PASSION
Étoiles #59
TRIMESTRIEL
JANV./FÉV./MARS 2023
LES MERCEDES-BENZ D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

W116 LA PREMIÈRE CLASSE S

STATUTAIRE, SÉCURITAIRE, STYLÉE...

Festival Étoiles Passion

Envers et contre tout

500 E

La dissimulatrice

AMG One

Fille de F1

L 12454 - 59 - F: 9,90 € - RD
DOM : 10,5 € - BELUX : 10,5 € - CH : 15,60 ChF - CAN : 18 $ca - ESP/ITA/PORT : 10,8 € - MAR : 112 DH
SPOKEditions

www.etoilespassion.com

Pensez à covoiturer. #SeDéplacerMoinsPolluer

***Autonomie cycle mixte (WLTP) de l'EQS 450+.**
Valeurs WLTP EQA, EQB, EQC, EQE et EQS au 03/05/22 : Autonomies électriques : 373-783 km (cycle mixte WLTP) / 428-836 km (cycle urbain WLTP). Consommations électriques : 15,5-22,5 kWh/100 km (cycle mixte WLTP). Depuis le 01/09/18, les véhicules légers neufs sont réceptionnés en Europe sur la base de la procédure d'essai harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO_2, plus réaliste que la procédure NEDC précédemment utilisée. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

MERCEDES-EQ

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

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

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

RESTAURATION
PEINTURE
ENTRETIEN

Suivez nous sur :

UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES

GARAGE
Bonne Route

Votre spécialiste Mercedes Classiques

23 rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach
www.garagebonneroute.com - contact@garagebonneroute.com

#59

JANV. / FÉV. / MARS 2023

SOMMAIRE

8 Actus
Échos, trouvailles, dernière mitute...

10 Garde-temps
Nouveautés horlogères

12 Lifestyle
Trouvailles chics et sincères

16 Bibliothèque
Les livres de Noël

18 Essai
Classe T, le luxospace étoilé

22 Nouveauté
EQE SUV, la polyvalence électrique

24 Évènement
Le 7e Festival Étoiles Passion

30 Portfolio
Automédon, vingt ans déjà !

32 Course
La Carrera Panamericana 2022

36 Énergie
Historique et développement

40 Rallye
Ewy Rosqvist

44 Anniversaire
Cinquante ans de Classe S

50 Design
Gérard Cardiet

54 Passion
Mercedes 500 E, l'Étoile de Zuffenhausen

60 Hypercar
AMG One, fille de F1

66 Course historique
Targa Florio 1922

70 Découverte
Garage Bonne Route

74 Club
Club 4x4 Mercedes-Benz de France

78 Artisan
Sellerie ASCI

80 Miniatures
Mini-autos et maxi-passion

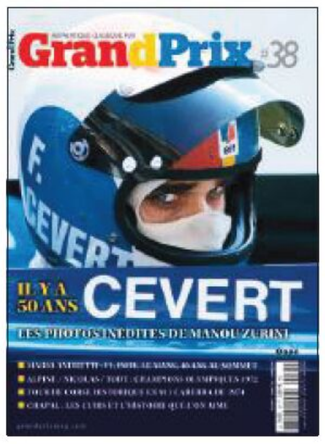
82 Clubs
Sites et forums

84 Petites annonces

96 Cotes oldtimers et youngtimers

98 Bonnes adresses
Le carnet d'Étoiles Passion

Si vous aimez Étoiles Passion, vous aimerez...



À commander en ligne dès maintenant !

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

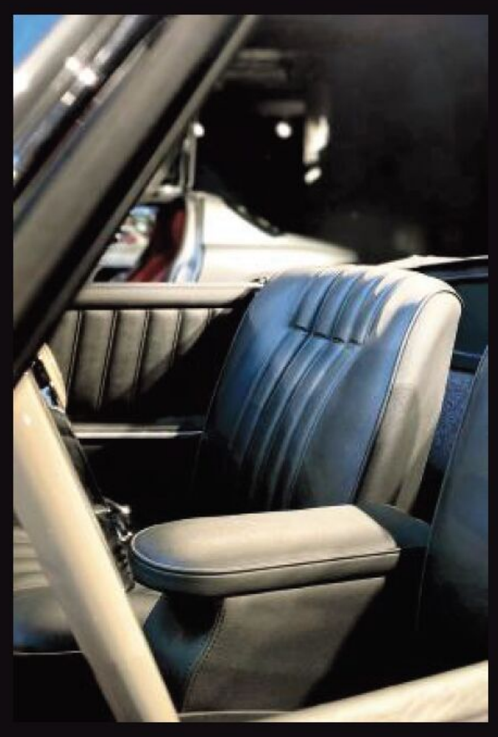
Étoiles Passion est présent sur les réseaux sociaux et sur Internet.

