Steel Blue

Hanhart fournissait déjà des garde-temps lors des premières courses automobiles. Cadran diamètre 44 mm en acier inox et lunette cannelée avec insert rouge. Mouvement chronographe automatique HAN3809. Verre saphir convexe avec traitement antireflet sur une face. Chiffres revêtus de Super-LumiNova®. Étanchéité 100 m. Réserve de marche de 42 h. Bracelet en cuir de veau. 2 590 €.

www.hanhart.com

4 • EDOX Chronorally Automatic

Le modèle représente tout l'héritage et le savoir-faire de la maison Suisse. Abordant un cadran très sportif, ce garde-temps bénéficie d'une ouverture date à 3 heures, ainsi que de la traditionnelle heure et minute centrale. Boîtier 45 mm en titane. Verre saphir anti-rayure. Mouvement automatique Caliber 011 (SW 500). Remontage manuel en tournant la couronne. Réserve de marche 40 h. Étanchéité 100 m. Réf. 01129-TBUCBR-BUBR. 2 745 € HT.

www.edox.ch

4



5



5 • Tudor Black Bay Chrono

Boîtier en acier 41 mm, finition satinée et polie. Lunette fixe en or jaune massif avec disque en aluminium éloxé noir mat avec échelle tachymétrique, indications dorées. Calibre Manufacture MT5813 (COSC). Mouvement mécanique à remontage automatique. Réserve de marche d'environ 70 heures. Cadran noir, bombé. Poussoirs en or jaune massif vissés à 2 h et à 4 h. Glace saphir bombée. Étanche jusqu'à 200 m. Bracelet en tissu noir avec boucle. Réf. M79363N-0003. 6 540 €.

www.tudorwatch.com

6 • Hamilton Intra-Matic Auto Chrono

Montre sportive et classique, réinterprétation moderne d'un modèle emblématique datant de 1968, associant charme sixties et mouvement chronographe automatique H-31 exclusif. Boîtier 40 mm. Cadran bleu en inox, verre saphir traité antireflet. Réserve de marche de 60 h. Étanchéité 100 m. Bracelet en cuir de vachette avec boucle ardillon. Réf. H38416541. 2 445 €.

www.hamiltonwatch.com

6



LE PRINTEMPS ARRIVE, LES SORTIES EN ANCIENNES AUSSI! ALORS ÉTOILES PASSION VOUS PROPOSE UNE SÉLECTION D'OBJETS, D'ACCESSOIRES ET DE VÊTEMENTS SYMPAS ET ADAPTÉS À LA SAISON!



Chaise pliante camping

Chaise pliante camping Mercedes-Benz de coloris marron avec étoile Mercedes brodée sur le devant et monogramme Mercedes-Benz brodé au dos. Accoudoirs avec porte-gobelet intégré. Structure en tubes d'acier. Charge maximum admissible 160 kg. Made for Mercedes-Benz by BRUNNER. Dimension repliée : 17 x 97 cm. Dimension dépliée : env. 90 x 60 x 50/90 cm. Poids : 4,5 kg. **91 €.**
<https://accessories.mercedes-benz.com/fr>

Sac à dos Mercedes-Benz Classic

Le sac à dos accueille un compartiment principal pour les documents au format A4 et un autre matelassé pour ordinateur portable avec bande de sécurité. Compartiment zippé à l'avant et à l'intérieur et deux compartiments enfichables. Équipé d'un porte-stylos. Pour plus de confort, le sac à dos est doté de sangles matelassées à réglages métallisés et d'une anse en cuir. Couleur bleu/cognac. Matière extérieure et doublure 100 % polyester recyclé. Dimensions 30 x 14 x 40 cm. Réf. B66045752.

214 €.

<https://accessories.mercedes-benz.com/fr>



Boutons de Manchette BRM Gris Métal

Très chics et d'inspiration automobile, les boutons de manchette, nouveaux bijoux de la marque française BRM, de couleur gris métal, ont été fabriqués en inox PVD gris métallisé. Réf. BRM4937.

150 €.

www.1923autos.com



Coffret sommelier

Pour les gourmets, il magnifie vos dégustations de vin rouge, blanc ou rosé partout où vous allez. Le coffret comprend un couteau sommelier en acier inoxydable pour ouvrir toutes les bouteilles dans les règles de l'art et un bouchon de bouteille avec tête en bois vernis modelé comme le pommeau de levier de vitesses du 300 SL. Coloris : beige crème/argent. Matière : acier inoxydable/bois. Dimensions de la boîte : 10,8 x 14,3 x 5,5 cm. Réf. B66041565. **45 €.**
<https://accessories.mercedes-benz.com/fr>



Poussette Mercedes x Hartan

Plus de sécurité, un design de première classe et des fonctions pratiques, c'est la promesse de la nouvelle poussette Mercedes-Benz x Hartan. Dernier-né de la collection, le modèle « Performance », qui offre des dimensions compactes et un look moderne, est disponible en six designs finement coordonnés en similicuir végétal de haute qualité. Citons le système de harnais innovant « Quick Fix » et un hublot réglable individuellement qui assure une circulation optimale de l'air. **1215 €.**
www.hartan.de





HYPERCARS, SUPERCARS ET GT D'EXCEPTION TOUTES MARQUES
Rallye touristique unique et business émotionnel*

5 JOURS 4 NUITS AU CŒUR DES ALPES
25 ÉQUIPAGES - HÔTEL *** SPA NUXE**

Tous modèles Mercedes-Benz sportives et AMG depuis 2000 éligibles



* Pour en savoir plus sur notre concept,
scannez le QR code

Inscriptions également
disponibles sur
www.adrenaline-mobilite.com

Une production

Adrénaline

Pulse votre mobilité

Étoiles
passion
LES MERCEDES-BENZ D'OR ET D'ARGENT 2011

TEA CEREDÉ

LUXE INFINITY

W5 weespots

PAN
ADRENALINE

Classics Stickers

ATELIER DES ORS

PIRELLI

Liste de partenaires susceptibles d'évoluer jusqu'à la date de l'événement. Pour devenir partenaire : nicolas@adrenaline-mobilite.com



Veste Warson coupe-vent Jo Siffert

Parce qu'au printemps la météo peut encore être capricieuse, Warson a conçu cette veste doublée coupe-vent. Elle résiste aussi à une légère pluie, mais n'est pas 100 % waterproof. Mais cela devrait être suffisant pour vous protéger dans votre cabriolet. Convient aussi aux femmes (taille XS). Signature de Jo Siffert. Coloris bleu. Produit en polyester non extensible. Réf. WM4552. **149 €.**
www.1923shop.com

Avantree Roadtrip

Équipé du Bluetooth 5.0 et de l'appairage NFC pour garantir une connexion rapide et stable, l'Avantree Roadtrip est un excellent haut-parleur portable Bluetooth destiné spécialement à être utilisé dans une voiture. L'autonomie vous permet d'écouter de la musique pendant 10 heures. Aussi utilisable comme haut-parleur pour les appels mains libres. De plus, il prend en charge les connexions multipoints, vous permettant de basculer facilement entre deux appareils. **69,99 €.**
www.avantree.com/fr



Silhouette automobile 300 SL

Fabrication artisanale par notre partenaire T-Bolides. Entièrement en acier et présentée dans son support bois, cette silhouette automobile de la célèbre Mercedes 300 SL se présente parfaitement sur un meuble, un bureau ou encore sur un mur. Chaque modèle est numéroté par l'artiste Thomas. Dimensions : cadre de 26 x 8 cm. Réf. TBO4343. **74 €.**
www.1923autos.com

Mercedes-Benz Racing 1900-1955

Mercedes-Benz Racing 1900-1955 relate les incroyables performances de course qui ont eu lieu entre 1900 et 1955, lorsque Daimler-Benz s'est retiré des Grands Prix et des courses de voitures de sport. À travers ce livre, Roy Smith fait une chronique illustrée des 55 premières années d'épreuves, de tribulations, de victoires, de revers qui ont impacté le département Course de Mercedes-Benz. ISBN 9781836440024. Livre relié - 30,5 x 25 cm - 608 pages - 1200 photos.



Sneacker Drack

Benson&Cherry présente Drack, une sneaker pour homme à la semelle robuste offrant une adhérence idéale pour vos activités quotidiennes. Un design épuré (disponible en plusieurs coloris) pour satisfaire tous les styles, une confection en matériaux résistants et légers pour un confort optimal. Logo embossé sur l'arrière et ajustement parfait grâce aux tailles disponibles, du 41 au 46. **69,99 €.**
www.bensonandcherry.com

PARTAGER LA PASSION DE TOUTES LES PORSCHE



EN KIOSQUE OU EN COMMANDE SUR
www.ferdinandlemag.com

Anciens numéros et abonnements également disponibles

Avec le Pacifique en toile de fond et sa réputation d'élégance inégalée, le concours est devenu la référence mondiale, attirant les plus beaux exemples de restauration automobile.





Pebble Beach

LES OSCARS DES OLDTIMERS

CHAQUE ANNÉE À LA FIN DU MOIS D'AOUT,
C'EST EN BORDURE DU PACIFIQUE QUE SE RETROUVE
LE GRATIN DES COLLECTIONNEURS DU MONDE ENTIER.
À DIX REPRIS DEPUIS 1950, DES MERCEDES
D'AVANT-GUERRE ONT ÉTÉ SACRÉES « BEST OF SHOW »
AU TRÈS SELECT CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE
PEBBLE BEACH.

Par Michel Tona - Photos Mercedes-Benz

Le concours dominical est le clou de la Monterey Car Week, qui a lieu la troisième semaine d'août. Elle s'étend du bourg de Carmel, sorte de Deauville du Pacifique dont Clint Eastwood fut le maire – au golf de Pebble Beach, en passant par le circuit de Laguna Seca et j'en passe. Depuis sa création en 1950, ce concours d'élégance est le nec plus ultra des événements automobiles *oldtimer*. *The place to be* où, sur le domaine du très select 18 trous de Pebble Beach, sont honorées les automobiles les plus rares et les plus exclusives. Le concours va bien au-delà d'une simple exposition de voitures anciennes. Il célèbre le design – le jury est composé de nombreux designers automobiles, en poste ou retraités –, l'artisanat et l'histoire automobile. En effet, les véhicules sont jugés non seulement sur leur attrait esthétique, mais aussi sur leur importance historique, leur authenticité et la qualité de leur restauration. Le prix le plus convoité, le fameux « Best of Show », représente le summum de la reconnaissance dans le monde de l'automobile classique, aux USA, mais aussi,

sans doute, dans le monde. Les voitures d'avant-guerre ont, la plupart du temps, eu la préférence du jury. Engagés dans une véritable compétition, remporter Pebble Beach est une consécration pour de nombreux collectionneurs, en premier lieu américains. Moults autres distinctions sont également décernées à Pebble Beach, notamment le prix du cabriolet le plus élégant et celui de la voiture de sport la plus stylée.

Mercedes-Benz parmi les plus titrées

Parmi la myriade de marques ayant participé, le constructeur allemand a vu ses modèles classiques couronnés « Best of Show » à dix reprises. Une reconnaissance qui permet de renforcer la réputation de ces véhicules, tant pour leur niveau d'ingénierie « world class », comme on dit outre-Atlantique, que pour leur design époustouflant. Exceptionnel : les 500 et 540 K représentent la moitié des Mercedes couronnées ! Autant de victoires témoignant de la volonté de préservation de son inestimable patrimoine à travers la division Mercedes-Benz Heritage, dirigée par Marcus Breitschwerdt qui rend désormais ↗



L'événement captive les passionnés d'automobiles, les collectionneurs, les journalistes et les pontes de l'industrie automobile.

↳ directement compte au PDG du groupe. Déambuler sur les greens du golf lors de cette « chasse aux trésors » géante est un ravissement de chaque instant. À perte de vue, et au fil des allées, les longs capots soulignent la richesse de la production automobile. Pebble Beach est l'occasion de côtoyer et d'approcher, l'espace de quelques heures – et contre 500 \$ (!) –, quelques-unes des plus belles carrosseries de l'histoire mais aussi de découvrir des modèles méconnus. Ainsi, en 2021, la

« Pebble beach, c'est le superbowl des voitures anciennes! ».

Jay Leno

maison de ventes aux enchères Gooding & Company présentait l'unique 230 SL à carrosserie Pininfarina. Si vous avez la chance d'y assister, vous remarquerez les nombreuses autos ornées d'un grand ruban vert, attestant de leur participation au Pebble Beach Tour d'Elegance, un parcours de 70 miles autour de la pittoresque péninsule de Monterey sise à 500 km au nord de Los Angeles.

Lien avec le présent

Les stratégies marketing des constructeurs automobiles premium et de luxe ont bien compris l'aura que représente cet événement. En particulier Mercedes-Benz, dont les USA sont le second marché derrière la Chine mais devant l'Allemagne. La présence de l'Étoile à Pebble Beach ne se limite pas au concours et au tour d'élégance, souvent ouvert par d'illustres modèles de la marque. Mercedes en profite aussi pour présenter à la presse, et à quelques happy few, ses derniers modèles ultra haut de gamme. Qu'il s'agisse de dévoiler un concept électrique futuriste ou une classique d'avant-guerre méticuleusement restaurée, Mercedes-Benz renforce ainsi sa *brand value*. Celle-ci, évaluée chaque année par un cabinet spécialisé, place constamment la marque, valorisée à plus de 50 milliards de dollars, parmi les 10 marques les plus « bankable », tous secteurs confondus. ■



Pebble Beach représente, pour Mercedes, une occasion en or d'honorer son héritage et d'inspirer les générations futures.



Des 500 et 540 K à la sportive 710 SSK, les Mercedes ont toujours impressionné, tant les juges que le public.



Le Best of Show 2023 a été attribué à cette 540 K Spezial-Roadster livrée au Roi d'Afghanistan en 1937.



Lors de l'édition 2019, la « Mercedes-Benz Star Lounge » a permis à la marque de célébrer 125 ans de Motorsport. La présence de la SSKL streamline de 1932, entièrement reconstruite et remise sur route, a marqué les esprits.



Pour le jury, sélectionner les trois finalistes parmi une liste de plus de 200 classiques relève souvent du casse-tête.

Les Mercedes-Benz « Best of show » à Pebble Beach	
1971	680 S Gangloff Open Tourer (1927)
1973	540 K Special Cabriolet A (1939)
1982	500 K Special Roadster (1935)
1986	500 K Special Roadster (1936)*
1993	710 SSK Count Trossi Sports Roadster (1930)**
2001	700 SS Erdmann & Rossi Roadster (1930)*
2012	680 S Saoutchik Torpedo (1928)
2017	680 S Barker Tourer (1929)
2021	540 K Autobahn Kurier (1938)*
2023	540 K Special Roadster (1937)

* Collection d'Arturo Keller. ** Collection de Ralph Lauren.



Marcus Breitschwerdt, président de Mercedes-Benz Heritage, rappelle à l'envi que la qualité et la durabilité des Mercedes-Benz trouvent leur origine dans l'ancrage régional de la marque.

Marcus Breitschwerdt

MERCEDES-BENZ HERITAGE LE PASSÉ ET L'AVENIR

AU TRAVERS DE SA FILIALE MERCEDES-BENZ HERITAGE, LA MARQUE ACCORDE ENCORE PLUS QU'AUPARAVANT D'IMPORTANCE À SON HISTOIRE ET À SON PATRIMOINE. ET COMME NOUS L'EXPLIQUE MARCUS BREITSCHWERDT, SON PRÉSIDENT, C'EST CRUCIAL AUJOURD'HUI AVEC L'ÉLECTRIFICATION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET L'ARRIVÉE SUR LE MARCHÉ DES CONCURRENTS, CHINOIS NOTAMMENT. CETTE ANNÉE, RÉTROMOBILE COMMENÇAIT DEUX JOURS APRÈS LA VENTE RECORD ET HISTORIQUE D'UNE W196 R STROMLINIENWAGEN. UNE EXCELLENTE ENTRÉE EN MATIÈRE.

Par Philippe Auquebon - Photos Mercedes-Benz AG - Thegoodclick - DR

Samedi 1^{er} février, sous le marteau de RM Sotheby's et dans l'enceinte du musée Mercedes, à Stuttgart, la W196 R Stromlinienwagen mise en vente a atteint le fabuleux montant de 51 155 000 euros ! Cette auto est ainsi devenue la Formule 1 la plus chère du monde, loin cependant de sa cousine 300 SLR Uhlenhaut Coupé adjugée 135 millions il y a deux ans. Marcus Breitschwerdt précise : « Cette auto,

nous l'avions offerte au musée d'Indianapolis, en 1965, pour souligner les excellentes relations entre l'Allemagne et les États-Unis, rendre hommage au Speedway et marquer les 50 ans de la victoire d'une Mercedes en 1915. Mais, aujourd'hui, le musée modifie sa stratégie en se concentrant sur la compétition américaine et en finançant sa fondation. Avec ces nouveaux objectifs, il a décidé de se séparer de toutes les autos non américaines ». Mercedes-Benz a naturellement été associée à la vente : « Le

musée nous a informés de sa décision. Comme nous leur avons offert cette auto, indiscutablement l'une des plus importantes et emblématiques jamais construites, nous l'avons exposée sur notre stand à Pebble Beach, puis nous l'avons rapatriée à Stuttgart, au Classic Center. Nos équipes en ont alors fait une expertise extrêmement poussée, puis accueilli et renseigné les acheteurs potentiels ». Parce qu'elle n'en avait pas besoin ? « Elle est en très bon état pour une auto de course qui n'a pas roulé depuis 50 ans. Nous ne l'avons pas redémarrée et il faudra naturellement la remettre en route avec beaucoup de précautions et de prudence. Il faudra changer quelques éléments, étudier les pièces en magnésium et le châssis. C'est de la très haute technologie, mais Mercedes-Benz Heritage a d'excellents techniciens. C'est notre métier ! ».

Vente assistée

M. Breitschwerdt de préciser : « Comme il fallait que cette vente se passe dans les meilleures conditions et, naturellement, pour le meilleur résultat, nous avons proposé au musée le principe d'une vente aux enchères et avons collaboré dans ce but avec Robert Myers de ↗



Le stand de Mercedes-Benz Heritage, idéalement placé, présente toutes les activités de la société : restauration, patrimoine, négoce, accessoires, pièces...



Jeu de lumière autour de la caisse de la Mercedes 300 SL pour magnifier ses lignes intemporelles. Très réussi.

↳ *RM Sotheby's* ». La marque a aussi aidé en mettant le musée Mercedes à disposition, idéal puisqu'à seulement quelques encablures de l'endroit où les ingénieurs ont pensé et construit la voiture à l'époque : « *Ce fut une très longue journée, exceptionnelle, même si la vente en elle-même ne dure qu'une vingtaine de minutes. Quand le marteau tombe, il y a beaucoup d'excitation, de stress, de sueur même !* ». Concernant le prix atteint, certains le jugent exceptionnel, mais quelques voix un peu déçues s'élèvent. M. Breitschwerdt n'est pas de cet avis : « *Pendant très longtemps les autos de compétition, notamment les Formule 1, ont été sous-cotées parce qu'elles n'étaient plus en très bon état et qu'il était difficile de les restaurer et les entretenir. Mais cela change, car nous savons les gérer et les remettre sur la route assez rapidement. Selon nous, la W196 R se situait au-dessus de 50 millions et c'est ce que nous avons indiqué. Et dans quelques années, cette auto, roulante, pourrait facilement atteindre 75 millions, car elle a un passé historique, elle embarque beaucoup de technologie... et parce que c'est tout simplement l'une des plus sublimes autos jamais construites* ». À l'époque d'ailleurs, Andy Warhol ne s'y est pas trompé dans sa série « *Cars* », lui qui a immortalisé la W196 R en vert et bleu, une toile aujourd'hui estimée 40 millions d'euros !

Nouvelle organisation

Sur son stand, Mercedes-Benz Heritage développe aussi le négoce : « *Dans le passé, nous nous concentrons sur notre collection, une centaine d'autos exposée au Musée et environ 1 100 autres, précieusement conservées dans des réserves spéciales, totalement anonymes pour d'évidentes raisons de sécurité. Nous*

nous efforçons de toutes les garder en bon état. Après le rachat de Kienle, nous avons plus que doublé nos capacités d'intervention et nous prenons en charge toutes les Mercedes de plus de 25 ans ». Est-ce à dire que les autos exceptionnelles, comme cette R 107 300 SL, qui totalise moins de 4000 km, proviennent de la collection ? : « *Non, nous faisons du vrai négoce. Nous achetons des voitures et nous les*

vendons. Seule exception à cette règle, nous pourrions vendre un doublon de la collection dans l'unique but de racheter un autre véhicule et d'enrichir la collection, pas pour gagner de l'argent. Et cette 300 SL exposée derrière moi a aussi été achetée ». Mercedes-Benz Heritage chapeaute aujourd'hui l'ensemble des activités Classic : le musée, la collection, l'atelier du Classic Center, les expertises officielles, l'événementiel, les clubs, le merchandising, les accessoires et le négoce : « *Ainsi, nous sommes le plus grand restaurateur de Mercedes-Benz au monde et le seul ayant accès à l'ensemble des archives que nous ne rendons pas totalement publiques pour éviter de potentielles fraudes. Il est important que la marque en sache plus que quiconque sur ses propres produits. C'est le cas et cela restera comme cela* ». Concernant les pièces de rechange, cruciales pour entretenir les anciennes autos, Mercedes-Benz Heritage en a la responsabilité dès lors que la production en série de l'auto a été arrêtée depuis plus de 15 ans : « *C'est important, car dans leur cycle de vie, les pièces de rechange ont beau-*

Mercedes-Benz Heritage ou toutes les compétences nécessaires pour restaurer sous un seul toit une voiture classique de la marque.



Exposer une caisse nue, à blanc, c'est rendre hommage au savoir-faire incomparable des compagnons carrossiers.



La livrée bicolore, si elle ne fait pas oublier la taille de l'auto, la rend moins massive et lui va à ravir.



600, nombre bien connu chez Mercedes, est synonyme de luxe, de puissance et de performance.



Le carnet original de la voiture, au nom de la Callas. Simplement inestimable...



Comme toutes les marques ayant une longue histoire, Mercedes-Benz développe une riche gamme d'accessoires classiques.

La W196 R est indiscutablement l'une des plus belles voitures de course jamais construites.



↳ coup de valeur au début, moins quand l'auto n'est plus produite, puis de nouveau quand elle devient de collection avec, en plus, les soucis d'approvisionnement. C'est là que nous intervenons pour relancer d'éventuelles productions totalement conformes à l'origine ». Pour maîtriser la qualité et le respect de l'origine du parc « Collection », Mercedes-Benz Heritage va prochainement lancer et développer, à travers le monde, un label Classic Partner réservé aux concessionnaires de la marque acceptant un cahier des charges spécifique, des formations et des certifications particulières pour les véhicules anciens.

Un stand qui a du sens !

Sur le marché de la collection, il est désormais entendu que certaines voitures ne doivent plus être considérées comme des autos, mais comme des chefs-d'œuvre de la civilisation et du patrimoine culturel. C'est indéniablement le cas de la 300 SL. Plus proche de nous, le concept C 111-II est en passe de devenir iconique, comme le rappelle M. Breitschwerdt : « Il y a deux ans, j'ai conduit la version V8 dans les rues de Los Angeles. À chaque feu rouge, les gens nous observaient et, réalisant que c'était une Mercedes, nous demandaient quand était prévu le lancement. Et quand j'étais petit, il y avait ce jeu de cartes de voitures où il fallait avoir de meilleures caractéristiques que son copain.