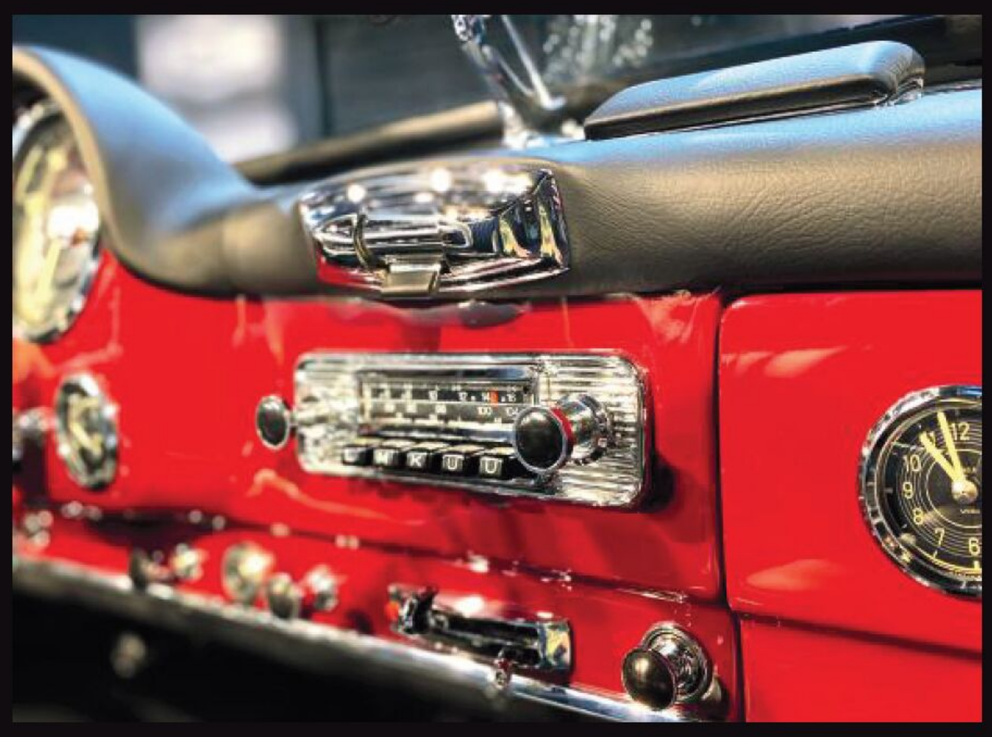
Actus, petites annonces, contacts, anciens numéros, bonnes affaires... Rendez-vous sur etoilespassion.com

SagaClassic

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**

Vente, Achat & Entretien de votre voiture de collection.





190 SL, Intérieur Noir.

06 10 01 62 81

Retrouvez tous nos véhicules Mercedes-Benz Classic et Youngtimer, sur :

www.saga-classic.com

Directeur de la publication :
Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com
Directeurs artistiques :
Benoît Gatt, Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwostudio.fr
Ont collaboré à ce numéro :
Philippe Auquebon, Hubert Baradat, Michel Tona, Club 4x4 Mercedes-Benz de France, HK Engineering.
Secrétaire de rédaction :
Sylvain Lhote
Photographes : Philippe Auquebon, Valentine Auquebon, Cathy Dubuisson, Michel Tona, Daniel Waxin, ASCI, Club 4x4 Mercedes-Benz de France, HK Engineering, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic, NK Classic Cars et DR.
Webmaster : Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com
Rédaction :
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
06 89 47 67 22
philippe@etoilespassion.com
Publicité :
SPOKEditions Régie
Alexandre Larroque
06 76 11 07 45
alexandre.pub@spokeditions.fr
Abonnements :
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
05 34 56 35 60
etoilespassion@abomarque.fr

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

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

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

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

Photos de couverture : Valentine Auquebon, Cathy Dubuisson, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic.

Édito

© dr

Monoculture électrique !