Lorsqu'on avait cette auto orange, on gagnait sur tous les points ! ». L'auto a plus de 50 ans et le public pense que c'est le prototype d'un véhicule qui sera encore sur le marché dans 10 ans ! C'est incroyable : cette version embarque en revanche un projet de moteur expérimental Wankel qui, en raison de la crise pétrolière, n'a pas abouti. Aujourd'hui, on pourrait aisément le catalyser ou baisser drastiquement sa consommation, mais, à l'époque, cela n'a pas été envisagé : « La présenter ici, c'est rappeler qu'aujourd'hui nous sommes à nouveau dans une période de transition concernant les modes de propulsion, que la chasse au poids reste fondamentale pour l'automobile, tout comme la connectivité et le numérique et, surtout, que chez Mercedes-Benz, nous avons toujours eu l'esprit ouvert et la volonté de tester toutes les solutions se présentant à nous. L'an dernier, nous avons redémarré la voiture de la Targa Florio 1924 qui, à l'époque, grâce à G. Daimler et F. Porsche, était aussi révolutionnaire. Notre ADN, ce n'est pas une question d'électricité, ce n'est pas une question de nombre de cylindres, c'est une question d'état d'esprit pionnier qui nous pousse à toujours expérimenter et améliorer ». La 600 qui a appartenu à la Callas est emblématique de cet état d'esprit : « Quand on l'a développée, nous souhaitons qu'elle soit la plus automatisée possible. Deux pistes ont été testées : le tout électrique ou le tout hydraulique.



Un « simple » 300 SL (R 107) sur le stand Mercedes ? Cela peut surprendre jusqu'à apprendre qu'il n'affiche que 3 850 km. Rarissime !

Ce dernier l'a emporté, car il suffisait de canalisations et d'un compresseur alors qu'il aurait fallu trop de moteurs et un gros générateur pour le circuit électrique ». Chez Mercedes, si on s'attache toujours à trouver la meilleure solution, il n'y a jamais aucun a priori.

Authenticité

Aujourd'hui, grâce aux politiciens qui veulent plus de sécurité, il y a tellement de normes entourant la conception d'une automobile, qu'elle doit répondre à des objectifs contradictoires qui, au final, la font grossir à vue d'œil : « Et dans la foulée, ces mêmes politiciens nous accusent de faire des autos trop lourdes... qui, pour autant, sont certainement l'un des endroits les plus sûrs pour l'être humain. Sans



Le concept C111, révolutionnaire à l'époque, marque encore les esprits par le modernisme de ses superbes lignes.

blâmer les politiciens, force est de constater que les amateurs de voitures anciennes sont certainement ravis de rouler dans des autos qui vont à l'essentiel, offrent des formes magnifiques et des attributs aujourd'hui interdits. Des objets anthropologiques témoin de la philosophie de leur époque ». Actuellement, la concurrence chinoise se fait plus forte à domicile et débarque en Europe, alors la valeur de la

marque prend une importance capitale : « Il y a toujours eu du bon et du mauvais vin, de bonnes et de mauvaises montres, de bonnes et de mauvaises automobiles. Tous les constructeurs peuvent fabriquer de bonnes voitures, mais les clients se tournent vers de vraies marques, au territoire bien défini, pour exprimer leur personnalité et se réassurer. Les marques mondiales, comme Mercedes, ont toutes des origines et des

racines locales qui les rendent authentiques et performantes. Ceux qui aiment le vin ou le fromage français ne l'aiment pas parce que c'est du vin ou du fromage, mais parce qu'il est français. Les amateurs de Bourgogne l'apprécient parce qu'il est fait en Bourgogne depuis des générations ! Il y a de nombreux vins excellents, mais un Bourgogne ne peut être produit qu'à Bourgogne ! Les Chinois peuvent bien fabriquer de bonnes voitures ou de bonnes montres et produire du bon vin, ils ne produiront jamais de Mercedes-Benz, de Rolex ou de Bourgogne. C'est une simple question d'authenticité ».



La présence d'un moteur Wankel dans le C111 prouve l'ouverture d'esprit technique de Mercedes-Benz.

Le passé au service du futur

Chez Mercedes, fermement ancrée dans une Allemagne du Sud historiquement très pauvre, cela se traduit par plus d'efforts, plus de réflexion, plus d'ambition de trouver la meilleure solution, la meilleure durabilité, la meilleure technologie, le meilleur design qui permettront au produit de durer presque éternellement : « Le sud de l'Allemagne était trop pauvre pour se payer le luxe d'acheter deux fois le même produit. C'est exactement notre philosophie, celle qui nous rend optimistes pour l'avenir, car nous avons de bons ingénieurs, nous avons conservé notre authenticité et nous savons toujours fabriquer de bonnes autos ! ». Que Carl Benz et Gottlieb Daimler ne s'inquiètent surtout pas ! ■



Rétromobile

DES ÉTOILES À PARIS

L'ÉDITION 2025 DE RÉTROMOBILE FUT UN VRAI SUCCÈS. POPULAIRE, EN ÉTABLISSANT UN RECORD D'AFFLUENCE (146 000 VISITEURS AU PARIS EXPO ENTRE LE 5 ET LE 9 FÉVRIER, 37 000 AMATEURS POUR LA SEULE JOURNÉE DU SAMEDI !) ET COMMERCIAL AVEC DES NÉGOCIANTS RAVIS ET UNE TRÈS BELLE VENTE ARTCURIAL. RETOUR SUR UN SALON OÙ LA MARQUE MERCEDES EST TOUJOURS BIEN REPRÉSENTÉE.

Par Paul Campion - Photos Hubert Baradat - Paul Campion

Rétromobile se tient début février et bénéficie d'une très forte exposition médiatique. Comme de son côté, Étoiles Passion sort fin mars, six semaines après la fermeture du salon, nous avons préféré, cette année, en faire un tour d'horizon rapide. Comme toujours, le majestueux stand officiel de Mercedes-Benz Heritage, très central, attire tous les regards, mais d'autres exposants valent aussi le détour. À commencer par Saga Classic qui exposait une douzaine d'autos, toujours de très belle facture avec, durant deux jours, une AMG One... pas très vintage, mais ô combien impressionnante ! Bien sûr, Pagodes, 190 SL, R 107 et W 123 étaient aussi de la partie. Du côté des marchands, l'exposition de nos amis belges de Top Classics impressionne toujours autant. Cette année, moins de 190 SL et plus de Pagodes... mais toujours autant de chromes étincelants. Sur le stand de Motul, on pouvait admirer une splendide Pagode bleue 280 SL restaurée – oserions-nous reconstruite ? – prêtée par l'officine Brabus. Le stand Thiesen exposait un beau roadster 300 SL noir

cuir rouge de 1959, configuration que l'on retrouvait à l'identique, mais en version coupé (1955), chez Artcurial, où Matthieu Lamoure et son équipe proposaient d'autres beaux exemplaires étoilés, notamment une surprenante W 123 280 E en version safari, une 190 SL de 1962 en version 3 places ou un superbe cabriolet W 111 280 SE de 1969. Et juste à côté de la maison de ventes, dans l'espace des « autos à moins de 30 000 euros », on découvrait un coupé W 123 280 E peu kilométré, un joli cabriolet R 107 380 SL gris clair ou, plus surprenant, un coupé R 107 450 SLC 5.0 préparé pour les rallyes de régularité. Enfin, nous ne saurions terminer cette visite – rapide et subjective – sans mentionner le Club Mercedes-Benz France qui exposait une W 108 280 S bicolore joliment mise en lumière et le Club 190 SL qui prépare activement le 70^e anniversaire de son véhicule de prédilection. Mais de cela, nous vous reparlerons très prochainement... Rendez-vous l'an prochain, pour l'édition anniversaire des 50 ans qui, grande nouveauté, bénéficiera d'une édition jumelée aux États-Unis, à New York, en novembre 2026. Nul doute qu'on y retrouvera de belles surprises et de magnifiques Mercedes ! ■



Cette 190 SL, au coloris assez inhabituel, accueillait dignement les visiteurs du stand SAGA.



Certes l'AMG One n'est pas - encore - à proprement parler une ancienne mais on lui pardonne sa présence sur le stand de SAGA Classic tant elle est belle et impressionnante !



Chez Top Classic, un peu moins de 190 SL qu'habituellement mais pour les Pagode, vous avez le choix de la couleur et de la motorisation !



Ce beau coupé 300 SL noir de 1955 tenait une bonne place dans l'exposition des autos à la vente chez Artcurial.



Cette belle Pagode bleue en provenance de Brabus trônait sur le stand Motul.

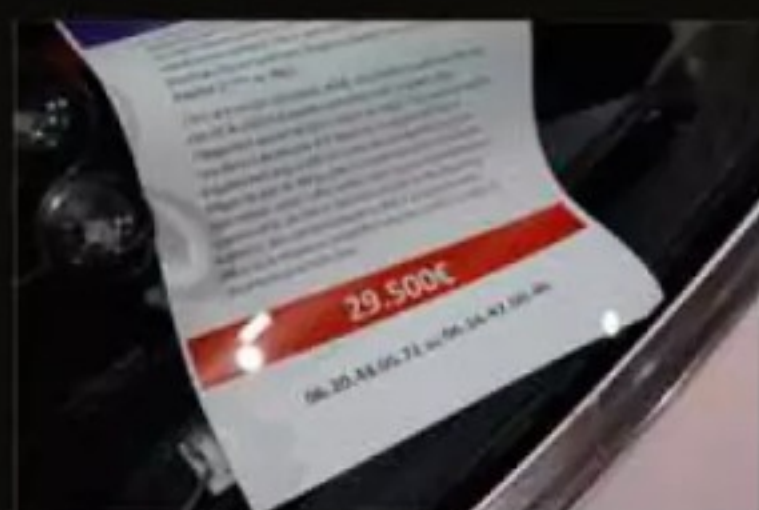


Le magnifique roadster 300 SL noir cuir rouge de 1959 exposé chez Thiessen n'affichait que 57 000 km. À peine rodé !

Grand succès pour l'édition 2025 de Rétromobile qui bat le record d'affluence de 2019.



Sur le stand du Club Mercedes-Benz 190 SL France, on prépare activement le 70^e anniversaire de la belle et on l'assume. Rendez-vous en juin.



Dans la zone des autos à moins de 30 000 euros, les R107 (380 SL et 450 SLC coursifié) vous faisaient de l'œil...



La W108 280 S exposée par le Mercedes-Benz Club France bénéficiait d'un éclairage recherché valorisant ses deux couleurs.

RESTAURATION
PEINTURE
ENTRETIEN

Suivez nous sur :



UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES



Votre spécialiste Mercedes Classiques

23 rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach

www.garagebonneroute.com - contact@garagebonneroute.com

Si l'arrière
manque encore de
personnalité, le joli
dessin de la 190 SL
est bien là.

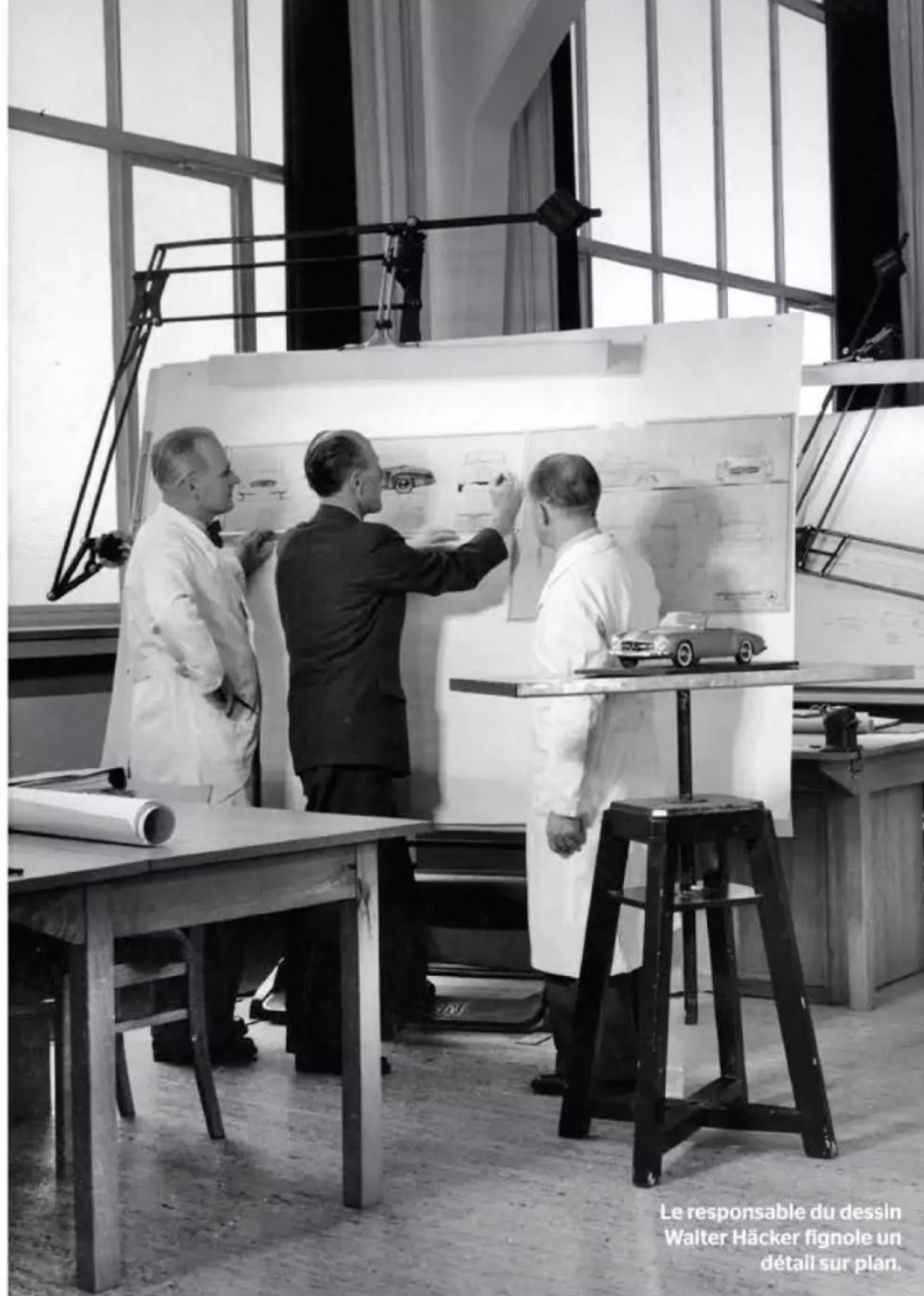


Projet

190 SL, LE PROTOTYPE

L'HISTOIRE DE LA 190 SL COMMENCE AVEC MAXIMILIAN HOFFMAN IMPORTATEUR OFFICIEL DE LA MARQUE MERCEDES-BENZ POUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN, MAIS AUSSI DE JAGUAR, AUSTIN-HEALEY, ALFA ROMEO OU PORSCHE. MERCEDES-BENZ LUI PRÉSENTE DEUX IDÉES AU DÉBUT DU MOIS DE SEPTEMBRE 1953 : UN COUPÉ SPORT DE ROUTE DÉRIVÉ DE LA 300 SL DE COURSE DE 1952 ET UN CABRIOLET SPORTIF DE TOURISME. EN EXCELLENT CONNAISSEUR DU MARCHÉ AMÉRICAIN ALORS EN PLEINE EXPANSION, HOFFMAN VOIT DÉJÀ LEUR POTENTIEL DE VENTE AUX ÉTATS-UNIS.

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.

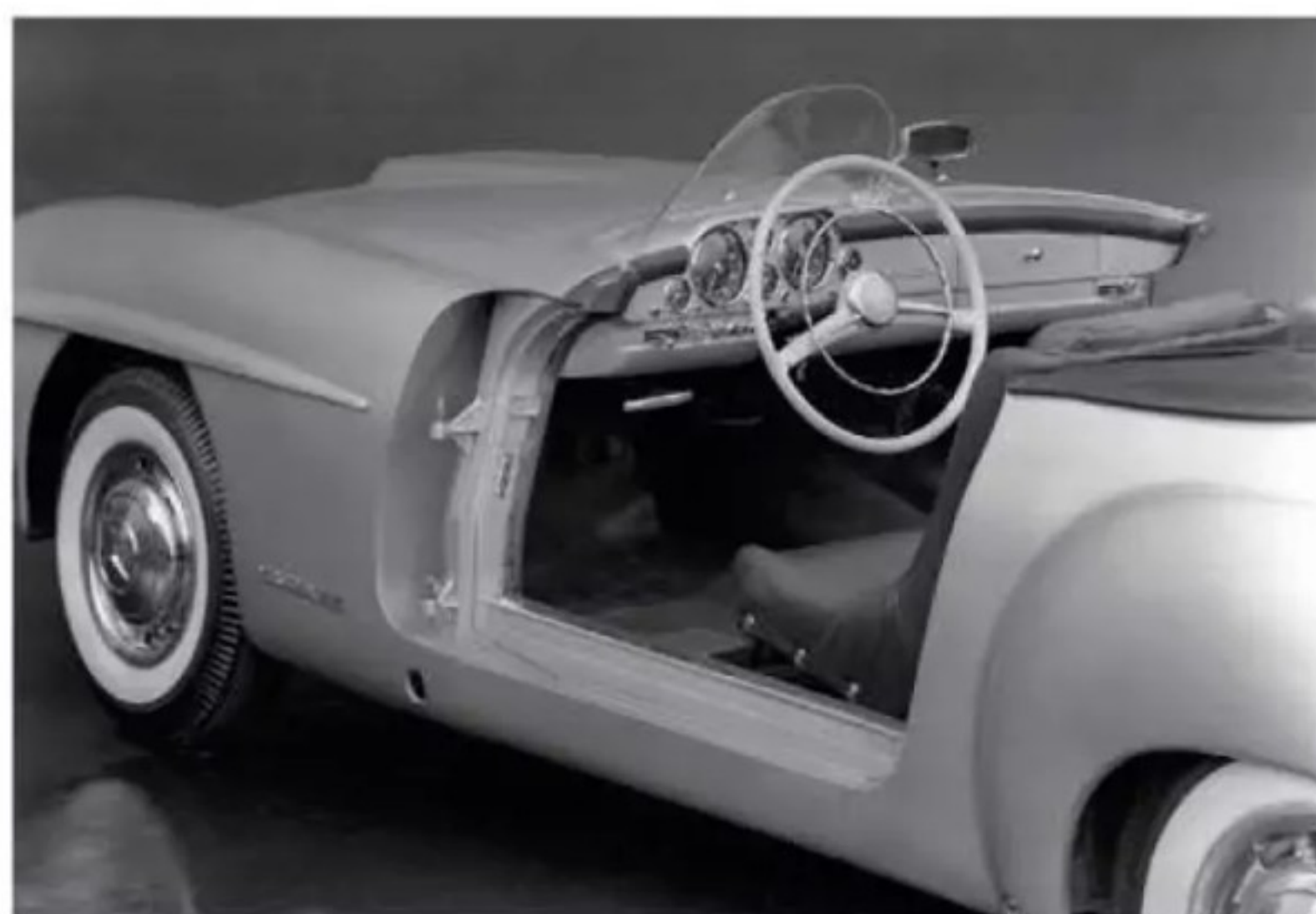


Le responsable du dessin
Walter Häcker signale un
détail sur plan.

Cinq mois après la présentation de ces projets, la voiture sportive de grand tourisme et la voiture de super-sport devaient être présentées, du 6 au 14 février 1954, à l'International Motor Sports Show de New York. Il s'agit du salon automobile le plus important outre-Atlantique. Les ingénieurs ne disposent donc que de très peu de temps pour le développement. Quelques jours après la décision du conseil d'administration de construire les deux véhicules, les directeurs de Daimler-Benz examinent les premières esquisses et, deux semaines plus tard, ils peuvent apprécier la première maquette à l'échelle 1/10 de Karl Wilfert et Walter Häcker, suivie huit semaines plus tard d'un modèle à l'échelle 1. L'assemblage du châssis, qui provenait de la berline 180, a dû être adapté et le bon moteur a dû être trouvé. Mais la course ↗



La calandre aux coins légèrement marqués avait été vue sur le prototype 300 SL n° 6 de 1953.



Rarissime que
le prototype d'une
voiture soit ainsi
présenté, cela lança
les ventes !

↳ contre la montre est gagnée. Et à New York, Mercedes-Benz enregistre un accueil extrêmement favorable pour ces deux véhicules.

Succès du prototype malgré la 300 SL

Le prototype de la 190 SL fut présenté à côté de la diva 300 SL sur le stand du Salon de New York. Le dessin de calandre, l'entrée d'air sur le capot et surtout les ailes arrière un peu molles ne furent pas reprises sur le modèle commercialisé. Mais la voiture était là, née du fort désir de l'importateur américain de commercialiser deux modèles sportifs, en parallèle à l'engagement en Grand Prix pour la saison 1954. D'autant qu'on partit d'une feuille blanche pour le concept, en oubliant

Der Vierzylinder-Motor mit zwei Horizontalventilen und überlegener Nockenverstellung mit automatischer Nockenstellung besitzt eine Drehmomentkurve bis zu 6200 U/min. Ein Drehmoment ausser ausser für Kühlung des Motors. Die Ventile sind mit einer Ventileinstellung von 1 mm eingestellt. Die Ventile sind mit einer Ventileinstellung von 1 mm eingestellt. Die Ventile sind mit einer Ventileinstellung von 1 mm eingestellt.

Die große Hecke öffnet sich wie ein Koffer, so dass alle Teile des Motors ohne Schwierigkeit eingepackt werden können. Die Hecke öffnet sich wie ein Koffer, so dass alle Teile des Motors ohne Schwierigkeit eingepackt werden können.

Für den sportlichen Einsatz können wir verschiedene Änderungen vorsehen, die gewisses Verhalten und die Leistungen verbessern werden. Ein kleiner Motorblock mit 1600 cm³ und 100 PS ist ebenfalls möglich. Ein kleiner Motorblock mit 1600 cm³ und 100 PS ist ebenfalls möglich. Ein kleiner Motorblock mit 1600 cm³ und 100 PS ist ebenfalls möglich.

Der gute Stern auf allen Straßen

DAIMLER-BENZ AKTIENGESSELLSCHAFT STUTTGART

TECHNISCHE DATEN[illegible]

Étonnant catalogue allemand et même une publicité américaine, pour un prototype!



le cabriolet de l'époque – le délicieux et vieillot 220 à calandre droite – pour inventer le roadster à l'allemande, à la fois efficace et confortable. C'était nouveau et à l'opposé des charmants roadsters anglais, vifs et pétillants, avec ou sans portières et glaces en mica, acceptant même le vent et la pluie à l'intérieur pour soulager des reins cassés par les secousses. Ce nouveau roadster est

une GT élégante et sportive à deux, ou trois places comme le montre les deux prototypes construits, l'un avec grand pare-brise, l'autre à simple saute-vent.

Ce prototype était donc attendu et promettait beaucoup aux impatients, c'est sans doute pour cela qu'il existât curieusement un catalogue allemand le présentant et quelques publicités presse aux États-Unis. ■

ABONNEZ-VOUS!

FORMULE 1 AN

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

40 € au lieu de 44 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 53 €

FORMULE 2 ANS

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

78 € au lieu de 88 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 103 €



**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

☐ 40 € (France)

☐ 53 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS

☐ 78 € (France)

☐ 103 € (Hors France)

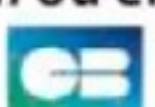
**Bulletin à découper ou photocopier et à retourner sous
enveloppe affranchie en y joignant votre règlement à :**

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.

70 ans de la 190 SL

LE ROADSTER

EN SEPTEMBRE 1953, À LA SUITE DES DEMANDES DE MAXIMILIAN HOFFMAN, SON IMPORTATEUR AUX ÉTATS-UNIS, DAIMLER-BENZ LANCE À LA FOIS LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DU COUPÉ SPORT 300 SL ET CELUI DU ROADSTER 190 SL, TOUT EN POURSUIVANT L'ÉTUDE D'UNE VOITURE DE COURSE DE FORMULE RÉPONDANT À LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION PRÉVUE POUR 1954. UN PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT... VOLUMINEUX

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.





Walter Häcker qui a défini le dessin du roadster peaufine une maquette au bureau de style.

Si Mercedes a accepté que le développement des nouveaux modèles SL augmente très sensiblement la pression à l'usine, c'est qu'ils sont importants pour l'image de la marque, car, après la guerre, les années 1950 sont celles du début d'une nouvelle ère. Il s'agissait, en outre, de voitures intéressantes, car à cette époque, la gamme Mercedes-Benz manquait cruellement de véhicules sportifs. En à peine cinq mois, les ingénieurs vont donc développer la version prototype de la 190 SL qui sera présentée, en février 1954, au salon de New York avec le succès que l'on sait. Nécessitant quelques ajustements, principalement pour diminuer son coût de production, la version de série est présentée, en mars 1955, au Salon de Genève sous la forme d'un roadster repré-

sentant la version de base redessinée par Walter Häcker. Selon l'ingénieur en chef Fritz Nallinger, cette variante de carrosserie sera l'avenir des véhicules SL, y compris l'étoile placée au centre de la calandre, ce qui constitue un changement important par rapport à la traditionnelle calandre verticale. La 190 SL est donc le symbole d'une nouvelle philosophie de produit et devient ainsi la première de la Classe SL à venir.

Les trois modèles

En mars 1955, Daimler-Benz présente donc le modèle définitif de la voiture de sport de tourisme à Genève. La 190 SL est dotée d'une capote rétractable et se différencie subtilement du prototype. La prise d'air stylisée sur le capot a été remplacée par un bossage, le bord avant du capot moteur a été déplacé ↗



Présentation au public de la version de série au Salon de Genève du 10 au 20 mars 1955.



La version du coupé en 1955, avec le hardtop à petite lunette arrière.



En 1959, le hardtop du coupé reçoit une lunette arrière selon le dessin de Paul Bracq.

↳ plus loin vers l'arrière, des « sourcils » ont été ajoutés au-dessus des passages de roue arrière, les pare-chocs, les clignotants et les feux arrière ont été modifiés. L'usine de Sindelfingen a construit la présérie à partir de janvier 1955, et la production standard débute en mai. Le roadster étant la version de base plutôt dépouillée, avec une sellerie en MB-Tex (sorte de skaï), des sièges simples baquets au dossier non inclinable, sans chromes extérieurs hormis les pare-chocs, mais livrée avec une capote. Le coupé est une version luxueuse avec des baguettes chromées soulignant le haut de portières, le bas de caisse et les quatre sourcils d'aile. La sellerie en cuir équipe des sièges confortables à dossier réglable. Le coupé est livré avec hardtop et sans capote. Mais on peut obtenir en option – très onéreuse – un hardtop pour les roadsters et une capote pour les coupés... La troisième version est la Rennsport fournie avec un kit sportif présenté dans le chapitre suivant.



Les premiers modèles 1955 du roadster ne possédaient pas de chromes extérieurs, hormis les pare-chocs, ni de caches des trous de levage.



Dès 1956, le roadster fut chromé comme le coupé. Ici, le modèle 1959 avec les longs feux arrière.

La 190 SL était fort bien équipée et le confort était là.



Des évolutions de détails

Au cours de sa période de production, la 190 SL a fait l'objet de nombreuses améliorations, mais plutôt de l'ordre du détail. En février 56, le hardtop passe à l'acier et, en avril, le servofrein (ATE type T50) devient de série. Les larges bandes chromées sur le bord supérieur de la porte apparaissent en mars 1956 et les feux arrière plus grands (juin 1956) sont clairement reconnaissables. En novembre, un rétroviseur extérieur apparaît côté conducteur. En juillet 1957, l'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière a été déplacé vers les butoirs du pare-chocs pour permettre le montage des plaques d'immatriculation larges qui

étaient introduites à l'époque. Les butoirs de pare-chocs arrière faisaient donc partie de l'équipement de base, tandis qu'à l'avant, ils étaient en supplément... En mars 58, les pare-soleil rembourrés avec miroir de courtoisie sont de série, à partir d'octobre 1959, un nouveau hardtop est doté d'une vitre arrière plus grande et en août 1960, la serrure de couvercle du coffre a été modifiée : une poignée encastree a remplacé la poignée en arc de cercle. En septembre, l'allume-cigare est de série, tout

comme le nouveau couvercle de réservoir d'essence en janvier 1961. Et en octobre de la même année, l'auto est dotée de points d'ancrage pour ceintures de sécurité. La carrosserie en revanche, ne sera jamais modifiée, les quatre ouvrants n'abandonnant pas l'aluminium.

Une technique simple et efficace

La 190 SL est techniquement apparentée aux berlines « Ponton » de la série W 120/121 apparue en 1953. Conçue comme une voiture



La plateforme raccourcie de la berline 180 et le faux-châssis recevant le moteur.



La dernière version du 4 cylindres 1900 cm³ poussé à 105 ch.



La 190 SL : le premier roadster luxueux, bien loin des sautillants roadsters anglais.

de tourisme pratique à deux places, sportive et élégante, la 190 SL bénéficie d'un intérieur bien pensé, fonctionnel, spacieux, confortable, voire luxueux, notamment avec ses revêtements en cuir en option. Le tableau de bord est élégant et lisible avec ses cadrans ronds et le volant à deux branches est typé sport. Le chauffage et la radio Backer sont disponibles en option. Par rapport au prototype de 1954, la voiture de série dispose du levier de commande de la boîte de vitesses au plancher et non plus au volant. Cette dernière solution aurait coûté moins cher, mais n'aurait pas plu à la clientèle américaine. Autre avantage, le coffre à bagages est très logeable. Fini le roadster classique «à l'anglaise», sportif à l'équipement minimum, aux vitres latérales amovibles, avec ou sans portière et un pare-brise ajouté cerclé de métal, la 190 SL invente le roadster rapide et confortable. Déjà à cette époque, elle proposait un rigide châs-

sis-plateforme (celui de la Ponton raccourci de 25 cm), une carrosserie autoportante ainsi qu'une suspension indépendante aux quatre roues avec le fameux essieu oscillant arrière, l'ensemble étant vraiment moderne en 1955. Le moteur est un 4 cylindres à simple arbre à cames en tête de 1897 cm³ issu de la berline 180. Sa puissance est augmentée à 105 ch à 5700 tr/min avec 2 carburateurs horizontaux Solex et le couple atteint 142 Nm à 3200 tr/min. Quant aux performances, la 190 SL, dont le poids en ordre de marche est de 1 140 kg (1 400 pour le coupé!), atteint les 175 km/h et parcourt le 0 à 100 km/h en 14 secondes.

Indéniable succès

En 1963, la dernière Mercedes-Benz 190 SL sort des ateliers de production de l'usine de Sindelfingen. Au total, 25 881 exemplaires ont été construits depuis 1955, dont plus de 80 % à destination des États-Unis. Non seulement Max Hoffman avait raison, mais il a aussi donné naissance à la lignée des SL, emblématique, depuis plus de 70 ans, de la marque à l'étoile. Visionnaire ? ■



Les 190 SL étaient montées sur les mêmes lignes que les 300 SL à Sindelfingen.



Les derniers roadsters 190 SL et 300 SL, terminés le 5 février 1963, après respectivement 25 881 et 3 258 exemplaires.

190 SL Rennsport

LA SPORTIVE À OPTION

AU CONTRAIRE DE SON FRÈRE LE COUPÉ 300 SL APPARU
COMME UNE VOITURE DE COURSE SUR LA ROUTE, LA MERCEDES-BENZ
190 SL EST UN JOLI ROADSTER, RAPIDE ET CONFORTABLE A PRIORI
PEU ATTIRÉ PAR LA COMPÉTITION. ON LE VIT POURTANT PARTICIPER
À DE NOMBREUSES MANIFESTATIONS SPORTIVES NOTAMMENT DANS
UNE VERSION *RENNSPORT*.

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.





Un exemplaire d'une 190 SL Rennsport au musée Carl Benz de Mannheim.

Il existe des catalogues publicitaires consacrés à la 190 SL qui montrent bien quelque chose de sportif! Certes, c'est dans un coin ou au bas des pages. Et sans aller jusqu'à souligner un cousinage avec la 300 SL qui remporta les 24 heures du Mans en 1952, on peut comprendre que certains propriétaires aient eu envie de porter casquette et « goggles » derrière un simple saute-vent pour en découdre au volant de leur 190 SL. C'est ainsi qu'on trouve quelques-unes en compétition, dans des pays lointains toutefois, comme le montre le tableau dans ces pages. Par ailleurs, bien qu'il ne s'agisse pas d'un modèle à part entière, il exista une 190 SL Rennsport constituée à base d'équipements et d'accessoires fournis par l'usine, que l'on pouvait monter pour transformer son auto. Pour en améliorer les capacités sportives, on modifiait sa 190 SL standard par allègement de la carrosserie et par quelques modifications mécaniques. Ce kit comprenait des portes échancrées en aluminium sans poignée extérieure ni vitrage, un petit saute-vent en plexiglas et un capot moteur allégé. On pouvait y ajouter un arceau de sécurité suivant l'obligation américaine, et deux rétroviseurs obus à fixer sur les ailes. Le client pouvait aussi ôter les pare-chocs et la capote, remplacée par un tonneau-cover ↴

MODIFICATIONS RENNSPORT

- Moteur envoyé au département test moteur pour préparation
- Ressorts arrière de suspension avec angle $-3^{\circ}30'$
- Augmentation du diamètre des ressorts avant 15.5 au lieu de 15 mm
- Barre de torsion avant passant de 20 à 22 mm
- Amortisseurs spéciaux
- Pneus Continental super record avec pression 2.5 atm avant et 2.8 atm arrière
- Rapport de pont I 1:1.52 II 1:2.32 III 1:1.44
- Absence de circuit de chauffage
- Insonorisant et protections diverses retirées



L'intérieur Rennsport, plus sobre que celui du roadster de série.



Un arceau de sécurité moderne est souvent ajouté.



Un roadster 190 SL
piste un coupé 300
SL à Torrey Pines en
Californie en 1955.

↳ légèrement profilé. Enfin, la suspension était abaissée et raffermie et l'échappement devenait latéral. En supprimant, dans l'habitacle, ce qui ne servait guère sur un circuit, le poids descendait alors à 1 060 kg et la puissance grimpeait à 140 ch au lieu des 105 ch d'origine, le moteur recevant quelques améliorations. Ainsi configurée, la vitesse de pointe passait de 175 à 200 km/h. On notera également qu'au moment de l'étude et du début de production de la 190 SL, le Dr Fritz Nallinger et la direction de Daimler-Benz ne se font pas d'illusions sur les capacités sportives de ce véhicule. Jusqu'en 1956, une étude de moteur M126 à injection, 2 ACT et commande desmodromique des soupapes est réalisée. Mais trop complexe et trop cher à produire, le projet est abandonné.

Le règlement FIA condamne la Rennsport

Malheureusement cette 190 SL Rennsport ne brilla guère en compétition faute d'avoir pu être homologuée en GT. En effet, juste à cette période, une décision de la FIA modifie la classe sportive de la 190 SL qui, ayant une carrosserie ouverte, se retrouve en catégorie Sport au beau milieu des Maserati, Jaguar et autres Ferrari de course ! Elle n'a plus aucune chance d'être compétitive. Alfred Neubauer dira en septembre 1956 : « Notre type 190 SL dans la classe Sport internationale n'a qu'une



Doug Steane
vainqueur au
GP de Macao en
novembre 1956.



L'agent Mercedes
au Maroc Weckerle
va remporter le GP
local 1956.



Franz Falk, 1^{er} à la course de côte de Vienne en 1958.



Un coupé à Beira au Mozambique en 1958.

petite chance, voire aucune, de gagner! ». Contrainte, elle s'engagea donc en catégorie Sport! Évidemment elle courut peu ou lors de courses secondaires où elle se frotta à d'autres GT améliorées.

Les nombreuses courses de la 190 SL

Enfin, comment savoir aujourd'hui si ce que l'on a sous les yeux est une vraie Rennsport ou une modification plus tardive? Car, finalement, on en voit quand même un certain nombre... Peu importe, il reste des traces laissées en compétition par des Rennsport ou autres 190 SL sportives : tout d'abord aux essais des Mille Mille 1955, l'usine engagea au moins une 190 SL au moteur équipé de l'injection. Sans suite. En novembre 1956, une 190 SL Rennsport – souvent photographiée – gagna au GP de Macao et une autre s'adjugea la victoire au GP de Casablanca. Victoire aussi au rallye de Hong-kong 1958. Cela fut suivi de belles participations, particulièrement aux États-Unis. L'usine a donc tenté de préparer au sport une jolie décapotable, puis de nombreux sportifs l'ont mené grand train sur les pistes dans le monde. Et quelques amateurs continuent toujours aujourd'hui de se faire ainsi plaisir. ■

An	M	J	190 SL COMPETITION : Épreuve	Pays	Pilote	N° course	Résultat
1955	10	16	Targa Florio	Italie	Fangio/Kling/Herrmann/Moss/Collins/Titterton	T-car	Essais
	10	23	Torrey Pines	États-Unis	Ed Kretz	190	12 ^e
	11	5	GP de Macao	Chine	Douglas Steane	8	2 ^e
	11	13	SCCA National Glendale	États-Unis	Bill Knowe	190	DNA
	12	11	Nassau Trophy Race	Bahamas	Charles Finkl	21	a couru
1956	2	26	Mansfield	États-Unis	Wayne Lash	41	9 ^e (1 ^{re} classe)
	4	22	Madrid	Espagne	Francisco Sargatal	35	17 ^e
					Antonio Forest	51	18 ^e
					Julio Cisneros Palacio	52	16 ^e
					Xavier Sanglas	54	12 ^e
	4	29	Mille Miglia	Italie	M.Bianco/JL.Pellecuer	347	121 ^e
	5	19	Preliminary Cumberland	États-Unis	Don Sessler	234	15 ^e
	5	20	Santa Rosa	États-Unis	O. N. Eilman	13	39 ^e
	5	20	SCCA Regional Milwaukee	États-Unis	Walter Smejkal	41	8 ^e
	6	3	SCCA National Eagle Mountain	États-Unis	Wayne Lash	31	20 ^e
	6	17	Västskustloppet [GT2.0]	Suède	Jack Adelman	106	18 ^e
					Stig Eklund	8	8 ^e
	6	24	SCCA National Road America	États-Unis	Don Skogmo	102	28 ^e
	6	29	1 h Thompson	États-Unis	Walter Smejkal	241	29 ^e
					Henry Bostder	31	DNA (départ ?)
	6	30	Thompson	États-Unis	Henry Bostder	31	DNA (départ ?)
	7	1	SCCA Regional Courtland	États-Unis	Paul Deems	25	DNS
	7	1	SCCA Regional Thompson	États-Unis	Henry Bostder	31	4 ^e
	7	1	Buchanan Field	États-Unis	John D. Miller	56	28 ^e
	7	1	MGCC Milwaukee	États-Unis	Jack Wiegert	?	3 ^e classe
	7	7	SCCA National Beverly	États-Unis	Henry Bostder	94	14 ^e
	9	8	4 h Road America	États-Unis	W.Smejkal / H.Peters	62	DNF
1957	9	23	Tour de France	France	Capdeville/Laugier	64	a couru
					Defrasne/Pillet	144	23 ^e
					Douglas Steane	6	1 ^{er}
	11	?	GP Macao	Chine	Joseph Weckerle	88	1 ^{er}
	?	?	GP de Casablanca	Maroc	Bill Dunn	?	24 ^e
	2	10	New Smyrna Beach	États-Unis	Carlos Mach	?	6 ^e
	4	6	Trofeo Nuvolari Montjuich	Espagne	Peter Mutke	62	DNA (départ ?)
	4	7	Palm Springs	États-Unis	Benito Albarran	?	20 ^e
	4	7	GP Avandaro	Mexique	Steve De Costa	?	13 ^e
	4	20	Preliminary Hawaii	États-Unis	Steve De Costa	?	DNF
	4	21	Hawaii	États-Unis	Franz Falk	?	2 ^e classe
	4	28	Aspern	États-Unis	Lothar Rafael	44	DNA
					Herbert Mettig	45	DNA
					Heinz Uffert	8	DNA
	5	12	Eläintarhanajo	Finlande	Carl-Johan Askolin	9	DNA
					Lothar Rafael	12	DNS
					Anton Weidl	14	?
	5	12	Kottingbrunn	Autriche	Franz Falk	16	?
	5	26	ICNSCC Abbotsford	États-Unis	D. Lichtensteiger	55	1 ^{er}
	6	2	1 h Dunkirk	États-Unis	Jack Terhaar	68	DNA
					Margaret Milo	75	DNA
	6	2	Dunkirk	États-Unis	Jack Terhaar	68	18 ^e
					Margaret Milo	75	DNA
	6	23	SCCA National Road America	États-Unis	Ross Tarrant	34	DNF
	7	5	Preliminary Watkins Glen	États-Unis	Ruth Luedeke	67	?
	7	6	SCCA Regional Watkins Glen	États-Unis	William Zeisler	67	15 ^e
	7	6	Kiruna [Sports]	Finlande	Lars Finnilä	?	5 ^e
	9	8	Hansa-Pokal Nürburgring	Allemagne	H. Harzheim	?	3 ^e
					J. Hermann	?	4 ^e
1958	12	8	Nassau Locals Race	Bahamas	John Moore	95	1 ^{er}
	3	8	Novice Mansfield [S+1.6]	États-Unis	R. C. Spellman	200	8 ^e
	3	9	SCCA Regional Boca Raton	États-Unis	T. Murphy	59	?
	3	9	SCCA Regional Mansfield	États-Unis	R. C. Spellman	200	DNF
	5	31	Novice Dunkirk	États-Unis	George Morris	61	13 ^e
					William Zeisler	77	14 ^e
	6	1	SCCA Regional Dunkirk	États-Unis	George Morris	61	12 ^e
					William Zeisler	77	15 ^e
	6	27	SCCA Regional Watkins Glen	États-Unis	George Morris	74	DNF
					William Zeisler	71	DNA
	11	15	9 h Johannesburg	Afrique du Sud	Venter / Milles	5	14 ^e
	12	6	Nassau Locals Race 1	Bahamas	John Moore	38N	5 ^e
	12	6	Nassau Locals Race 2	Bahamas	John Moore	38N	3 ^e
	12	7	Bahamas Cup	Bahamas	John Moore	38N	3 ^e
	-	-	Wiener Höhenrassen-rennen	Autriche	Franz Falk	?	?
	-	-	Beira	Mozambique	-	21	?
	-	-	Hong-Kong Rally	Chine	W. M. Sulke	?	1 ^{re} classe
1959	5	3	GP Spa [GT]	Belgique	Hugo Schumacher	25	?
	5	16	MGCC Silverstone	GB	P. Sinclair	36	DNA
	5	30	SCCA Regional Dunkirk	États-Unis	H. A. Wilbur	69	?
	6	7	1000 km Nürburgring	Allemagne	Goldener / Koegel	62	DNF
	9	20	GP Angola	Angola	C. Gonçalves	28	11 ^e
1960	5	29	SCCA Regional Dunkirk	États-Unis	George Morris	?	5 ^e
	6	12	Linz GT	Autriche	Josef Wollanek	47	?
					Peter Jakl	48	DNA
1962	9	22	SCCA National Watkins Glen	États-Unis	George Morris	5	15 ^e
1963	11	24	Coppa F.I.S.A. [GT+1.6]	Italie	George Morris	2	15 ^e
1964	8	22	SCCA National Watkins Glen	États-Unis	Leonardo Durst	?	DNF
1964	11	29	SCCA Regional Bottomless Lakes	États-Unis	George Morris	4	DNA
1964	11	29	SCCA Regional Bottomless Lakes	États-Unis	Eugene Willbanks	?	9 ^e

T-car = voiture en essai / DNS = did not start ; n'a pas pris le départ / DNF = did not finish ; mais classé / DNA : did not arrive ; non classé

Records

UNE 190 SL DIESEL BAT DES RECORDS DE VITESSE!

APRÈS LES FLAMBOYANTES VOITURES DE RECORDS DES ANNÉES 30, ET SURTOUT APRÈS LA GUERRE, LES ANNÉES 50 FURENT DES ANNÉES AUTOMOBILES DE DÉVELOPPEMENT PRODUITS ET DE RECONQUÊTE DE MARCHÉS, NOTAMMENT POUR L'INDUSTRIE ALLEMANDE. LES INVESTISSEMENTS DE COMMUNICATION CONCERNAIENT LES PUBLICITÉS DANS LA PRESSE, L'AFFICHAGE, VOIRE LA COMPÉTITION, AFIN DE TOUCHER DIRECTEMENT LE GRAND PUBLIC. MAIS PAS LES RECORDS!

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.



La 190 SL Diesel à Monza lors du record sur 24 heures. On remarque le cockpit profilé qui rappelle celui du cabriolet Peugeot 404 de 1965, Diesel lui aussi...

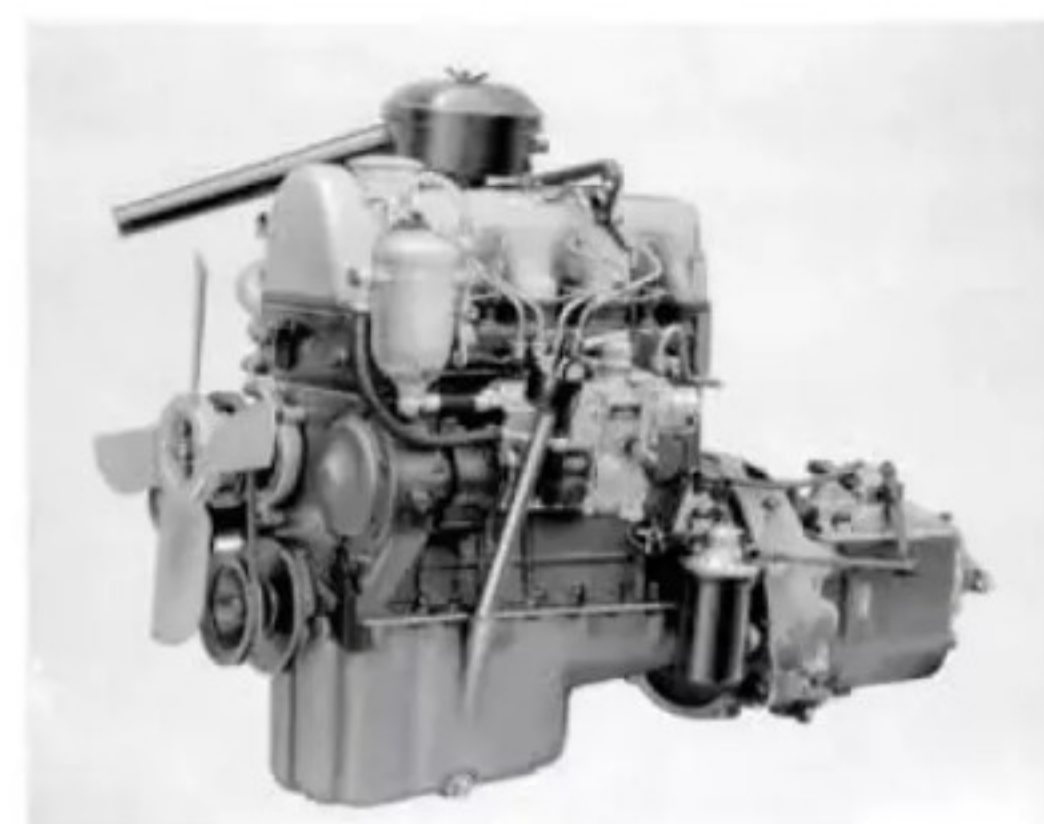


Sous la pluie d'Hockenheim, la 190 SL Diesel atteint les 150 km/h.

De fait, très peu de records de vitesse furent tentés par les constructeurs à tel point que le record de vitesse absolue toutes catégories n'évoluera pas entre 1947 et 1963. Même Renault ne lança son Étoile Filante à turbine sur la piste de Bonneville, aux États-Unis, qu'en septembre 1956 pour un record de classe des véhicules de moins de 1 000 kg. Néanmoins, une équipe privée se lance en 1960 avec une Mercedes et bat quelques records en catégorie... Diesel, ce qui paraît très étonnant pour cette époque. Mais le choix est bon, avec un moteur Mercedes-Benz OM 621 de 2 litres, apparu en série sur la berline 190 D W121 « Ponton » en août 1958 et qui sera utilisé par l'usine jusqu'en février 1968 sur la 200 D W110 « Heckflosse ». Dans le roadster 190 SL, il est poussé à 60 ch. Pilotée par Assenheimer et Holder, cette voiture de série – hormis le moteur bien sûr –, bat des records de classes entre 1960 et 1961, à Hockenheim, puis à Monza avant de revenir à Hockenheim et s'adjuge notamment le record Diesel des 24 heures avec une moyenne de 124,1 km/h.

Peu à peu, la même équipe améliore la préparation du roadster en supprimant les accessoires de confort – dont le pare-brise haut – et bat

Le moteur Diesel OM 621, qui commença sa carrière en 1958 sur la berline 190 D W121 avec 50 ch, la terminera 10 ans plus tard sur la 200 D W110... avec 55 ch.



ainsi 8 records. D'abord le km et le mile en départ arrêté (98,6 km/h et 111,7 km/h) et en départ lancé. Ensuite les 5 km et les 5 miles (142,3 et 136,2 km/h) et les 10 km et 10 miles (137,2 et 134,9 km/h). Enfin, le 27 novembre 1961 à Hockenheim, en poussant encore un peu la puissance (65 ch), le roadster 190 SL Diesel bat le record du mile départ lancé, à 150,6 km/h. Si cette vitesse peut paraître faible, on en mesure mieux la performance en se souvenant qu'à cette époque, le moteur Diesel faisait poussivement avancer les taxis en ville... Et chez Mercedes, on reparlera officiellement de records Diesel avec le prototype C111 II D, mais bien plus tard, en 1976! ■

BREAK ET BERLINE D'INSPIRATION 190 SL

COMME SOUVENT POUR LES CRÉATIONS AUTOMOBILES RÉUSSIES,
IL Y EUT TRÈS PEU DE VOITURES S'INSPIRANT DU ROADSTER 190 SL.

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.



Bien sûr, le dessin du break est bien affiné par les ajouts du roadster 190 SL... Mais il fallait oser.



Un bel essai ! Mais il est probable que Daimler-Benz n'osa pas supprimer la calandre verticale classique sur une berline.

Uwe Ottmann a fondé la société Ottmann-Karosserie-Design à Wyk auf Föhr en 1958. Trois ans plus tard, Ottmann se rend aux États-Unis et travaille comme carrossier chez Chevrolet. Au début des années 1980, il a commencé à reproduire des pièces pour des véhicules de collection dans son pays d'origine, par exemple pour la Mercedes-Benz 300 SL, avant de se lancer dans la construction de répliques complètes de véhicules. Une réplique Ottmann 300 SL et une réplique 300 SLR basée sur la 450 SL ont été créées, ce qui fut par la suite interdit par Daimler-Benz propriétaire du dessin de ses modèles. Ottmann a appelé celle-ci la Mercedes-Benz 190 SLT - un break S123 (= T) transformé pour ressembler à la Mercedes-Benz 190 SL...

1956

Parmi de nombreux autres prototypes de carrosserie du bureau d'études de Sindelfingen sur les berlines Ponton, l'année 1956 voit arriver une tentative de finesse sportive avec une berline arborant le capot plat et la jolie calandre du roadster 190 SL. ■



1955 - Lors de son service militaire en Allemagne, Paul Bracq prit contact avec Mercedes-Benz à Stuttgart où il présenta quelques dessins à Karl Wilfert, dont cet étonnant coupé 190 SL. Les dessins plurent, Bracq entra chez Mercedes quelques mois plus tard.



Laurent Genin

ENCYCLOPÉDIQUE

VOUS NE LE SAVEZ PEUT-ÊTRE PAS MAIS, DANS LE MONDE, LE CLUB MERCEDES-BENZ 190 SL FRANCE EST L'UN DES QUATRE CLUBS DÉDIÉS À CE MODÈLE RECONNU PAR MERCEDES-BENZ AG. NATURELLEMENT, À SA TÊTE, ON IMAGINAIT TROUVER UN PROPRIÉTAIRE HEUREUX DE CETTE MAGNIFIQUE AUTO. MAIS NOUS ÉTIONS LOIN D'IMAGINER L'AMPLEUR DE LA PASSION, VÉRITABLE, PURE ET ENCYCLOPÉDIQUE, QUI ANIME SON PRÉSIDENT. RENCONTRE AVEC LAURENT GENIN.

Par Philippe Auquebon - Photos L. Genin - Ph. Auquebon - Yannick Parot - D. R.

Rarement l'expression « je suis tombé dedans quand j'étais petit » a pris autant de sens, même si Laurent n'a rien du physique de l'ami Obélix. Pour comprendre, il faut remonter l'histoire familiale : « Mon père n'était pas un fan d'automobile... mais passionné par les ordinateurs et directeur informatique du magasin central, la plateforme logistique de pièces de rechange de Mercedes-Benz France, créée en 1970 à Mitry-Mory. Durant sa carrière, il a eu 43 Mercedes, quelques W114 mais principalement des W123 dont je suis certain d'avoir testé toutes les motorisations existantes. Petit, je l'accompagnais chez Delecroix, avenue de la Grande Armée, et c'est là que j'ai vu ma première 190 SL, à l'atelier ou dans le show-room ». Tombé amoureux de cette magnifique auto, Laurent rêve en dévorant la littérature automobile de l'époque et en collectionnant les miniatures. Aujourd'hui, il en



a plus de 190 (tiens, tiens...), certaines fort rares. Dès seize ans, il effectue des jobs d'été à Mitry-Mory : « J'étais picker, je préparais les commandes des concessions en allant chercher les bonnes pièces dans le stock. C'était au cours des années 80, j'ai vu passer des pièces incroyables. Les calandres toutes neuves de 190 SL m'ont marqué ». Le magasin central avait aussi récupéré un certain nombre d'archives et de documentations commerciales ou techniques obsolètes : « Plus personne n'en voulait mais, pour moi, amateur d'anciennes, c'était un pur bonheur d'autant qu'elles étaient en français. J'en ai récupéré beaucoup à ce moment-là et je les ai encore! ». À 18 ans, il passe son permis mais ne roule pas tout de suite en Mercedes : « Ma première auto était une Polo, puis je me suis offert un cabriolet Coccinelle... très glouton! ». Sa première « étoilée » sera une 190 D (W201) bleu marine intérieur beige. S'il n'a pas encore les moyens d'acquérir la 190 SL rêvée, elle 7



Laurent, c'est plus de quarante-cinq ans de passion pour la 190 SL, alimentée par d'incessantes recherches et de très volumineuses - et inestimables - archives et documentations.



Rouler cheveux aux vent, sur de petites routes de campagne, c'est l'un des plaisirs simples qu'offre cette magnifique 190 SL.

hante ses nuits et Laurent continue, pendant ses études supérieures, à accumuler des miniatures, de la documentation, des pièces d'occasion... en prévision. En 1990, il installe son cabinet dentaire et continue inlassablement à scruter les petites annonces.

Sa 190 SL

Jusqu'à ce jeudi 9 mai 1991 où, toujours dans LVA, il lit l'annonce d'un certain Jean-Pierre Fouquet informant les propriétaires ou amateurs de la 190 SL qu'il envisage de créer la section française du « 190 SL Group », club américain fort de 800 membres qui échange des informations techniques utiles pour restaurer et utiliser les 190 SL : « Jean-Pierre, qui avait vécu aux États-Unis, connaissait ce club mais il avait surtout acheté une 190 SL... quasi épave, qu'il voulait restaurer. Je l'ai appelé, comme trois autres amateurs, et c'est ainsi que, le 11 janvier 1992, est né le "190 SL Group" français ». Le faire-part de naissance stipule que Laurent – qui n'a pas encore d'auto – est membre du bureau, responsable du bulletin d'informations axé sur les problèmes techniques rencontrés : « À partir de ce moment, j'ai beaucoup rêvé devant les autos des autres, mais bien décidé à avoir la mienne, je suis allé



Cette miniature Gama, très rare, n'est qu'un des 190 modèles de 190 SL collectionnés au fil des ans.



C'est dans LVA, en 1991, que cette passion a commencé à se matérialiser.

en voir au moins une quarantaine, toutes en piteux état. Et puis, fin 1993, toujours dans LVA, je vois l'annonce d'une 190 SL de 1957 basée à Neuilly. Au grand dam de Véronique, ma femme, je suis allé la voir avec le trésorier du club et nous avons passé trois heures à l'ausculter ». L'auto n'étant pas parfaite et le propriétaire n'étant pas sur place, Laurent propose la moitié du prix demandé à son homme de confiance, qui transmet. La négociation téléphonique qui s'engage enfin avec le propriétaire ne mène à rien, chacun restant sur ses positions : « Je suis reparti déçu mais l'auto ne valait pas le prix demandé ». Un mois plus tard, coup de téléphone du propriétaire, moins fermé, qui, après quelques tergiversations, propose de couper la poire en deux.

Engrenage de la restauration...

Nous sommes début 1994. Laurent est enfin possesseur de sa 190 SL, bordelaise d'origine mais bizarrement immatriculée en 1959, dotée d'une troisième place et dont il n'est que le troisième propriétaire : « Confiant, je l'ai ramenée à la maison... et je suis tombé en panne d'essence faute d'une jauge en bon état. Mais c'est la seule panne que j'ai eue avec cette voiture » ajoute-t-il en riant !



Les accessoires d'époque font aussi la valeur de cette 190 SL, notamment le coffret en tôle de lampes de rechange et un phare suiveur Hefphos à ventouse.



Laurent a réalisé lui-même la majeure partie de l'intérieur en cuir. Et sur les sièges, seules les housses, qui demandent des machines spéciales, ont été changées.



Ce bijou d'autoradio est un Schneider-Becker. Sa grande particularité, qui explique sa rareté, est d'avoir été fabriqué en France, sous licence.

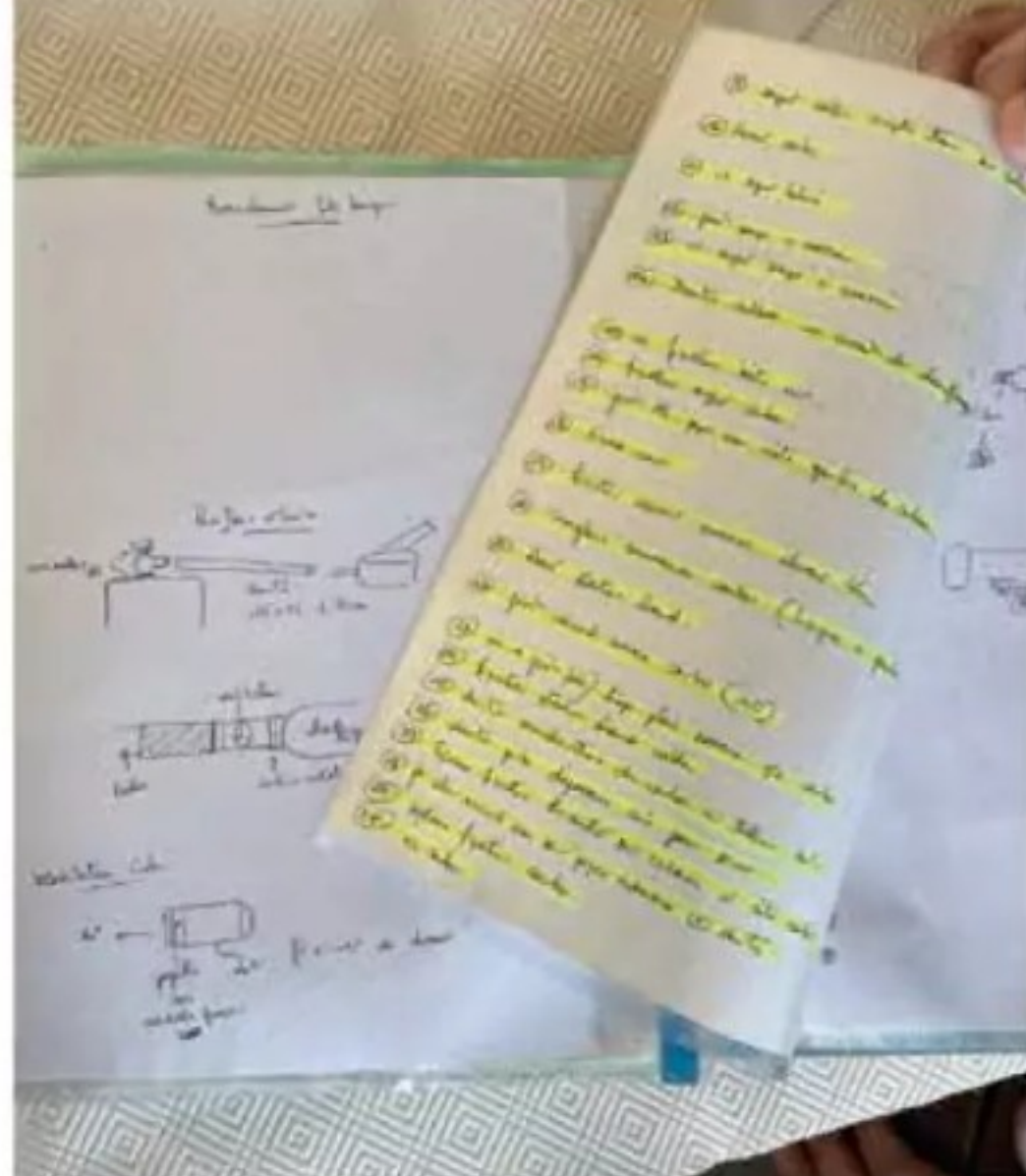
Pas vraiment achetée à l'aveugle, il convient cependant de l'inspecter sous toutes ses coutures : « Elle paraissait saine. Elle l'était et je n'ai pas eu de mauvaises surprises. Il y avait de la rouille, mais jamais aux endroits structuraux ». Laurent fait alors une grosse révision (vidange, pompe à essence, embrayage, réglage optimal des carburateurs...) et offre à sa belle une ligne d'échappement inox. Le moteur, qui avait bénéficié d'un échange standard, ne totalise alors que 30 000 km. Il est ouvert par prudence... et refermé aussitôt terminé le surfacage de la culasse. Pendant cinq ans, il profite ainsi d'une auto mécaniquement parfaite, hardtop en place faute d'une capote opérationnelle, sans trop se préoccuper de la carrosserie : « Mais en mai 1998, j'ai remarqué une fuite de liquide de frein provenant du maître-cylindre défectueux. J'ai décidé de le changer moi-même mais je ne suis pas arrivé à le démonter. Pour un meilleur accès, j'ai commencé à démonter autour... et de fil en aiguille, j'ai entièrement désossé l'auto sur des chandelles. Avec le recul, c'était une décision un peu folle, mais je voulais une auto parfaite tout en conservant un maximum de pièces d'origine ! ». Très occupé professionnellement et familialement, Laurent ne sort le moteur

qu'un an plus tard. La restauration prend du retard et va durer sept longues années : « La carrosserie a demandé beaucoup plus de temps que prévu, et à part cela, la peinture et une partie de la sellerie, j'ai tout fait moi-même avec un ami. Le chantier est resté au point mort pendant presque trois ans... mais je n'ai rien lâché, je l'ai repris et terminé ! ». On comprend mieux l'échelle temps. Il est tellement méticuleux – déformation professionnelle ? –, que Laurent va compter jusqu'à 230 sachets de pièces détachées et de vis, précieusement répertoriés, et des dizaines de croquis réalisés au démontage précisant jusqu'au sens d'une rondelle. Au total, cela représente une dizaine de gros classeurs : « C'était la seule manière de se souvenir, sans rien oublier et de repartir de la fin pour le remontage qui n'a pris

qu'un an. Je n'ai eu qu'un seul souci avec le câble du compteur de vitesse qui chauffait et fondait quand je mettais le contact parce que j'avais mal positionné une tresse de masse ». Aussi patient que passionné, c'est finalement en 2005, qu'il rejoindra la Bretagne par la route pour présenter sa belle, sublime comme il la souhaitait, à ses amis du club au sein duquel il aura, entretemps, occupé de très nombreux postes (rédacteur du bulletin, trésorier, responsable boutique,...).

Un club serein et actif

En 2012, après vingt années de présidence, Jean-Pierre Fouquet décide de passer le relais et c'est assez naturellement Laurent qui reprend le flambeau : « Je viens d'être réélu en février pour un nouveau mandat de 3 ans, le cinquième. »



Démonter c'est facile ! Pour remonter, mieux vaut avoir pris des notes ultra précises.



Via Laurent, le club dispose de toute la documentation originale, en français !

La 190 SL est une grande routière confortable, avec un moteur et le charme de son époque, et ne doit pas être comparée à la 300 SL.



Cannes, la Croisette, 85 splendides 190 SL où l'une des plus belles Réunions Internationales jamais organisées.

« Après, on verra », lance-t-il en souriant avant d'ajouter : « J'ai la chance de présider un club où nous avons tous la même auto, la même passion, les mêmes problèmes, il n'y a donc aucune concurrence malsaine. Les membres du bureau sont exceptionnels, les tâches sont bien réparties et tout le monde va dans le même sens pour conserver la vocation du club, apporter de l'aide technique aux propriétaires pour que les 190 SL roulent le mieux et le plus longtemps possible ». Pour rouler et se faire connaître, le

club organise deux grandes sorties annuelles et participe à Rétromobile, à Époqu'auto et au salon AutoMotoRétro de Toulouse. Et même si les Allemands ne les accompagnent plus, tous les deux ans depuis 2006, les clubs de France, d'Italie et des États-Unis organisent, à tour de rôle, une sortie internationale. Cette année, elle se déroulera en Suisse et réunira une armada limitée à 35 autos à cause des règles locales : « Mais à Cannes en 2009, nous avons 85 voitures sur la Croisette. Souvenir inoubliable ».

L'événementiel n'est pas la seule activité du club qui dispose d'un petit stock de pièces d'occasion réservé aux membres, rachète des lots dès qu'il le peut et recherche en permanence des pièces d'origines neuves : « Nous avons aussi fait rééditer des carnets de bons de travaux, ou des notices d'entretien conformes à l'origine, puisque nous détenons les originaux ». En cas de besoin, les candidats à l'achat d'une 190 SL peuvent contacter Laurent.

L'avenir ?

Cette année, c'est le 70^e anniversaire de la « Sublime Étoile » que le club fêtera dignement les 14 et 15 juin, en Bourgogne. Si vous souhaitez être de la partie, quelques places sont encore disponibles – rapprochez-vous du club –, mais cela pourrait ne pas durer. Quant à l'avenir, Laurent est formel : « Tous les propriétaires de 190 SL peuvent nous rejoindre, ils ne seront pas déçus et leurs autos seront magnifiquement bien accueillies. Notre but, c'est simplement de rester comme nous sommes, un club familial, avec de fortes valeurs d'amitié, de simplicité et d'entraide ». Les valeurs d'un club que son président a fait siennes ! ■

<https://190sl-france.mercedes-benz-clubs.com>
Contact : club190slpresident@sfr.fr

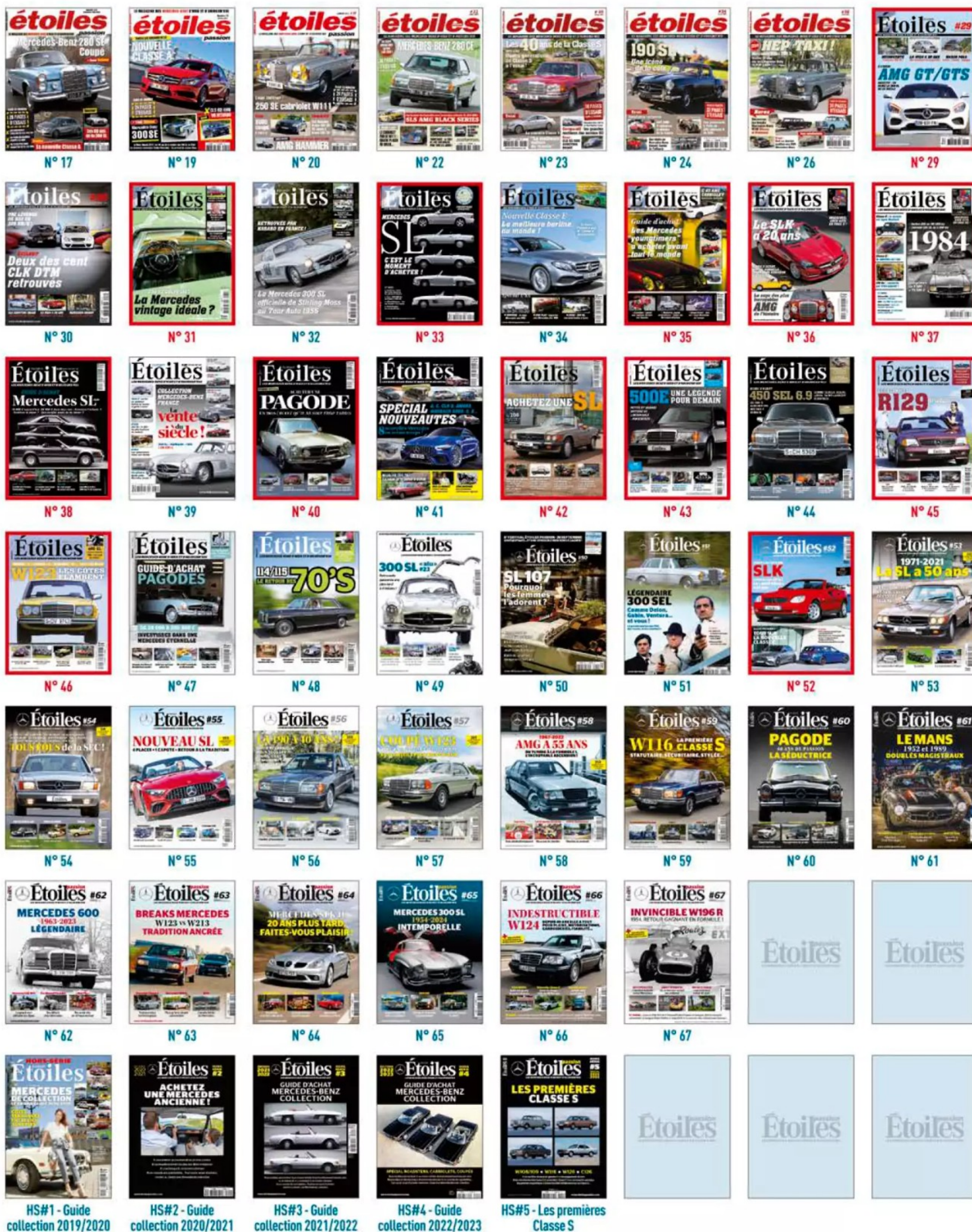


La belle est souvent de sortie. Le compteur affiche 105 000 km dont 75 000 effectués par Laurent. Rouler ? Le meilleur entretien du monde !

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.



À commander sur www.etoilespassion.com

Grand écran

ÉTOILES SUR TOILE



PARMI LES INNOMBRABLES FILMS OÙ APPARAISSENT DES MERCEDES, CERTAINS SONT RESTÉS DANS LES MÉMOIRES. TAXI, CABRIOLET GLAMOUR, VOITURE DE VRP, DE PATRON OU DE GANGSTER, ELLES ONT ÉTÉ ASSOCIÉES À UNE GRANDE VARIÉTÉ DE PERSONNAGES. ACTION !

Par Michel Tona - Photos Archives Michel Tona et D. R.

À la fin d'*Ascenseur pour l'échafaud*, la 300 SL du touriste allemand est abandonnée en plein Paris sur le Pont de Bir-Hakeim.

Nés tous deux à la fin du XIX^e siècle, l'automobile et le cinéma ont connu un développement parallèle. Le septième art a joué un rôle majeur dans l'acceptation sociétale de la voiture, et dans la fascination pour les Mercedes-Benz en particulier. Souvent rapides et élégantes, ces héroïnes ont, c'est le cas de le dire, véhiculé des stéréotypes bien particuliers correspondant aux désirs des réalisateurs. Parfois issues d'un « product placement » quand elles sont directement prêtées par Mercedes-Benz, les étoiles sur celluloid peuvent aussi provenir de sociétés de taxi ou être simplement louées auprès de particuliers ou de société tierces.

L'incomparable glamour du SL

Coupé ou roadster, la 300 SL a imposé son glamour dans nombre de longs métrages des années cinquante et soixante. Il peut s'agir de thrillers ou de comédies, tels *Mon Oncle* (1958, Jacques Tati), à *bout de souffle* (1960, Jean-Luc Godard) ou encore *Ascenseur pour l'échafaud* (Louis Malle, 1958). À la fin de ce dernier, le coupé SL monochrome se tient sur le bord de la route, portes papillon déployées, comme pour symboliser la tragédie qui vient de se dérouler. Plus tôt dans le film, un jeune couple a volé la voiture de

sport et tiré sur son propriétaire, un riche allemand, avant de s'enfuir dans les rues sombres et brumeuses de la capitale. Hors écran, la 300 SL – voiture la plus rapide du monde au milieu des fifties – est naturellement le *it*, car des élites. Coûtant l'équivalent de trois berlines 180, elle conquiert entre autres Zsa Zsa Gabor, Sophia Loren, Clark Gable ou encore Alain Delon. Sa petite sœur, la 190 SL, attirera dans ses filets d'éminents représentants de la haute société hollywoodienne. La photo de Sir Alfred Hitchcock, posant à son volant à la sortie des studios de la Metro Goldwing Mayer, est restée dans toutes les mémoires. On l'aurait pourtant plutôt vu dans une 300 Adenauer ! Celle de Yul Brynner

en costume, prise en 1959 lors d'une pause sur le tournage de *Salomon et la Reine de Saba* (1959, King Vidor), vaut aussi son pesant d'or... *In Aller Welt*, le magazine de la marque, mettra à l'honneur, dans chaque numéro, les acteurs, chanteurs et autres sportifs prenant livraison de leur SL ou d'autres modèles souabes.

Les autres SL

La Pagode n'a pas été oubliée. Si John Lennon conduit dans la vraie vie une 230 SL, Audrey en mène une sur la Riviera dans *Voyage à deux* (Stanley Donen, 1966). La beauté de la Côte d'Azur et l'élégance de la Mercedes s'associent de manière étonnante, reflétant les thèmes de l'amour, de l'aventure et de la nostalgie abordés dans le film. Avec sa direction assistée, ses suspensions assez souples, son confort, sa boîte automatique et son « aircond » optionnel, le SL suivant, le R 107 (1971-1989) est parfait pour l'Amérique. Pas étonnant qu'il ait été conduit par un des plus mémorables sex-symbols des *eighties*, Richard Gere. Dans *American Gigolo* (1980, Paul Schrader), il joue un escort masculin rendant visite à ses clientes au volant d'un 450 SL. Le générique où on le voit rouler sur une *highway* californienne est une belle publicité ! Pour inciter les Américains à changer de SL, Mercedes réalise, fin 1990, un « product placement » malin dans le film *La Relève*. Flanqué du *rookie* (titre du film en anglais) Martin Sheen, l'inspecteur joué par Clint Eastwood – qui est aussi le réalisateur – s'échappe du repaire d'un malfrat en lançant un 500 SL à travers un mur. Ils se retrouvent dix mètres plus bas, après s'être encastrés dans un hangar. Une ↗



Dans le film *High Society* (1956) avec Grace Kelly, Frank Sinatra et Bing Crosby, la 190 SL figure en bonne place, conduite par Grace Kelly. Cette comédie musicale romantique est le dernier film de l'actrice américaine avant qu'elle ne devienne princesse de Monaco.

↳ fois les airbags et l'arceau déployés, l'inspecteur Harry déclare : « *Engineered like no other car** ». À trois mots près le slogan des publicités américaines de Mercedes!

Des Benz dans des Bond

Sans doute moins qu'Aston Martin ou Lotus, mais la marque Mercedes-Benz a aussi eu une certaine importance dans la saga James Bond. Dans presque tous les cas, les berlines de Stuttgart ont été les véhicules des méchants. La relation entre l'étoile et l'agent secret britannique commence dès *Goldfinger* (1964, Guy Hamilton). Au volant de sa DB5, Sean Connery est poursuivi par une meute de berlines Ponton noires des hommes de main d'un trafiquant d'or roulant en Rolls-Royce. Dans *L'Homme au pistolet d'or* (1974, Guy Hamilton), Roger Moore conduit une 250 stroke eight blanche. Dans *Octopussy* (1983, John Glen), 007 est introduit clandestinement en RDA dans une anonyme W 123. Quant à l'insondable antiquaire Kamal Khan, il conduit d'abord une 600, puis une Classe S (W 116). Enfin, le général russe corrompu traverse le pays avec une fintail noire, jusqu'à ce que Bond la vole et se lance dans une spectaculaire évasion le long d'une ligne de chemin de fer.

Mafieux de tous poils

Quelles que soient les générations, les Classe S – souvent dans des teintes sombres – ont la faveur du crime organisé de par le monde et le septième art en apporte régulièrement la preuve. Par exemple avec les

yakuzas vus dans *Wasabi* avec Jean Reno (2001, Gérard Krawczyk), ou dans *Black Rain* avec Michael Douglas (1989, Ridley Scott). Plus proche de nous, *La French* (2014, Cédric Jimenez) donne l'occasion au parrain marseillais Gaëtan Zampa (Gilles Lellouche) de suivre avec sa W 116 blindée la DS noire du juge Michel (Jean Dujardin). Deux hauts de gamme à la philosophie aussi opposée que l'interprétation de la loi par les protagonistes du film... Dans *Ronin* (1998, John Frankenheimer), la 450 SEL 6.9 (W 116)

conduite par Robert De Niro et Jean Reno course, le long de la côte, puis à travers le vieux Nice, une armada de 605 et de XM. « L'überberline » brune se transforme en un dangereux prédateur et a été délibérément choisie par le réalisateur qui, dans le privé, en conduite une. Il s'en fera d'ailleurs dérober les roues lors du tournage! Concernant la gamme des « petites » Mercedes, elles ont souvent joué leur rôle naturel, celui de taxi. Ainsi, on trouve des W 115 (1968-1975) dans, par exemple, *Max et les ferrailleurs*



Dans *The Driver* (1978, Walter Hill), Ryan O'Neal est maître dans l'exfiltration express des malfrats d'un gang après leur forfait. Pour prouver ses talents à une nouvelle équipe, il malmène une 250 S mandarine (W 108) à grande vitesse dans un parking souterrain vide.



Deneuve en break S 124 pour un road trip à travers la France, il fallait l'inventer!



Dans *Men in Black II* (2002, Barry Sonnenfeld), la E 500 (W 211) noire des agents Kay (Tommy Lee Jones) et Jay (Will Smith) dispose d'un pilote automatique gonflable et peut se transformer en fusée. Idéal pour surveiller les visiteurs extraterrestres!

Dans *Indiana Jones et les aventuriers de l'arche perdue* (1981, Steven Spielberg), la caméra zoome sur l'étoile d'un camion de la Wehrmacht. Harrison Ford se bat comme il peut contre les soldats, s'accrochant même à un moment au logo avant qu'il ne plie. Il faudra improviser pour survivre!



* Une conception à nulle autre pareille.



Surdose en bourbon par les gangsters, Cary Grant ne maîtrise plus du tout sa 220 S cabriolet dans une scène mémorable de *La mort aux trousses* (1959, Alfred Hitchcock). La caméra fixe à de nombreuses reprises la célébrité à trois branches au bout du capot.

Dans *Rien que pour vos yeux* (1981, John Glen), le tueur Emile Leopold Locque poursuit 007 (Roger Moore), dans une 450 SEL argentée (série W 116) qui finit au fond d'un ravin, le malfrat encore à l'intérieur.



(1971, Claude Sautet), *Peur sur la ville* (1975, Henri Verneuil), *Un éléphant, ça trompe énormément* (1976, Yves Robert) ou encore *L'animal* (1977, Claude Zidi).

124 multicarte

Une Mercedes est aussi le symbole de voiture du jeune cadre dynamique. À l'image du rutilant cabriolet 124 « offert » par le cabinet d'avocats à Tom Cruise lors de son embauche dans *La Firme* (Sydney Pollack, 1993). Plus vagabonde est l'apparition d'un

break de la même série dans *Elle s'en va* (2013, Emmanuelle Bercot). Catherine Deneuve est Bettie. Rebelle et solitaire et rencontrant des bouleversements personnels et professionnels, elle prend la route, sans destination précise, laissant derrière elle son restaurant familial et une vie qu'elle juge insatisfaisante... Dans un rôle tout à fait opposé, la W 124 est devenue culte comme voiture de

du gang. L'affaire est résolue à l'issue d'une course effrénée en plein Marseille, puis sur le pilier unique d'un nouveau pont autoroutier en cours de construction.

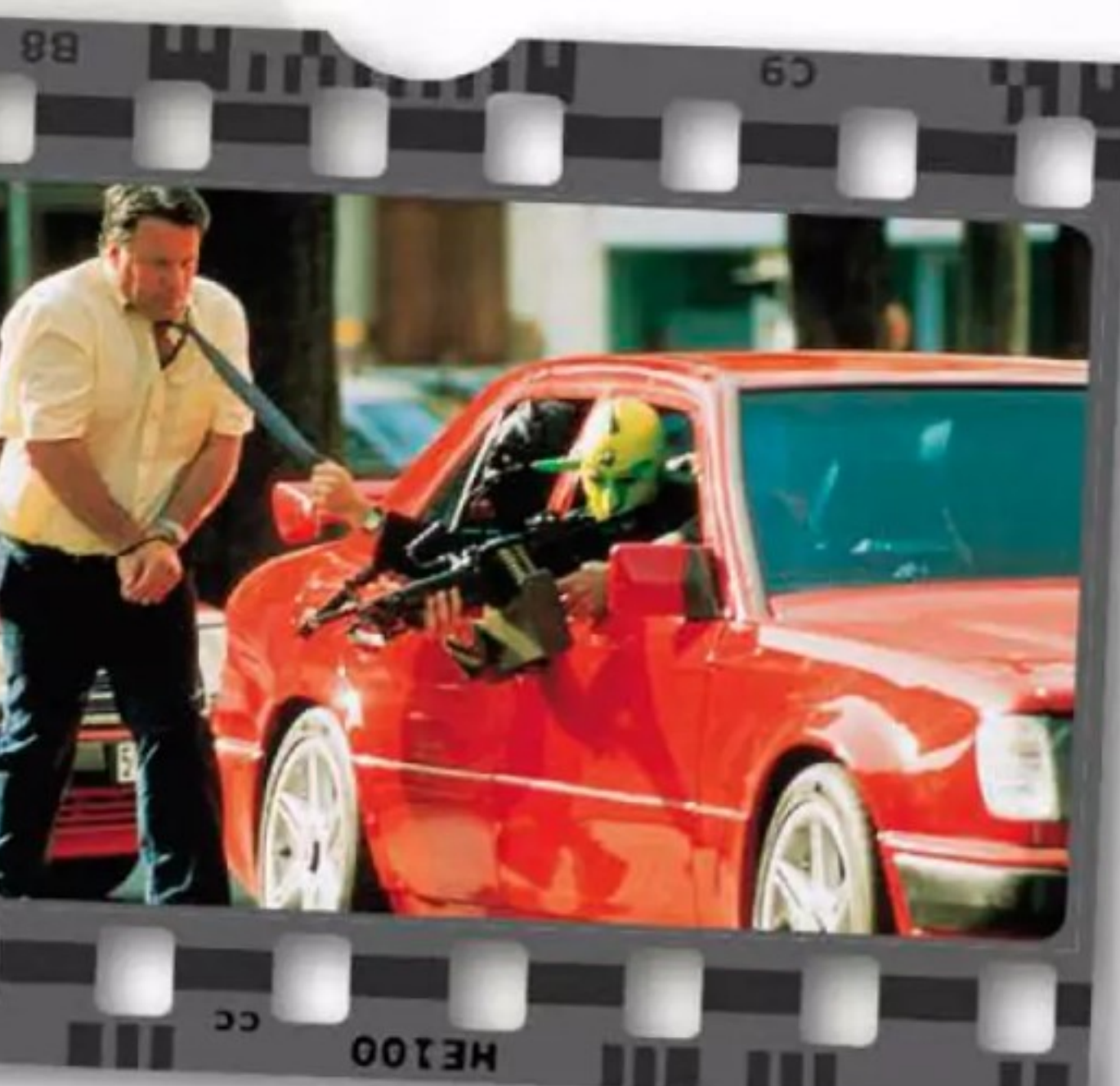
Le diable s'habille en 600

La 600 a, elle aussi, été vue dans de nombreux films. Dont, en France, *Le Jouet* (1976, Francis Veber) avec Pierre Richard où Michel Bouquet campe un grand et austère industriel, conduit comme il se doit. Dans un tout autre genre, Jack Nicholson incarne l'intrigant séducteur Daryl van Horne dans *Les Sorcières d'Eastwick* (1987, George Miller). En réalité, il est le démon venu se reproduire dans la charmante bourgade WASP. Nicholson, qui, à titre privé, roule aussi en 600 (!) et a sans doute chuchoté ce choix automobile au réalisateur, se rend en ville pour acheter des glaces. S'apercevant des sortilèges qui lui sont jetés, il ordonne à son chauffeur de rallier illico le château qu'il vient d'acheter pour châtier le trio Cher, Susan Sarandon et Michel Pfeiffer...

Un ADN marqué

Gentils ou méchants, tous les personnages ayant partagé une ou plusieurs scènes avec une Mercedes ont incontestablement aidé à confirmer l'ADN à la fois glamour et statutaire de la marque, la rendant encore plus iconique. Le mythe des différentes générations de Mercedes vaut autant par leur apparition sur grand écran que par leurs illustres propriétaires. ■

Pour des raisons budgétaires et de disponibilité, les deux 500 E de Taxi sont des 400 E, spécialement adaptés pour ressembler à la reine des 124!



Dans *Taxi*, la 500 E est à l'origine du surnom « gang des Mercedes » donné par la police de la cité phocéenne.

méchants dans *Taxi* (1998, Gérard Pirès). Le chauffeur de taxi – une 406 ultrakitée –, interprété par Samy Naceri, aide son ami policier à attraper une bande de braqueurs de banque. Les gangsters teutons utilisent deux 500 E apparaissant alternativement en livrée argentée et rouge grâce à l'application de peintures à séchage rapide dans le camion



Gliss' n roll

HOLY BENZ ON ICE

La classe sur la glace lors
du I.C.E. 2024 avec cette
réplique de la 300 SE
Fintail de course côtoyant
une Classe S actuelle.



DEPUIS 2022, L'ÉVÈNEMENT « THE I.C.E. SAINT-MORITZ » MÊLE CONCOURS D'ÉLÉGANCE ET FIGURES SUR GLACE DANS LA TRÈS CHIC STATION HELVÈTE DE SAINT-MAURICE. LE CADRE DU LAC - GELÉ ET ENNEIGÉ - EST EXTRAORDINAIRE. MERCEDES NE POUVAIT PASSER À CÔTÉ DE CE RAOUT POUR VIP.

Par Michel Tona - Photos Mercedes et Davide De Martis pour The I.C.E

Chargé d'une paire de skis vintage, un 300 SL prêt à s'envoler pour rejoindre le Piz Julier (3 380 m) juste en face.

Pour les collectionneurs comme pour les marques, les événements *oldtimers* sont plus rares en hiver. C'est tout l'intérêt de « The I.C.E. » à Saint-Moritz. « L'événement met en avant des *oldtimers* exceptionnelles, au milieu de la saison froide, lorsque les voitures anciennes ont tendance à rester au garage. Les montagnes, la neige, la glace et le soleil sont un décor idéal pour ce nouveau concept », déclarait Marcus Breitschwerdt, Directeur de Mercedes-Benz Heritage lors de la première participation de la marque il y a deux ans.

Glissades sur 50 centimètres d'épaisseur

L'histoire de l'événement remonte à l'hiver 1985. À l'époque, un groupe d'Écossais et d'Anglais avaient pour la première fois utilisé le lac comme piste pour leurs Bentley classiques. En 2019, une course d'essai pour voitures de sport a été relancée. Après une interruption due à la pandémie, le concours d'élégance sur glace est revenu avec un programme complet à l'hiver 2022. Bien trouvé, le nom « The I.C.E. » signifie officiellement « International Concours of Elegance ». Pendant l'hiver, le lac présente une couche de glace de 50 centimètres. Un parcours ovale, incluant une couche de neige, est créé sur le lac. Le site est utilisé pour diverses manifestations, dont un concours de polo. Lors de « The I.C.E. », les véhicules sont engagés dans des catégories telles que « Jetset on Ice », « Vintage Road Racing », « Stars on Wheels », « Barchettas on the Lake » et « Concept Cars ». Lors de l'édition 2023, la C 111-II à moteur V8 concourrait dans cette dernière catégorie et une réplique de 300 SLS dans celle des barquettes.

L'événement est idéal pour faire briller les étoiles de toutes les époques devant un public chic.



En 2023, une réplique
de 300 SLS enroulait
gentiment sur l'ovale du
lac gelé.



La grâce sur la glace avec
deux cabriolets : un 300 D
de 1960 et un AMG GT de
2024.







Venue du Musée Mercedes, cette réplique du « cochon rouge » d'AMG surfait - hurlait?! - sur la glace en 2024.



Quelle que soit la surface, la voiture la plus rapide du monde en 1954 intrigue toujours soixante dix ans plus tard.

↳ **Élégance le vendredi. Vitesse le samedi.**

Depuis trois ans désormais, l'avant-dernier vendredi de février, un vaste éventail de voitures historiques est exposé sur le lac dans le cadre du Concours d'Élégance. Et ils effectuent des tours rapides sur glace le lendemain. Outre les deux modèles susmentionnés, Mercedes présentait en 2023 une 600 courte, un bel hommage pour ses 60 ans, et mettait en vente un 300 SL roadster. Parmi les pilotes figurait l'ancien pilote d'usine et actuel ambassadeur Mercedes-AMG, Karl Wendlinger. L'an passé, la marque a mis l'accent sur l'histoire de la Classe S, exposant notamment un 300 Cabriolet D (W 189) et une réplique du « Red Pig » d'AMG. Le billet à la journée démarre à 80 francs suisses et c'est gratuit pour les moins de dix ans. Vu l'endroit et les oldtimers d'exception présentés, c'est presque cadeau ! Passionnés d'automobile et professionnels du secteur se mêlent aux VIP, jet-setters et influenceurs à chapkas, lunettes miroir et autres accessoires vintage. Autant de détails extravagants qui colorent cet événement « icestyle » auquel participent aussi des familles et groupes d'amis, à n'en pas douter CSP+... ■



Outre les Mercedes, des Maserati, Porsche, Jaguar et autres modèles d'exception participent chaque année au concours d'élégance. Quand le soleil est de la partie, le moment est exceptionnel !



Alessio est convaincu que très peu de Pagode ont été produites dans cette combinaison de couleurs qui, pourtant, lui sied à merveille.

Pagode 230 SL

ÉLÉGANTE PAGODE TOSCANE

LES ITALIENS AIMENT LES VOITURES, C'EST UN FAIT ! SURTOUT QUAND ELLES SONT ITALIENNES, BIEN CARROSSÉES ET ÉQUIPÉES D'UN V12 DIRONT CERTAINS. MAIS PAS SEULEMENT ! DE L'AUTRE CÔTÉ DES ALPES, ON TROUVE DE PLUS EN PLUS D'AMATEURS OFFICIELS DE PORSCHE OU, DANS NOTRE CAS, DE MERCEDES-BENZ. LA PAGODE ÉTANT CERTAINEMENT L'UNE DES PRODUCTIONS LES PLUS LATINES DE LA FIRME À L'ÉTOILE, CECI EXPLIQUE PEUT-ÊTRE CELA...

Texte et photos Marco Annunziata

Étoiles Passion : Qu'est-ce qui rend votre voiture, cette Mercedes-Benz de 1965, si spéciale à vos yeux ?

Alessio : D'abord, il s'agit d'une Mercedes-Benz Pagode (W113) 230 SL de 1965. Ensuite, elle est de couleur *dunkelgrün* (code 268, vert foncé) avec une capote en mohair et un intérieur cognac (code 140). Ce qui la rend vraiment spéciale, c'est cette combinaison de couleurs qui est assez rare, non seulement en Italie, mais dans le monde entier. Malheureusement, je n'ai pas pu déterminer précisément combien d'exemplaires ont quitté l'usine dans cette combinaison, mais elle est sans aucun doute exceptionnelle. C'est cette particularité qui a immédiatement attiré mon attention, car, pour moi, les couleurs sont fondamentales dans l'attrait général d'une voiture.

Comment avez-vous acquis la voiture et dans quel état se trouvait-elle ?

En fait, j'ai acheté la voiture dans ma région, à peine à quelques kilomètres de chez moi. Elle venait de Florence, où le propriétaire précédent l'avait utilisée comme voiture de vacances. J'insiste, mais ce qui a fait pencher la balance, c'est cette superbe combinaison



Jacopo et Alessio sont les co-propriétaires de cette magnifique Pagode 230 SL. Ensemble, ils possèdent également une Porsche 356 et visent désormais une Jaguar Type E. Bel éclectisme !

de couleurs. Le propriétaire précédent avait engagé une restauration complète qui plus est effectuée sur une excellente base. La voiture était donc en très bon état. J'ai simplement fait quelques travaux à l'intérieur, notamment sur le tableau de bord, qui était plus usé que patiné. Mais nous avons pris soin de préserver les matériaux d'origine.

Êtes-vous amoureux des Mercedes-Benz ? Et pourquoi cette 230 SL ?

J'ai toujours été un fan des voitures allemandes : fiables, rapides et pratiques. J'ai possédé de nombreuses voitures italiennes, des Lancia et des Alfa Romeo, mais je considère que le style et l'allure de Mercedes-Benz dans les années 1960 sont vraiment inégalés. La 230 SL n'est pas ma première Mercedes. Dans le passé, j'ai également possédé une 190 SL et, plus récemment, une SLR McLaren de 2004 qui avait un long capot, des prises d'air latérales intégrées et des échappements latéraux rappelant les Gullwing. Honnêtement, je regrette de l'avoir vendue. Quant à la 230 SL, c'est un équilibre parfait entre performances, confort et sonorité. Ce n'est pas une vraie voiture de sport, mais elle est incroyablement agréable sur les routes vallonnées de Toscane. L'expérience de conduite est douce et relaxante, surtout au printemps, la saison idéale pour la conduire.

D'où vient votre passion de l'automobile ?

Cela a commencé par un rêve. Comme beaucoup de passionnés d'automobile, j'avais un modèle réduit de Mercedes 300 SL « Gullwing » lorsque j'étais enfant. Cette

La Pagode, qui a succédé à la 190 SL, a troqué les phares ronds pour des optiques verticales, mais a gardé la calandre et l'étoile centrales inaugurées par sa sœur.



La 230 SL n'est pas une voiture de sport, mais un mélange idéal de performance, de confort et de sonorité.

performances, de confort et de la sonorité incomparable d'une Mercedes classique.

Quelle est la prochaine étape de votre collection ?

La 230 SL a été achetée avec un bon ami qui partage ma passion pour les voitures. Ensemble, nous possédons également une Porsche 356 et nous sommes actuellement à la recherche d'une Jaguar Type E pour compléter notre collection. Rêver est une grande partie de la vie d'un passionné, et même si certains rêves ne restent que des rêves, il y a une immense joie dans le voyage.

Y a-t-il des voitures de rêve que vous espérez toujours posséder ?

La Mercedes 300 SL « Gullwing » est toujours en tête de ma liste. Son design est unique et intemporel. J'admire également la Jaguar Type E et la Lamborghini Miura, qui sont toutes des chefs-d'œuvre à leur manière. Pour l'instant, je me contente de ma collection, mais rêver fait partie de la magie d'être un passionné d'automobile. ■

↳ voiture, tout comme la Jaguar E-Type et la Lamborghini Miura, représente pour moi la perfection automobile. J'ai toujours été captivé par leur design, que je qualifierais presque d'érotique. Et si je n'ai pas encore eu la chance de posséder une Gullwing, j'ai au moins eu la grande satisfaction de collectionner des voitures qui me procurent une joie immense. Et cette 230 SL en fait partie.

Comment jugez-vous la 230 SL par rapport aux modèles Mercedes-Benz modernes ?

Mercedes-Benz produit toujours d'excellentes voitures, mais la qualité de la marque a commencé à décliner après les années 1990. Les modèles haut de gamme, comme la Classe S et la Classe G, sont encore empreints

de l'opulence et de la solidité de l'artisanat qui ont défini l'âge d'or de la marque. Les matériaux étaient robustes et le cuir avait cette odeur emblématique et ce toucher doux. Aujourd'hui, mes préférées dans la gamme sont l'AMG GT-R et la Classe G, mais j'ai aussi un faible pour les modèles Black Series, comme la CLK et la SL, et, bien sûr, la légendaire CLK GTR. Mais je n'en ai jamais vu.

Participez-vous à des événements ou à des rallyes avec votre voiture ?

J'ai participé à quelques rallyes avec la 230 SL ici, en Toscane, et c'est vrai un régal. Le comportement de la voiture est merveilleux sur les routes panoramiques et dans les collines. La 230 SL n'est pas une voiture de sport à part entière, mais c'est un mélange idéal de

Le Dunkelgrün ne ressemble pas au British Racing Green, mais le premier propriétaire de la Pagode devait certainement aimer les configurations « britanniques ».



La Pagode est la voiture idéale pour aller à la plage ou parcourir les splendides routes de la Toscane, cheveux au vent bien entendu !



La couleur cognac, le volant blanc et la moquette beige donnent beaucoup de gaieté à cet intérieur luxueux aux chromes omniprésents... à l'extérieur également, comme l'exigeait la mode à l'époque. Cette Pagode brille presque autant sous le capot où le moteur 2.3 offre 150 valeureux chevaux et 196 Nm de couple.







Lewis Hamilton
Première partie

THE BOSS

LA FORMULE 1 EST HABITUÉE AUX RÉVÉLATIONS FRACASSANTES, MAIS L'ANNONCE DE L'ARRIVÉE DE SIR LEWIS HAMILTON CHEZ FERRARI EN 2025 - ET L'ARRÊT DE SA COLLABORATION AVEC MERCEDES AMG PETRONAS F1 - FUT UN VÉRITABLE COUP DE TONNERRE. FIGURE INCONTESTÉE DE LA FORMULE 1 DEPUIS DES ANNÉES, IL EN POSSÈDE LE PLUS BEAU PALMARÈS. MAIS, À PLUS DE 39 ANS, IL EST ENCORE TEMPS DE CONQUÉRIR UN 8^e SACRE QUI FERAIT DE LUI LE PLUS GRAND PILOTE DE TOUS LES TEMPS. RETOUR SUR LA CARRIÈRE D'UN CHAMPION QUI NE LAISSE PERSONNE INDIFFÉRENT.

Par Laurent Haushalter - Photos Mercedes AG - D. R.

Il va falloir s'y habituer. Désormais, la casquette de Lewis Hamilton sera rouge et ornée du « cavallino rampante ».

Contrairement à R. Patrese, J. Trulli ou J. Magnussen avant lui et M. Verstappen, L. Norris et L. Sargeant après, Hamilton n'a pas été champion du monde de karting.

Né le 7 janvier 1985 à Stevenage, une ville anglaise tranquille du nord de Londres, le jeune Lewis débute le karting à huit ans sur un kart usagé qui coûtait presque autant que le modeste revenu mensuel de la famille. Rapidement, il sort du lot grâce à un excellent coup de volant et Anthony Hamilton, son père, mentor et manager, travaille jour et nuit pour faire progresser la carrière de son fils. Plus tard, c'est le patron de l'écurie de Formule 1 McLaren Mercedes, Ron Dennis en personne, qui le repère et finance sa carrière à condition que le jeune Lewis mène de front pilotage et études. En 2002, après avoir remporté six championnats en huit ans de karting, il effectue ses grands débuts dans le championnat britannique de Formule Renault. L'année suivante, il est champion et dispute quelques courses de Formule 3 britannique. En 2004 et 2005, il court en Formule 3 (champion 2005). En 2006, il rejoint l'écurie ART Grand Prix en GP2 pour remplacer Nico Rosberg, tenant du titre. Il y domine des pilotes plus expérimentés que lui et s'octroie le titre de champion lors du dernier week-end, devant Nelson Piquet Jr. Impressionnant par ses remontées fulgurantes de la queue du peloton au podium et considéré comme l'un des



futurs grands de la Formule 1, il signe chez McLaren-Mercedes en 2007, où il retrouve un certain Fernando Alonso.

Débuts en fanfare

Dès le début, c'est un feu d'artifice. Si Hamilton s'est parfaitement bien préparé, son entame de saison bluffe les spécialistes. À Melbourne, son premier week-end de F1, il est 3^e en course, en ayant mené quelques tours. En Malaisie, à Bahreïn, à Barcelone et à Monaco, les week-ends se soldent par des secondes places et, surtout, la tête du Championnat du monde. Il n'a que 22 ans ! Au

Canada, il signe sa première victoire. Avec 9 podiums en 9 courses, il surclasse constamment Alonso. En Hongrie, tension maximale dans l'écurie, mais Hamilton, décroche sa troisième victoire et conforte sa place au championnat. La guerre entre Alonso et l'Anglais, doublure supposée, est déclarée. Juste avant l'étape belge, reconnue coupable d'espionnage technique sur Ferrari, McLaren, condamnée à une amende de 100 millions de dollars, perd tous ses points au championnat ! Sur la saison, Hamilton monte douze fois sur le podium, remporte quatre courses, mène le championnat pendant cinq mois et ne le perd que d'un seul petit point, lors de la dernière course, au profit de Räikkönen (Ferrari). Il n'est pas le premier rookie sacré champion du monde dès sa première saison, mais il donne raison à Ron Dennis et rendez-vous, la saison suivante, au microcosme de la Formule 1. En 2008, toujours chez McLaren-Mercedes, il prend la tête de l'équipe aux côtés de Kovalainen, Alonso ayant décidé de retourner chez Renault. S'il gagne facilement en Australie, les Ferrari sont redoutables. Le début de saison est compliqué. À Monaco, parti 3^e sous la pluie, il heurte le rail au 5^e tour... mais remporte une superbe victoire et prend la tête du championnat. Il s'attire cependant les foudres de plusieurs pilotes



La MP4-22, voiture qui, en 2007, lui a permis de faire des étincelles dès son arrivée au sein du paddock de la Formule 1.



La splendide McLaren MP4-23 de 2008 qui fera d'Hamilton le plus jeune champion du monde de Formule 1.

l'accusant d'arrogance et de conduite dangereuse. Ce qu'il dément, parlant de conduite virile... mais juste. Mais, suite à plusieurs erreurs, les cartes sont rebattues et rien n'est joué au championnat avant le dernier Grand Prix, au Brésil. Se souvenant de la saison passée, Hamilton, prudent, crispé même, est 5^e sur la grille. Massa, héros local, franchit la ligne d'arrivée en vainqueur et devient champion pendant 39 secondes... avant qu'Hamilton bénéficie de la sortie de route de la Toyota de Glock dans le dernier virage et finisse cinquième... et rafle le titre. Hamilton, 30^e champion du monde de Formule 1, le plus jeune de l'histoire à 23 ans et 300 jours, gagne de la manière la plus spectaculaire qui soit,

En 2007, après le Grand Prix de Hongrie, la guerre éclate au grand jour entre Alonso et Hamilton qui ne se contente pas du rôle de doublure.

dans le dernier virage du dernier tour de la dernière course de l'une des saisons les plus passionnantes qu'ait connue la discipline.

Longue traversée du désert

Au cours des saisons suivantes, bien qu'il reste l'un des pilotes les plus agressifs et qu'il gagne des courses, Hamilton ne réussit pas à retrouver sa forme au championnat d'autant que sa McLaren ne se montre pas toujours à la hauteur. En 2009, il chasse son deuxième titre mondial consécutif, mais le perd en prouvant toutefois qu'il peut encore gagner avec une voiture médiocre. En 2010, son nouveau coéquipier, le champion du monde en titre Jenson Button, et lui pilotent une MP4/25 vite lar-



Première saison en Formule 1, premiers podiums et surtout première victoire, au Grand Prix du Canada 2007.



Contrairement aux apparences, la conduite et le comportement d'Hamilton lui ont attiré les foudres de Massa.

En 2011, Hamilton abandonne au Brésil, mettant ainsi fin à sa pire saison. Et la seule en cinq ans au cours de laquelle son coéquipier le bat.

guée par les Red Bull-Renault de Vettel et Webber. On ne retiendra de cette saison que quelques passes d'armes avec l'écurie autrichienne. La saison 2011, en revanche, débute plutôt bien avec une deuxième place derrière Vettel, mais se poursuit ensuite d'accident en accident (Spa, Singapour, Japon, Canada), détériorant ses relations avec certains pilotes. Hamilton, en proie à des soucis sentimentaux, paraît moins concentré et les rumeurs d'un départ vers Red Bull ne font pas de bien non plus. Il abandonne au Brésil, mettant fin à sa pire saison, la seule où il est battu par un coéquipier depuis son arrivée en F1. En 2012, Hamilton, plus serein et en forme, réalise un solide début d'année qui lui permet de monter sur le podium des trois premières courses avant de remporter sa première victoire au Canada. Après son abandon à Singapour, il annonce qu'à la fin de la saison, il quittera McLaren, « son » écurie depuis le début de sa carrière, pour Mercedes où il remplacera Michael Schumacher, parti à la retraite.

L'ère Mercedes

Dès 2013, sur les conseils de Nikki Lauda, Hamilton rejoint Rosberg chez Mercedes, dans le but de donner un nouvel élan à sa carrière. Et si les résultats passés de l'écurie allemande laissent sceptiques, lors des essais de présaison, les Mercedes, compétitives, signent les meilleurs chronos. Hamilton monte sur le podium dès sa deuxième course (Sepang), enchaîne les places dans le top 5 et s'accroche derrière Vettel, intouchable, alors que McLaren sombre avec une MP4-28 mal née. La Mercedes, qui « bouffe » les pneus, n'aide pas ses pilotes, mais l'anglais obtient une victoire surprise au Grand Prix de Hongrie, la seule de sa saison. S'il ne termine que 4^e du championnat, Hamilton est toujours rapide et constant malgré une voiture qui ne l'est pas. Il décroche cinq pole positions et cinq podiums, il devance son coéquipier au classement et, surtout, il prouve que



Rien ne se passe comme prévu au Brésil, dernier Grand Prix de la saison. Hamilton pouvait remporter le titre 2007... il le perd d'un point.



Hamilton s'impose, à la surprise générale, au Grand Prix de Hongrie 2013. La seule victoire de la saison.

son choix d'écurie est pertinent. En 2014, Mercedes AMG Petronas F1 se présente avec une nouvelle motorisation V6 turbo hybride sur laquelle l'écurie a mis le paquet. Absents de la lutte Red Bull – Ferrari pour le titre la saison précédente, les Allemands en ont profité pour peaufiner leur nouveau moteur. Allié à un châssis W05 bien né, la supériorité des Mercedes saute aux yeux. Pour le titre

de champion du monde, la saison se résume à un duel de doublés Rosberg – Hamilton, l'écurie laissant ses pilotes courir l'un contre l'autre tout au long de l'année. Vrais rivaux depuis leur adolescence en karting, la saison a mis leur amitié et leur force de caractère à rude épreuve, ajoutant du piment à la compétition. À Abu Dhabi, Hamilton s'adjuge sa 11^e victoire et conquiert son second titre de



Hamilton, rayonnant, remporte son deuxième titre. Il lui aura fallu patienter pendant cinq très longues années.



S'ils ne se connaissaient pas très bien, Lauda a joué un rôle important dans l'arrivée d'Hamilton chez Mercedes.

Dès le Grand Prix de Malaisie 2013, le second de la saison, Hamilton parvient à monter sur le podium.

À trente ans, Hamilton, le pilote tatoué, qui a encore soif de victoires, travaille toujours d'arrache-pied pour continuer à s'améliorer.

Champion du monde de Formule 1. Il lui aura fallu attendre six ans, une éternité! Quant à l'écurie, en remportant 16 des 19 courses, Mercedes s'assure facilement du titre de champion des constructeurs. En 2015, on reprend les mêmes et on recommence avec Rosberg et Hamilton, toujours au volant des Mercedes. À 30 ans, Hamilton n'a pas encore atteint le sommet de son art et, en dehors de la

piste, c'est désormais une star qui s'intéresse à la culture pop, à la musique et devient une icône de la mode. Cependant, le pilote tatoué, qui a toujours soif de victoires, travaille d'arrache-pied pour s'améliorer encore. Sur la saison, qu'il domine, il commet moins d'erreurs et tire parti de sa superbe monoplace. Rosberg s'accroche d'abord, puis lâche prise. Hamilton est couronné dès le Grand Prix des

États-Unis, à Austin, une course épique qu'il remporte haut la main. Et Mercedes AMG Petronas F1 empoche au passage un deuxième titre consécutif.

Pas rassasié

Cette 43^e victoire en carrière le propulse à la troisième place du palmarès de tous les temps de la Formule 1, juste à côté d'Ayrton Senna, son idole d'enfance, mais derrière Michael Schumacher et Alain Prost et, bien sûr, Juan-Manuel Fangio. À moins de 31 ans, ce troisième titre de champion du monde confirme qu'Hamilton est en route pour le panthéon de son sport d'autant qu'il reste chez Mercedes, l'écurie championne, pour la saison suivante, qui promet d'être passionnante! ■

Erhard Melcher, AMG

LES SECRETS DU BON DOCTEUR « M »

INGÉNIEUR MOTEUR DE GÉNIE, ERHARD MELCHER SE LIVRE RAREMENT DANS LES MÉDIAS. NOUS SOMMES TOMBÉS SUR UNE PÉPITE, LE SITE ALLEMAND DE PODCASTS *MOTORIKONEN.DE*. RÉSUMÉ DE SES TROIS INTERVIEWS OÙ IL REVIENT SUR LES TOUT PREMIERS DÉBUTS D'AMG.

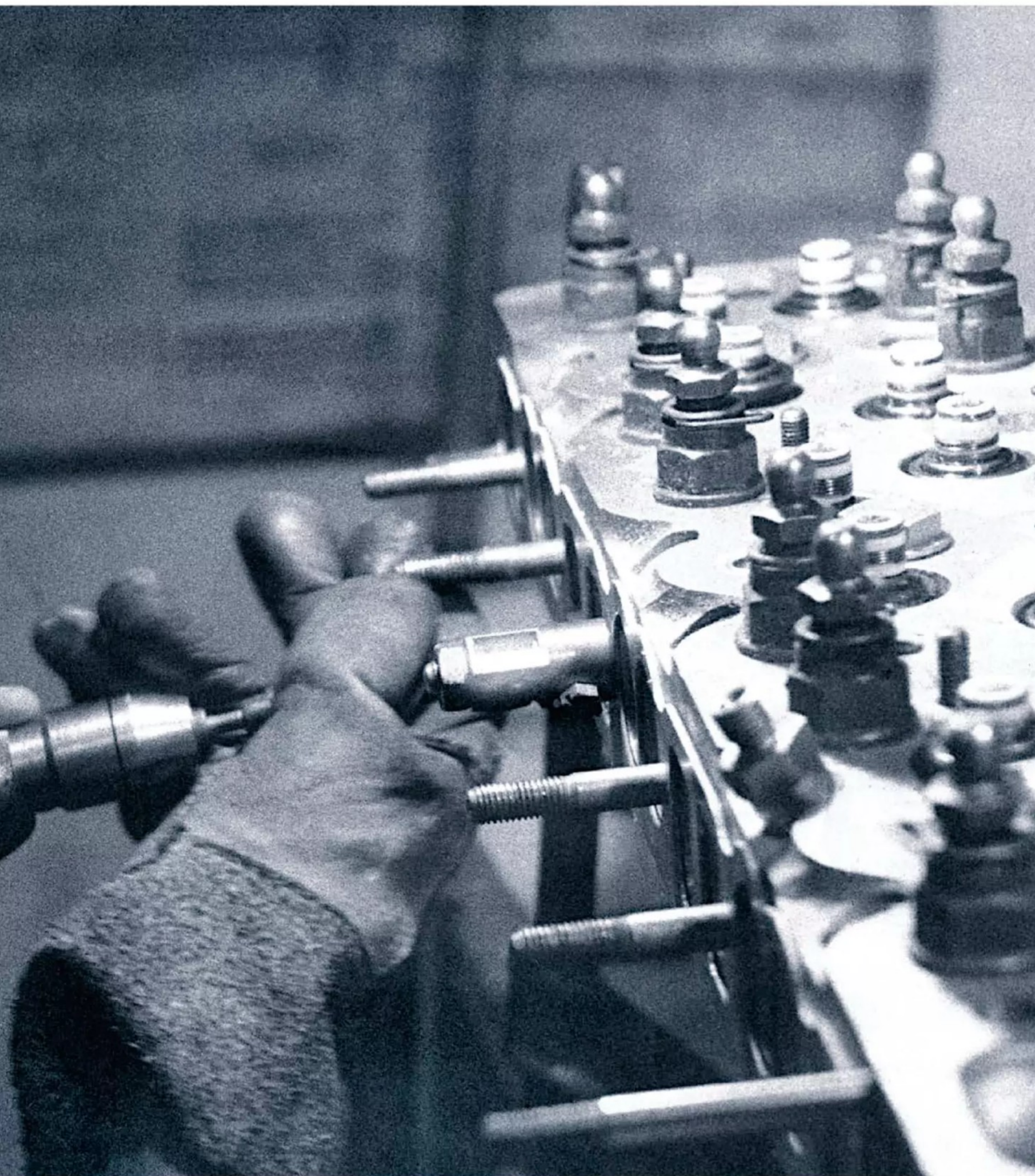
Par Michel Tona

Photos Mercedes-Benz et Hans Neubert/Motorikonen Podcast

Aufrecht et Melcher, les deux futurs cofondateurs d'AMG (le G pour Grossaspach, ville de naissance d'Aufrecht), sont tous deux entrés dans la grande maison Mercedes à la fin des *fifties*. Leurs premières rencontres font des étincelles. Melcher, ingénieur-motoriste, se prend maintes fois le bec avec Aufrecht, maître de la salle des bancs d'essai. Après une dispute, ils se laissent mutuellement des notes acerbes dans le journal de bord du banc d'essai ! Mais ils sont tous deux passionnés de course automobile. L'énergie entrepreneuriale d'Aufrecht et le génie mécanique de Melcher ont finalement raison de leur rivalité. Outre le jazz et la danse, le hobby de ce dernier est de préparer les motos de course de son frère aîné. Soumis à un défi lancé par Aufrecht – qui a commencé à préparer, après le travail, la 300 SE du pilote d'essai Manfred Schiek –, il réussit à booster le six en ligne de 170 à 238 chevaux en lui greffant l'injection d'une 300 SL. La firme à l'étoile ne voit alors plus la course automobile d'un très bon œil. « À l'époque, en course, les BMW avaient un quatre cylindres qui marchait très fort – les 1800 Ti – et ne laissaient aucune chance aux Mercedes » indique Melcher. La marque met fin à ses activités Motorsport en 1965, le nouveau règlement imposant d'homologuer au préalable des petites séries de véhicules sportifs. Les têtes pensantes d'Un-



Le Rhénan immigré en pays souabe débute chez Daimler à la fin des années 1950. Ce motoriste de génie et fan de motos a offert à AMG ses plus belles pièces mécaniques.





La 300 SE de Waxenberger/Lang aux 6 heures du Nürburgring 1963. Pour rendre plus compétitives ces Heckflosse, Melcher va y greffer l'injection du 300 SL !

↳ tertürkheim, le siège de Daimler, ne voient pas à quelle clientèle les vendre...

Protégés par Uhlenhaut

Les deux irréductibles ne s'en tiennent pas pour dit. Le soir, après le travail et jusque tard dans la nuit, ils se retrouvent chez Aufrecht à Grossaspach. « *Il avait un double garage dans lequel on préparait les voitures. Et moi, à la cave, je m'occupais des moteurs* ». Suite aux dix victoires de Manfred Schiek au Deutschen Rundstrecken Meisterschaft 1965 (DRM, ancêtre du DTM), le duo commence à se faire un nom. L'année suivante, aidés de leurs frères respectifs, Aufrecht et Melcher vont préparer cinq 300 SEL pour des pilotes privés. « *Parfois, ils venaient accompagnés de leurs femmes qui roulaient en Pagode, et ils nous demandaient aussi de nous en occuper* ». Des non-pilotes les consultent aussi pour « booster » leur Mercedes. Melcher se remémore le rythme infernal : « *On travaillait jusque tard dans la nuit avant de retourner chez Mercedes. J'étais toujours en sueur, je puais l'essence et le week-end, on était sur les circuits. Résultat, ma compagne d'alors m'a quitté !* ».

À cette époque, ils rentrent à peine dans leurs frais, car il leur faut acheter tout l'outillage spécifique auprès de Mercedes. Uhlenhaut,

leur N+2, patron du développement et ancien pilote, apprécie leurs « black ops » et le père de la 300 SL empêche qu'ils soient tout bonnement renvoyés.

Malgré la crise qui sévit en 1966 en Allemagne, Melcher, encouragé par Aufrecht, quitte Daimler. Il est assez à l'aise financièrement, car il a déposé un certain nombre de brevets pour Mercedes, pour des arbres à cames, des systèmes d'injection diesel et des procédés empêchant les moteurs de se bloquer par grand froid. « *J'avais de très bonnes compétences en mécanique. Durant mes études d'ingénieur, j'avais appris les fonctions d'ajusteur, de tourneur et de fraiseur* », ajoute-t-il. Aufrecht, de son côté, ne peut quitter tout de suite Daimler, lié qu'il est par les clauses du crédit d'entreprise accordé par Mercedes pour l'acquisition

de sa maison. Las. Leurs premiers travaux génèrent trop de bruit dans ce quartier résidentiel. « *D'autant plus quand nos clients venaient ou repartaient avec leurs bolides !* » s'amuse Melcher. Le voisin d'Aufrecht – un avocat – finit par porter plainte avec d'autres habitants.

Garage isolé

Quatre kilomètres plus loin, Ehrhard déniché à Burgstall un local, bien isolé. Le 1^{er} avril 1967, il inscrit l'*Ingenieurbüro für Sportmotoren* (bureau d'études pour moteurs de compétition) sous son nom. C'est possible, car il possède les diplômes de mécanicien et d'ingénieur. La société AMG est enregistrée trois mois plus tard une fois Aufrecht parti de chez Mercedes. Des ex-collègues du département Essais viennent parfois prêter main-forte aux frères



Rares photos de la 300 SEL 6.8 AMG en pleine préparation chez AMG sur la fiche d'inscription des 24 h de Spa 1971.



Une W 114 « pimpée » lors d'un essai d'*Auto Zeitung*. De quoi donner un peu de lustre à AMG, car, à l'époque, « tuner » une Mercedes est souvent considéré comme un péché.

Aufrecht et Melcher. En 1968, Mercedes lance la Stroke 8 (W114/115). Plus compacte que les 220 SE, cette ancêtre de la Classe E est aussi plus moderne avec une suspension arrière à bras oblique similaire à celle d'une BMW. Mais pour ne pas faire d'ombre aux modèles S, elle s'en tient à 130 ch sur le haut de gamme 250 (6 cylindres, carburateur). Les sorciers d'AMG savent qu'il y a une niche à couvrir. « Certains possesseurs de BMW ou de Porsche voulaient s'orienter vers une Mercedes [NDR : pour plus de place et de confort] et se sont adressés à



Kernstück des AMG-Mercedes ist der auf 210 PS frisierte Zweinocken-Motor, der dem unscheinbaren 280 zu respektablen Fahrleistungen verhilft. Sportsitze verleihen der seriösen Cockpit-Atmosphäre einen Hauch von Sportlichkeit.



Avec Aufrecht (à droite) dans « l'atelier-musée » de Melcher.



À 85 ans, Ehrhard Melcher, toujours bon pied bon œil, lors de ses interviews pour le podcast *Motorikonen.de*.



Melcher est le premier à se lancer en solo. On le voit ici indiquer la plaque du premier atelier d'AMG, dans l'ancien local dit « Vieux Moulin » à Burgstall.



Le podcast *Motorikonen* (en allemand).



En savoir plus sur toute l'histoire d'AMG. AMG, les Mercedes Hautes Performances (Sophia Éditions).

nous pour monter l'injection sur leurs 230 ou 250 et rabaisser leur suspension. Et là, la nouvelle Mercedes était vraiment plus rapide que les BMW!» se remémore Melcher dans un grand éclat de rire. Ces premières AMG de route sont même essayées par la presse allemande, ce qui apporte une notoriété supplémentaire à l'officine.

Success story

Réfractaire une fois de plus au rythme infernal, Melcher quitte AMG et devient conseiller technique freelance au printemps 1971. Aux 24 heures de Spa, la fameuse 300 SEL 6.8 – dont il porte le V8 à 428 ch! – se classe seconde au général. Il continuera à s'occuper de ses motos et de divers projets automobiles. Et naturellement à collaborer avec AMG. Parmi ses faits d'armes, le développement, en 1983, d'une culasse multisoupape pour le V8 Mercedes. Il sera installé dans les Classe S 126 puis la mythique Hammer. Il sera aussi l'homme de l'ombre des moteurs de DTM et du M156. Premier moteur 100 % conçu par la désormais filiale Mercedes-AMG, ce V8 atmosphérique de 6,2 litres équipera l'armada aux trois lettres à partir de 2005 et restera dans les annales. ■

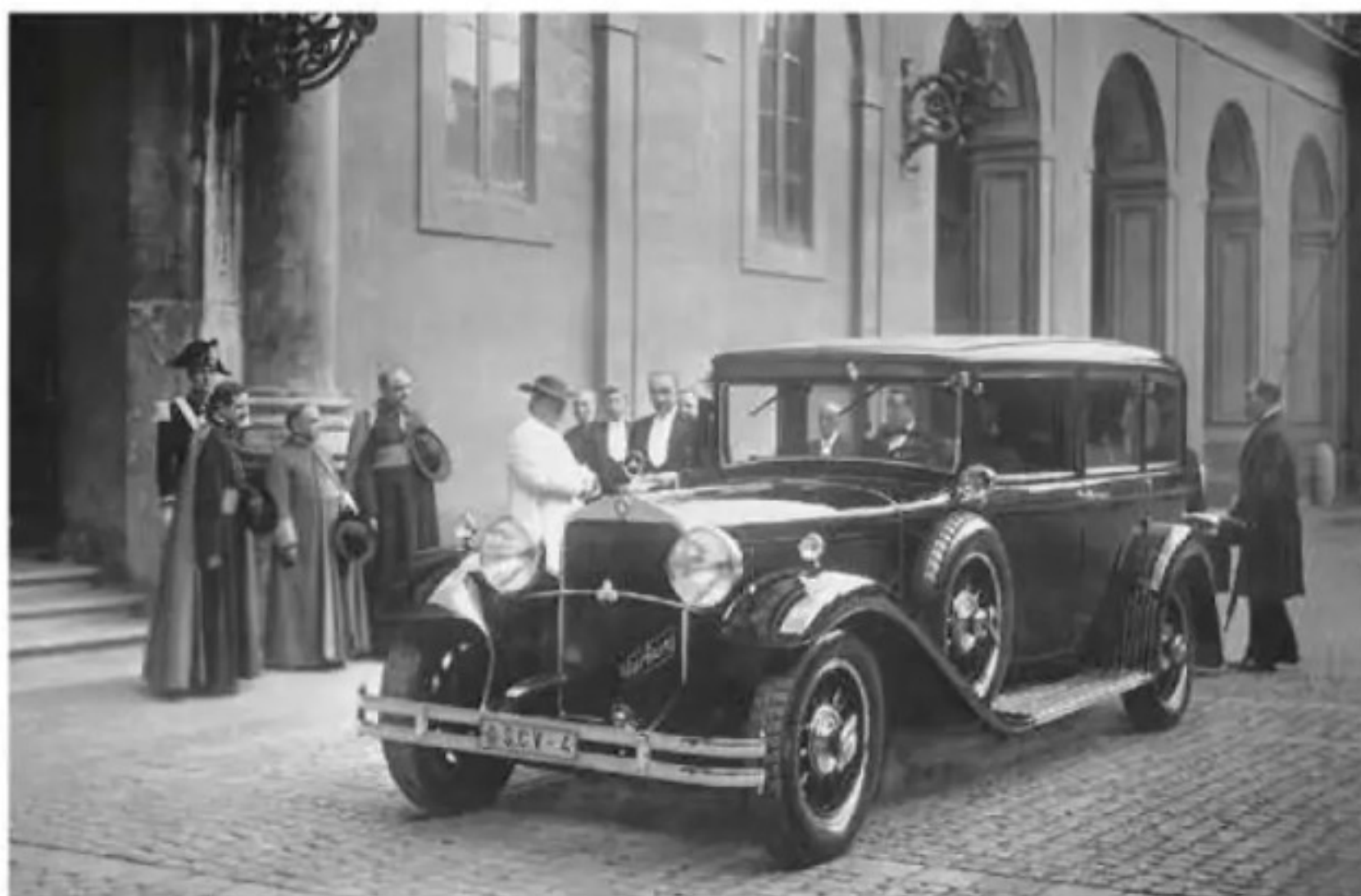
« Papamobiles »

CES MERCEDES DU VATICAN

DEPUIS 1930, MERCEDES-BENZ ADAPTE DES VÉHICULES QUE LE CHEF DE L'ÉGLISE CATHOLIQUE UTILISE AU VATICAN, POUR SES VOYAGES ET SES APPARITIONS PUBLIQUES, SUR PLACE OU À L'ÉTRANGER. À L'OCCASION DE LA PRÉSENTATION DE LA DERNIÈRE PAPAMOBILE ÉLECTRIQUE, VOICI UNE RÉTROSPECTIVE DES MERCEDES PAPALES, IMMATRICULÉES SCV, POUR *STATO CITTÀ DEL VATICANO*.

Par Hubert Baradat - Photos Mercedes-Benz Classic - D. R.





460 NÜRBURG W08

La première Mercedes-Benz livrée au Vatican en 1930, pour le pape Pie XI, fut une 460 Nürburg, limousine avec séparation chauffeur. À l'époque, Mercedes-Benz avait remporté le contrat de livraison car qu'il s'agissait d'une belle automobile, mais aussi par une caractéristique importante : la possibilité de voyager avec deux dignitaires ou d'autres membres du personnel en utilisant des strapontins positionnés face au fauteuil papal. On remarque des boutons électriques fort pratiques à l'arrière, permettant de transmettre des ordres de route au chauffeur. Les années suivantes, la papauté préféra choisir Cadillac, les Etats-Unis n'étant pas entrés en guerre avec quiconque.



300D W189

Il faut attendre 1960 pour voir le pape Jean XXIII recevoir une Mercedes-Benz, une 300d W189 carrossée en landaulet transformé par un empattement allongé, un toit rehaussé et des portes arrière plus larges, ce qui constitue de belles transformations. L'intérieur est lui aussi entièrement mis à jour, avec le fauteuil unique, un repose-pied et deux strapontins confortables... mais dos à la route.



300 SEL W109 LANDAULET

Un landaulet, allongé lui aussi au niveau des portes arrière, est présenté en 1966 sur la base du modèle 300 SEL W109 d'aspect plus sobre que la 600. Cette voiture sera utilisée, par Jean-Paul II, jusqu'au début des années 1980.



600 W100

Dès 1963, son successeur Paul VI, a d'abord utilisé une 600 W100, elle aussi carrossée en landaulet rallongé et rehaussé. L'allure pour le moins imposante et statutaire de cette voiture, la limitera à des sorties officielles d'importance.



300 SEL W109 LIMOUSINE

Pour les besoins de transport de diverses personnalités invitées au Vatican, deux 300 SEL W109 limousines très allongées (de 65 cm !) serviront dès 1967. Comme à chaque fois, les portes arrière offrent une très large ouverture pour six passagers, tous assis dans le sens de la marche.



230G W460

Dans les années 1980, Jean-Paul II a utilisé un modèle 460 série G modifié, le premier véhicule officiellement appelé papamobile, pour les événements sur la place Saint-Pierre. Cette voiture entièrement ouverte peut recevoir un toit vitré entouré de glaces. À la suite de la tentative d'assassinat du pape en mai 1981, Mercedes réalise sur mesure une Classe G entièrement blindée en 1983. Elle reçoit des roues et des parements dorés.

La Mercedes Classe G fut la première nommée « Papamobile », la voilà électrique aujourd'hui.

500 SEL W126

Une berline allongée, et blindée, apparaît en 1985. Cette 500 SEL est équipée d'un toit ouvrant à l'arrière permettant au pape de se montrer lors de sorties publiques derrière un pare-brise extérieur.



S500 LANDAULET W140

La carrosserie landaulet allège l'important volume de la W140 en soulignant la souplesse de son dessin. Une belle voiture, statutaire mais élégante, arrivée au Vatican en 1997. L'unique fauteuil du pape était équipé d'un réglage vertical important de 50 cm, ce qui lui permettait de se lever plus facilement.



ML 430 W163

La Classe M apparaît à Toronto en 2002, pour la visite de Jean-Paul II aux Journées Mondiales de la Jeunesse. Suite logique des Classe G déjà utilisées, et plus confortable. Il reprend le principe, en mieux construit, du toit surélevé entouré de glaces de protection, ici non amovible.





G500 W463

Depuis fin 2007, le pape Benoît XVI utilisait une Mercedes-Benz G 500 pour se montrer aux fidèles lors des audiences publiques du mercredi. La voiture, peinte en nacre, dispose d'une coupole amovible de protection contre les intempéries. Ce modèle marque le retour à la voiture d'apparat découvrable, après plusieurs années au cours desquelles le pape n'apparaissait plus que derrière un vitrage blindé.

CLASSE M

En décembre 2012, Dieter Zetsche, président du directoire de Daimler, a remis au pape Benoît XVI deux exemplaires d'une nouvelle version de la papamobile. Il s'agit d'une version spéciale rallongée, pesant environ cinq tonnes, basée sur la Classe M. Elle est plus spacieuse que la précédente pour une liberté de mouvement accrue du pape, offre une aide d'accès sous forme d'escalier escamotable. Des haut-parleurs extérieurs et intérieurs ainsi qu'un microphone sont installés dans le corps en verre à l'épreuve des balles. La voiture est plus basse de quelques centimètres que la précédente, pour faciliter le transport par avion. Sa vitesse maximale est de 80 km/h. Après leur retraite du service effectif, certaines papamobiles de différentes marques ont été exposées au sous-sol du musée du Vatican. Et bien sûr quelques Mercedes-Benz ont rejoint le musée, à Stuttgart.



G580 EQ

Livré au Vatican fin 2024, le nouveau G580 à technologie EQ est donc tout électrique. Il a été adapté afin d'exploiter les avantages des quatre moteurs proches des roues pour les trajets lents lors d'apparitions publiques. À l'arrière, le siège unique central est réglable en hauteur et pivotant afin de se déplacer avec souplesse et de s'adresser à un public sous différents angles. Derrière, deux sièges individuels ont été ajoutés pour accueillir des passagers supplémentaires. En cas de mauvais temps, un toit rigide séparé protège les occupants. La porte arrière gauche a été déposée, reconstruite par les spécialistes - dans le style traditionnel de la carrosserie - à partir d'une seule pièce et soudée.



Club 4x4 en Suisse

ACCUEILLANTE SUISSE

QU'ON SE LE DISE, LE CLUB 4X4 MERCEDES-BENZ FRANCE EST AUSSI OUVERT À NOS CAMARADES BELGES ET SUISSES. DEPUIS LE TEMPS QUE NOUS SOUHAITIONS FAIRE UN CLIN D'ŒIL À CES DERNIERS, IL ÉTAIT TEMPS ! C'EST CHOSE FAITE PUISQU'EN OCTOBRE 2024, UNE DÉLÉGATION DU CLUB S'EST RENDUE À CRANS-MONTANA, DANS LES ALPES SUISSES. ET CE FUT À COUPER LE SOUFFLE !

Par Stéphane Fighera - Photos D. R.



Crans-Montana, située dans le canton du Valais, abrite une station de ski qui s'est développée depuis la fin du XIX^e siècle. Auparavant, elle n'était qu'un vaste plateau parcouru par les troupeaux et leurs gardiens. Au XX^e siècle, elle devient internationalement connue, grâce notamment aux compétitions de golf et de ski qu'elle accueille chaque année. De nombreuses activités de loisirs et culturelles s'y sont développées, attirant vacanciers et visiteurs en hiver comme en été. Crans-Montana est située à 1 500 m d'altitude et la montagne du Schneehorn, qui la domine, culmine à 3 177 m d'altitude. Ce sont Marie, Anne-France, Vincent et Pierre-Mathieu, les organisateurs de ce week-end, qui nous ont fait découvrir la station. Tous les participants sont arrivés le vendredi soir et, après avoir déposé les bagages et pris possession des chambres à l'Olympic Hôtel, ils

ont été accueillis au restaurant Le Mayen par Nicolas, le maire de Crans-Montana et Gregory, le directeur de la concession Mercedes-Benz locale (Andres). L'accueil fut proprement royal, Gregory accompagné de son chef d'atelier, offrant à tous un grand « welcome pack » garni de cadeaux aux couleurs de la marque à l'étoile, mais aussi à celles de la station. Comme prévu – et espéré –, la soirée fut festive et conviviale.

Samedi

Samedi matin, les participants étaient guidés par Vincent, munis de toutes les autorisations officielles nécessaires (merci monsieur le maire) pour circuler sur les chemins de montagne prévus à cet effet et uniquement pour des rassemblements ponctuels. Ce qui tombait bien puisque, partout où il circule, en France ou à l'étranger, le Club 4x4 Mercedes-Benz France met toujours un point d'honneur à respecter la législation en vigueur et les autres ↗

A high-angle, wide shot of a mountainous landscape. In the foreground, a dark-colored SUV is driving on a narrow, unpaved road that winds through a grassy, hilly area. Further up the road, several other vehicles are visible, including a white van and a dark car. The road leads towards a vast, rugged mountain range in the background. The mountains are covered in dense green forests, with snow-capped peaks visible in the distance. The sky is clear and blue. The overall scene conveys a sense of adventure and exploration in a high-altitude environment.

Soleil au rendez-vous, le samedi matin, lors de la montée - une fois n'est pas coutume - des pistes du domaine skiable de Cran Montana.

↳ usagers de la nature. Et comment mieux démarrer la journée qu'avec ce soleil radieux également au rendez-vous ? Les équipages ont ainsi pu sillonner les chemins qui grimpent tout en haut des remontées mécaniques de cette magnifique vallée, ont été éblouis par les paysages et ont pleinement profité des splendides panoramas offerts par la vallée et les contre vallées. La contemplation de ce magnifique environnement aux couleurs de l'automne ne leur a pas laissé une minute de répit. Surprise, en milieu de matinée, Nicolas nous avait – secrètement et à ses frais – organisé une chouette dégustation de charcuteries et de fromages chez un éleveur, au beau milieu des montagnes. Les participants se souviendront longtemps du superbe accueil reçu à cette occasion ! Après deux heures supplémentaires de crapahutage sur les chemins, nous avons découvert, pour le déjeuner, l'insolite buvette de l'Alpage de Pépinet, située au beau milieu du domaine skiable. Ses patrons ont eu la gentillesse de rouvrir pour nous accueillir car, en temps normal, ils élèvent des vaches,

Heureux de cette première en Suisse, heureux pour les membres et toujours fier de représenter le mythique et historique Club 4x4 Mercedes-Benz France.

produisent du lait et fabriquent leur fromage exclusivement destiné à la préparation de leurs menus et, parfois en hiver, à la vente aux vacanciers. La raclette dégustée restera à jamais dans toutes les mémoires, tant par sa qualité gastronomique que par l'ambiance du lieu. Encore mille mercis à eux... et à Nicolas qui, une fois encore, a tenu à nous inviter ! Vers 16 h, nous avons entamé la dernière étape de la journée afin d'être prêts pour le dîner organisé au restaurant Le Mayen.

Dimanche

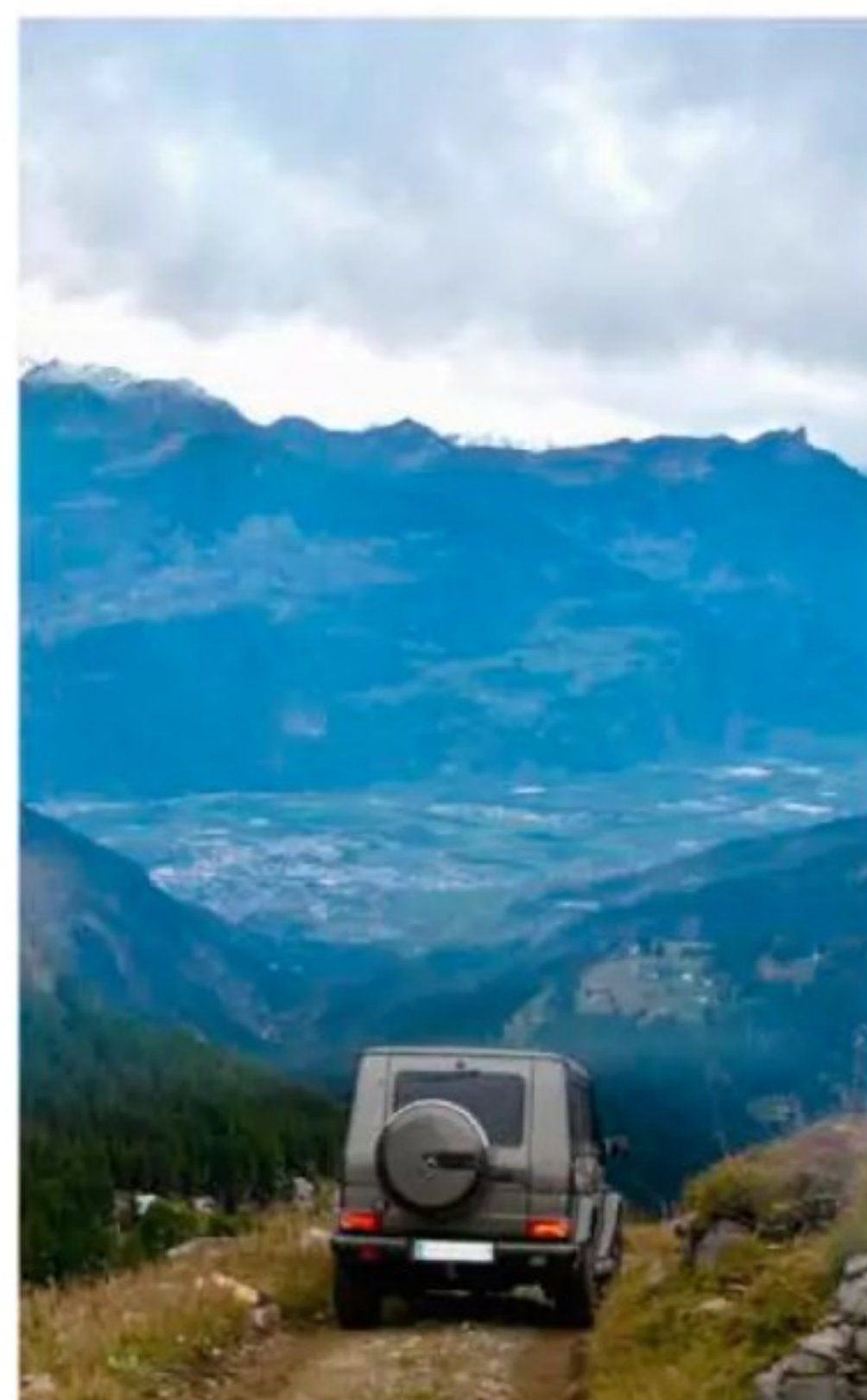
Le dimanche matin, sous un soleil plus discret, nous avons été encadrés par Pierre-Mathieu et Marie pour découvrir une autre vallée. Direction le col du Sanetsch à Savièse avec, au programme, petite route de montagne, tunnel



Stéphane, président du Club 4x4 Mercedes-Benz France, accompagné de Cathy, Manon (également membre du club) et Thibaut.



Anne-France et Vincent, co-organisateurs de ce superbe week-end, avec des membres suisses du club.



Pas facile d'imaginer qu'en hiver ce G roulerait sur une des pistes de ski de Cran Montana. Et pourtant...



C'est dans une fromagerie d'altitude que Nicolas, le maire de Cran Montana, accueille les participants pour un mémorable apéro fromage-charcuterie.



Tous les G à la parade pour l'Incontournable photo de groupe en plein milieu du domaine skiable.



Les occupants ont quitté les Classe G pour aller découvrir les impressionnantes passerelles métalliques accrochées à la montagne et qui font office de sentier de promenade.

et neige sur les hauteurs. Paysages magiques! À 11 h, gentille attention, c'est Grégory et la concession Mercedes-Benz d'Andres, qui ont offert l'apéritif. Pour notre dernier repas en Suisse, organisé par Pierre-Mathieu et Marie, nous avons déjeuné à Savièse, autour d'un barbecue de viandes locales.

Retour

Malheureusement, c'est ainsi, toute sortie a une fin. Mais quel week-end! Nous repartons tous avec des souvenirs plein la tête et avec le sentiment, agréable, de quitter des amis – Nicole, Nicolas et Grégory – que nous ne connaissions pas avant d'arriver! Heureux de cette première en Suisse, heureux pour les membres et toujours fier de représenter le mythique et historique Club 4x4 Mercedes-Benz France. Ses membres, toujours plus nombreux et toujours aussi passionnés par leurs véhicules étoilés, représentent avec succès la marque en parcourant les routes et chemins de France et d'Europe depuis plus de 41 ans. Jamais nos sorties n'ont laissé personne indifférent et, depuis le début, nombreux sont ceux qui saluent la qualité de vie au sein de notre chouette club. Alors, si vous aussi vous souhaitez le découvrir, rendez-vous sur notre site internet ou sur Facebook. Vous y trouverez toutes les informations et les coordonnées des responsables du bureau qui se feront un plaisir de vous répondre. À bientôt en 4x4! ■

www.clubmbf.com



Dimanche matin, le convoi ne va pas tarder à mettre en route pour découvrir la vallée de Savièse.



Exceptionnelles tablée et raclette, en plein milieu de l'élevage alpin, spécialement ouvert pour l'occasion.



Dimanche, la neige s'est invitée dans la vallée de Savièse que Pierre-Mathieu, originaire des lieux, connaît par cœur.

Pour fêter ses 70 ans, quelques miniatures de la 190 SL réunies par Damien.
Au 1/43^e sauf autre indication.



Chez Autoart au 1/18^e.



Chez Ertl au 1/18^e.



Chez Revell au 1/18^e.



Chez Maisto au 1/19^e.



Chez Wiking au 1/87^e.



Chez Joustra, téléguidée au 1/20^e.



Chez Uki au 1/30^e.



Chez Minichamps au 1/18^e.



Chez Gama au 1/18^e.



Chez Norev au 1/18°.



Chez Marklin.



Chez Dalia-Solido.



Chez Autocult,
prototype 1954.



Chez Welly
au 1/35°.



Chez Ixo Altaya.



Chez Schuco, télécommandée.



Au MB Store, à friction au 1/38°.

Auto Scout24



Le plus grand choix de
voitures neuves et
d'occasion en Europe



www.autoscout24.fr



LES ANNONCES

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



R107 300 SL
1988, 119 800 km. Boîte automatique, expertisée.
49 900 €. Pornic, France. Tél. +33 6 77 92 77 96



SLK 230 Kompressor
1996, 140 000 km. 2^e main. 11 000 €. Lille/Cambrai,
France. Tél. +33 6 40 42 10 01



Rare hardtop de 190 SL Roadster (W121) en
parfait état. Cuir rouge rouge, grande lunette avec toit
ouvrant. 12 000 €. Nice, France. Tél. +33 6 85 54 06 44



W109 300 SEL 3.5
1972, 97 000 km. 30 000 €. Lille, France.
Tél. +33 6 37 81 50 59



Classe E 250 CDI Élégance
2009, 264 944 km. Boîte automatique 7G. Carcassonne,
France. Tél. +33 6 80 30 58 42



R107 300 SL
1986, 129 000 km. Boîte automatique. 39 000 €. Boulogne-Billancourt, France. Tél. +33 6 80 38 15 07



320 SL
1999, 162 000 km. Entretien GFB Classic Auto, jantes
EVO 2 et pneus 10 000 kms. Capote d'origine. 19 500 €. France. Tél. +33 6 84 98 78 69



600 SL
1995, 99 000 km. Excellent état. Loire Atlantique,
France. E-mail: boiteau.jacky@wanadoo.fr.
Tél. +33 6 80 36 47 34.



190 SL
1960, 79 990 km. Boîte manuelle. 129 990 €. Billy-
Berclau, France. Tél. +33 6 80 70 71 36



SL 320

1995, 97 000 km. Boîte automatique. 14 990 €. Pluguffan, France. Tél. +33628181462



300

1979, 402 000 km. Boîte manuelle. 5 900 €. Chantilly, France. Tél. +33648650855



C 240 Elegance

1998, 83 000 km. Boîte automatique. 3 500 €. Cannes, France. Tél. +33685853117



E 63 AMG Avantgarde

2010, 168 000 km. Boîte automatique. 28 990 €. Quetigny, France. Tél. +33681925304



CL 600 Pack AMG

2007, 195 250 km. Boîte manuelle. 22 600 €. Chateaufvillain, France. Tél. +33640412088



W124 300 D

1988, 450 000 km. Boîte manuelle. 1 500 €. Freneuse, France. Tél. +33783932877



230

1970, 230 000 km. Boîte automatique. 15 000 €. Antananarivo, France. Tél. +33754392042



E 250 CDI Coupé Pack AMG

2010, 183 000 km. Boîte automatique. 11 990 €. Montauban, France. Tél. +33769694272



S 320 CDI

2007, 247 500 km. Boîte automatique. 8 500 €. Neufmanil, France. Tél. +33637533789



ML 320

2008, 240 000 km. Boîte automatique. 8 750 €. Wittelsheim, France. Tél. +33753559900



CLS 63 AMG

2007, 101 400 km. Boîte automatique. 28 500 €. Cannes, France. Tél. +33624055316



S 300 E

1988, 230 000 km. Boîte automatique. 14 900 €. Pernes-les-Fontaines, France. Tél. +33771693403



SLK 200

2010, 100 900 km. Boîte automatique. 16 500 €. Peron, France. Tél. +33624525230



C 350 Avantgarde A

2007, 215 000 km. Boîte automatique. 9 700 €. Grenoble, France. Tél. +33651100761



W123 280 C

1975, 137 500 km. Boîte automatique. 12 990 €. Nice, France. Tél. +33613166743



280 SE W111 Coupé

1970, 30 000 km. Boîte automatique. 44 000 €. Vallauris, France. Tél. +33664034168



E 350 Executive

2009, 190 000 km. Boîte automatique. 11 000 €. Thionville, France. Tél. +33628499452



W123 200

1982, 132 502 km. Boîte automatique. 9 400 €. Vendargues, France. Tél. +33411920021

**Nous allons vous aider à prendre soin
de votre jouet, et plus encore...**



A partir de
16€
par an*

Devis gratuit et assurance immédiate
sur mascotte-assurances.fr**

☎ 04 94 09 79 70

* Tarif annuel TTC au 01/01/2024 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.
Mascotte Assurances - Siège social : 1191 avenue de la Résistance 83000 Toulon - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - N° Orias 14001768 (www.orias.fr).



CL 500 Lorinser
2007, 94 000 km. Boîte automatique. 34 990 €. Marsac-sur-L'Isle, France. Tél. +33 9 83 42 86 25



190 SL
1959, 75 000 km. Boîte manuelle. 141 990 €. Joncherey, France. Tél. +33 6 65 76 99 49



230 / 8 6 cylindres Limousine 8 places
1971, 0 km. Boîte manuelle. 6 500 €. Sandillon, France. Tél. +33 6 03 45 73 88



SLK 230
1999, 8 500 km. Boîte automatique. 15 000 €. Reims, France. Tél. +33 7 88 22 71 70



S 600 SEL
1993, 217 700 km. Boîte automatique. 17 000 €. Vitry-sur-Seine, France. Tél. +33 6 71 73 26 28



CL 65 AMG
2005, 69 500 km. Boîte automatique. 65 000 €. Valence, France. Tél. +33 7 49 41 44 14

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.



190SL



230-280SL R113



280-500SL R107



280-600SL R129



W-170-SLK



180-220 PONTON



220-300 W111B



250-280SE W108



220-300 W111C



W-114



W-115



W-116

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



500 E
1993, 181 000 km. Boîte automatique. 46 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 80 02 82 16



SL 450 Cabriolet
1979, 107 000 km. Boîte automatique. 18 990 €. Breteuil, France. Tél. +33 6 30 26 23 23



CL 600
2003, 145 000 km. Boîte automatique. 23 700 €. Monaco, France. Tél. +33 6 07 52 12 17



250 TD
1989, 400 000 km. Boîte manuelle. 1 700 €. Tourcoing, France. Tél. +33 6 95 03 75 65



250
1988, 181 000 km. Boîte manuelle. 7 500 €. Ville-Houdlemont, France. Tél. +33 6 42 32 46 94



SL 55 AMG
2002, 145 000 km. Boîte automatique. 23 000 €. Pompignan, France. Tél. +33 6 74 48 87 66



280 SE
1984, 275 000 km. Boîte automatique. 9 500 €. Oyonnax, France. Tél. +33 6 01 85 57 33



190 E 2.3 16V Confort
1987, 238 995 km. Boîte manuelle. 31 990 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90



S 450 6.9
1978, 90 000 km. Boîte automatique. 55 000 €. Gan, France. Tél. +33 6 62 04 34 32



280 SL
1984, 138 000 km. Boîte automatique. 42 500 €. Cannes, France. Tél. +33 6 69 70 12 35



220 SE B Heckflosse
1964, 86 000 km. Boîte manuelle. 14 000 €. Toutry, France. Tél. +33 6 50 45 67 19



300 Sportline
1993, 313 000 km. Boîte automatique. 6 990 €. Angers, France. Tél. +33 6 16 35 97 32



280 SE
1977, 107 127 km. Boîte automatique. 5 900 €. Draguignan, France. Tél. +33 7 56 78 00 12



450 SEL 6.9
1978, 90 000 km. Boîte automatique. 75 000 €. Gan, France. Tél. +33 6 62 04 34 32



500
1983, 119 000 km. Boîte automatique. 12 800 €. Villeurbanne, France. Tél. +33 6 51 41 81 50



E 250 CDI Coupé Executive
2009, 179 000 km. Boîte automatique. 11 500 €. Mortcerf, France. Tél. +33 6 24 00 23 92



SLC 450
1979, 288 000 km. Boîte automatique. 45 000 €. Toulouse, France. Tél. +33 6 16 93 77 03



E 250 CDI Avantgarde Executive A
2009, 313 650 km. Boîte automatique. 7 300 €. Lille, France. Tél. +33 6 50 37 67 89



AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques



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

www.autohaus60.com



Après-Vente | Mécanique
Carrosserie | Achat | 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



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



SL 55 AMG
2003, 216 000 km. Boîte automatique. 30 000 €. Sance, France. Tél. +33 3 85 29 06 76



W123 230
1983, 226 000 km. Boîte manuelle. 6 990 €. Agen, France. Tél. +33 7 63 60 01 24



SL 500
2007, 149 500 km. Boîte automatique. 24 500 €. Paris, France. Tél. +33 6 19 58 01 23



S 500 Executive
2006, 72 230 km. Boîte automatique. 26 500 €. Badmenil-aux-Bois, France. Tél. +33 7 82 01 19 80



280 SE Coupé
1969, 6 638 km. Boîte manuelle. 54 900 €. Toulouse, France. Tél. +33 5 64 33 02 81



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



W115 200 D
1974, 90 541 km. Boîte manuelle. 24 990 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90



280 SEL
1978, 308 000 km. Boîte automatique. 19 900 €. Ferrière-la-Grande, France. Tél. +33 6 99 79 09 08



CL 500
2000, 112 300 km. Boîte automatique. 12 990 €. Nice, France. Tél. +33 6 13 16 67 43



E 430 Break Avantgarde
2002, 280 000 km. Boîte automatique. 6 500 €. Sanguinet, France. Tél. +33 7 83 00 47 57



CLK 320 Avantgarde
2004, 185 000 km. Boîte automatique. 8 500 €. Saint-Ouen-l'Aumône, France. Tél. +33 6 03 41 11 53



G 500 Court A
2007, 143 500 km. Boîte automatique. 125 500 €. Vincennes, France. Tél. +33 6 16 91 40 75



S 350 Turbo diesel
1997, 199 000 km. Boîte automatique. 14 990 €. Montauban, France. Tél. +33 7 69 69 42 72



W123 230 Break
1982, 235 000 km. Boîte manuelle. 14 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 80 02 82 16



R 320 CDI
2009, 320 000 km. Boîte automatique. 1 900 €. Quincy-sous-Sénart, France. Tél. +33 7 45 98 38 71



CE 300 Cabriolet 300 CE 24SA
1993, 180 000 km. Boîte automatique. 9 950 €. Saint-Georges-de-Didonne, France. Tél. +33 7 67 07 98 34



S 320 CDI
2009, 70 000 km. Boîte automatique. 22 900 €. Marseille, France. Tél. +33 7 84 84 74 39



W123 230 E
1990, 195 000 km. Boîte manuelle. 4 742 €. Montigny-Lès-Metz, France. Tél. +33 0 70 10 02 02

**Nous allons vous aider à prendre soin
de votre jouet, et plus encore...**



A partir de
16€
par an*

Devis gratuit et assurance immédiate
sur mascotte-assurances.fr**

☎ 04 94 09 79 70

* Tarif annuel TTC au 01/01/2024 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.
Mascotte Assurances - Siège social : 1191 avenue de la Résistance 83000 Toulon - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - N° Orias 14001768 (www.orias.fr).



250
1990, 300 000 km. Boîte manuelle. 20 000 €. Agen,
France. Tél. +33 6 10 46 78 12



W115 240
1975, 48 000 km. Boîte automatique. 11 500 €. Nice,
France. Tél. +33 6 11 77 84 04



SL 350 Pack Roadster 7G-Tronic
03/2012, 133 610 km, carnet complet Mercedes, 36 000 €.
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



C 63 AMG Coupé Speedshift DCT7
09/2016, 25 320 km, sièges Performance AMG, 69 900 €.
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



SLC 200 Sportline 9G-Tronic
04/2016, 78 840 km, Pack Sport AMG, cuir noir, 29 900 €.
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



C 200 Cabriolet AMG Line 9G-Tronic
09/2020, 14 120 km, Première main, état neuf, 40 000 €.
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

DSA

P A R I S

Spécialiste
Mercedes Benz

**ENTRETIEN - RÉPARATION - CARROSSERIE
ACHAT - DÉPÔT-VENTE**

M. Alcino DA SILVA

06 14 66 21 47
dsa-paris@hotmail.fr

SIÈGE SOCIAL
8, Parking Foch 75016 Paris

ATELIER
50 bd Maurice Berteaux 93190 Livry Gargan

OUVERT
DU LUNDI AU VENDREDI
DE 8H30 À 12H30
ET DE 14H00 À 18H00
LE SAMEDI DE 8H30 À 12H30

+ DE 45 ANS D'EXPÉRIENCE DE LA MARQUE



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



220 SE Coupé

1964, 83 000 km. Boîte automatique. 75 000 €. Montpellier, France. Tél. +33 6 52 32 93 90



G 500 Brabus Pick Up

2002, 35 000 km. Boîte automatique. 199 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 09 65 23 78



230 SL Pagode

1965, 118 000 km. Boîte manuelle. 59 500 €. Chateaufort-le-Roug, France. Tél. +33 6 03 44 86 51



190 E 2.3 16V Confort

1987, 84 000 km. Boîte manuelle. 47 000 €. Villaz, France. Tél. +33 6 80 63 27 45



190 E

1959, 39 361 km. Boîte manuelle. 139 500 €. Mommenheim, France. Tél. +33 6 88 08 74 42



300 SE Coupé

1968, 0 km. Boîte manuelle. 87 000 €. Cannes, France. Tél. +33 4 92 99 19 00



G 280 E Court SWB

1983, 94 954 km. Boîte manuelle. 29 900 €. Sainte-Croix-en-Plaine, France. Tél. +33 3 90 50 51 55



380 SL

1981, 167 000 km. Boîte automatique. 25 000 €. Gleize, France. Tél. +33 6 09 96 30 08



C 63 AMG Pack Performance

2009, 42 900 km. Semi-automatique. 52 990 €. Saint-Suzanne, France. Tél. +33 6 23 10 73 36



SL 500

1990, 129 000 km. Boîte automatique. 19 900 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. +33 9 88 44 83 75



SL 65 AMG

2007, 81 888 km. Semi-automatique. 79 900 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 54 04 35



420 SEC

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



280 SE

Restauration carrosserie et mécanique, très belle, 20 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



560 SL

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



450 SL

Remise à niveau, état d'origine exceptionnel, 41 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



280 SE 3.5 V8

État d'origine exceptionnel, intégralement révisée, 30 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



280 SL Pagode Auto

75 000 km d'origine, restauration mécanique complète, 125 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



500 SL Auto

105 000 km d'origine, très bel état d'origine, 42 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



RVA ATELIER

VOTRE SÉRÉNITÉ EN ANCIENNE

PROFITEZ DE NOTRE SAVOIR-FAIRE

Mécanique - Carrosserie - Sellerie

06 35 38 32 54
06 24 78 21 76

r.v.a.atelier59@gmail.com



LOKA *StarVintage*
GARAGE DE LA ROUTE BLEUE
La passion des Mercedes...

État d'origine exceptionnel,

75 000 km d'origine avec historique,
3^{ème} main, capote noire + hard-top,
voiture parfaite avec une peinture
bordeaux du plus bel effet, intérieur
cuir beige, moquettes bordeaux.

Grosse révision mécanique avec
réfection de boîte et de convertisseur,
révision moteur pour remise à niveau
des compressions, passage culasse
au sans plomb, révision chauffage et
divers, montage allumage électronique...

115 000 €



280 SL Pagode Auto

20 rue de l'Île
42110 Civen

REPRISE POSSIBLE SUR ANCIENNE

06 07 14 20 44 • lokastarvintage.com



560 SL
1988, 118 000 km. Boîte automatique. 33 000 €. Vallauris, France. Tél. +33 6 64 03 41 68



280 SL
1994, 263 000 km. Boîte automatique. 13 900 €. Gleize, France. Tél. +33 6 09 96 30 08



W126 300 SE
1986, 356 400 km. Boîte manuelle. 12 990 €. Étampes, France. Tél. +33 1 82 84 00 00



SLK 55 AMG
2005, 41 942 km. Semi-automatique. 39 900 €. Montauban, France. Tél. +33 5 63 66 95 05



SL 65 AMG Black Series
2010, 42 040 km. Boîte automatique. 579 990 €. Joncherey, France. Tél. +33 6 65 76 99 49



E 280 Elégance 4 Matic A
1998, 224 000 km. Boîte automatique. 7 990 €. Cannes, France. Tél. +33 6 68 37 08 06



190 E 2.0
1991, 164 006 km. Boîte automatique. 12 950 €. Toulouse, France. Tél. +33 6 52 68 15 16



SL 560 Cabriolet
1987, 140 000 km. Boîte automatique. 29 900 €. Saint-Raphaël, France. Tél. +33 4 94 40 46 82



SL 500 Roadster
1991, 54 600 km. Boîte automatique. 29 990 €. Riedisheim, France. Tél. +33 6 45 48 60 19

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@spokeditons.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.

Etoile 67 *Classic*

**POMPE
Avant**



**POMPE
Après**



Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc



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



Clinique ELECTRO - DIESEL
Spécialiste pompe à injection
www.clinique-electro-diesel.fr



www.clinique-electro-diesel.fr

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

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

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers



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

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

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.

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

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

Plus de 70 événements à consulter sur notre site internet !

Rejoignez nous en
cliquant sur ce QRcode



<https://mb-france.mercedes-benz-clubs.com>

Abonnement au magazine ETOILE-PASSION inclus dans votre adhésion au Club Mercedes Benz France

@ clubmbf@gmail.com

f Club Mercedes-Benz France

Retrouvez toutes nos
activités sur notre site



Club Mercedes-Passion

Forum des Mercedes anciennes et modernes :
www.club-mercedes-passion.com/forum



**Club 4x4 Mercedes-Benz
de France**

Stéphane Figuera
Président du club
06 50 37 34 32
www.clubmbf.com

Club 4x4 Mercedes-Benz de France

Site du club des Classe G :
www.clubmbf.com



SLK R171 - Le forum

Forum du modèle R171 :
<http://slk-r171.forumactif.com>



Club Mercedes-Benz 190 SL

Club Mercedes-Benz 190 SL

Site du club 190 SL :
<https://190sl-france.mercedes-benz-clubs.com>



Rejoignez le CLUB
100% dédié aux
Mercedes W124

www.W124.ORG

Amicale des Mercedes W124

Site et forum des modèles 124 :
www.w124.org/ ou <http://www.w124.org/forum4/forum.php>



Forum-Mercedes.com

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



EQE SUV 100% ÉLECTRIQUE.

Jusqu'à 628 km d'autonomie*.



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Données en cycle mixte WLTP de la gamme EQE SUV (hors modèles AMG) du 17/10/24 selon homologation en Allemagne conformément à la réglementation en vigueur. Autonomie électrique : 472-628 km. Consommation électrique : 17,7-22,2 kWh/100km. Ces valeurs peuvent différer légèrement en France, en fonction des lignes ou équipements disponibles. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 62 04 287.

Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

HERVÉ CHAUVIN

Collection

Ceux que j'ai eu la chance de rencontrer savent l'intérêt passionnel que je porte aux voitures anciennes. À mes yeux, elles incarnent une philosophie particulière où se mêlent harmonieusement art de vivre, émotions, rêves de gamins et promesses de bel avenir.

J'ai fait de cette passion mon métier et j'apprécie de partager des souvenirs et des expériences automobiles avec les grands enfants que nous sommes. À mes yeux, un instant passé à admirer ou à conduire une voiture de collection est synonyme de bon temps, au même titre qu'une discussion auprès du feu entre amis autour d'un bon verre de vin, un paysage champêtre illuminé par un soleil radieux ou le regard profond, aimant et vrai de votre chien fidèle.

Tout cela ne s'explique pas mais se ressent et chacun usant de sa propre sensibilité et de son esprit de création façonne ses propres rêves comme il l'entend.

C'est cet état d'esprit qui a guidé la création de Hervé Chauvin Collection.

Ayant créé et développé un département "classic" au sein de deux grands groupes automobiles, j'entends désormais parfaire cette expérience chez moi, à ma façon, en privilégiant les relations humaines et sincères. Il en sera de même pour les autos proposées. La rareté et l'authenticité prendront toujours le pas sur le simple objet commercial.

Près de Fontainebleau, entre forêts et rivières, nous prendrons plaisir à nous voir, nous revoir et à construire nos rêves de demain, autour d'une exposition d'autos qui ne vous laisseront pas indifférents. Vous êtes les bienvenus.

Hervé Chauvin



Mercedes 300 B Adenauer
1955 Concours



Mercedes 220 Cabriolet A
1954 Concours



Mercedes 300 CE 24
Sportline cab 88 000 km



Mercedes 300 SL 1987
100 000 km



Bentley S3 1964
Conduite à gauche



Jaguar XJC 4.2 1976
Exceptionnelle



Triumph TR5 injection
1968



Volvo 262C 110 000 km
1979

SHOWROOM SUR RENDEZ-VOUS
3 Rue des rompans - 77250 Ecuelles

h.chauvin@hervechauvincollection.fr

Tél : 07.76.01.38.98

www.hervechauvincollection.fr