La décision européenne d'interdire la commercialisation de véhicules neufs à moteurs thermiques en 2035 est tombée comme un couperet. Et si les instances dirigeantes, qui ont déjà prévu une clause de revoyure en 2026, doutent peut-être déjà de l'objectif imposé, certaines voix critiques commencent à s'élever.

Non, sur la vie complète d'une voiture électrique, le bilan carbone n'est pas parfait.

Non, le sujet du recyclage des batteries usagées n'est aujourd'hui pas réglé.

Non, l'électricité utilisée n'est pas toujours aussi verte qu'on le voudrait.

Non, le coût d'utilisation d'une auto électrique n'est pas toujours le plus économique.

Non, le coût d'achat d'un véhicule électrique n'est pas à la portée de Monsieur Tout-le-Monde.

Non, la question du temps de recharge sur le réseau routier ou en milieu urbain n'est pas encore résolue.

Que dire de l'Europe qui a imposé une technologie unique aux seuls constructeurs automobiles - *quid* des engins de chantier, des poids-lourds ? - au lieu de fixer le cap de la décarbonation en laissant les ingénieurs compétents trouver les meilleures solutions ? Yves Carra, porte-parole de l'Automobile Club Association (ACA) est clair : *« Le problème ce n'est pas le moteur thermique, c'est ce qu'on met dedans. Dans le carburant E85, il n'y a que 15 % de pétrole et on sait aujourd'hui produire des carburants liquides non carbonés. Avec l'électrique on va passer d'une dépendance au pétrole à une dépendance aux terres rares, beaucoup plus contraignante »*. Ce faisant, Bruxelles sacrifie un secteur d'activité pourvoyeur de centaines de milliers d'emplois. Dans son livre *Voiture électrique : ils sont devenus fous*, Jean-François Pietri tire la sonnette d'alarme : *« Le tout électrique en 2035, c'est une catastrophe écologique, industrielle et sociétale. Non seulement l'Europe offre sur un plateau d'argent le marché automobile à la Chine sans voir les conditions, pourtant connues, d'exploitation du cobalt congolais par ces mêmes Chinois, mais elle sonne le glas des garagistes, des stations-service, d'une grande partie des sous-traitants automobiles »*.

Entendons-nous bien : le propos n'est pas de ne stigmatiser la voiture électrique ou l'Europe, mais gageons que si cette dernière avait ouvert les yeux sur d'autres technologies - la pile à combustible pour les poids lourds, par exemple - ou attribué de conséquents budgets de recherche au développement et à l'amélioration de carburants de substitution non carbonés, nous n'assisterions pas, impuissants et amers, à l'enterrement de la technologie thermique que notre continent maîtrise pourtant si bien depuis si longtemps.

Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com

Première smart de la nouvelle ère, la #1 est le fruit d'une joint-venture à parts égales entre Mercedes-Benz et le constructeur chinois Geely. Les Allemands sont chargés du design, de l'intérieur et de l'interface multimédia alors que les Chinois fabriquent le petit SUV (sur la plate-forme SAE du futur Volvo XC20), les trains roulants et la partie mécanique... électrique. La #1 abrite en effet une batterie de 66 kWh alimentant un moteur synchrone entraînant l'essieu postérieur. Les tarifs : 39 990 € (Pro+), 43 490 € (Premium), 44 790 € (Launch Edition) et 47 490 € (Brabus).

D.R.

BRABUS 600 MASTERPIECE

Brabus réinterprète la Mercedes-Maybach S 580 4Matic. Renommée Brabus 600 Masterpiece, la luxueuse berline travaille son look sportif grâce à un kit carrosserie assez discret malgré un diffuseur en fibre de carbone à deux sorties d'échappement rectangulaires et des jantes forgées Brabus Monoblock M Platinum Edition noires chromées de 22 pouces. L'auto atteint 600 ch (+ 97 ch) pour un couple de 700 Nm (+ 100 Nm). L'intérieur, personnalisable à souhait, peut devenir carrément excentrique. Si le cœur vous en dit, il vous faudra débourser près de 345 000 € !

D.R.

Le 8 octobre, à la vente du Zoute, Bonhams a adjugé une W111 cabriolet 280 SE 3.5 de 1970 *matching numbers* pour un montant de 270 250 €. Le 16 octobre, à Paris, lors de sa vente Artcurial sur les Champs, la maison présentait également une W111 cabriolet 280 SE 3.5 de 1970. Le prix de la transaction ? 178 800 €. Une nouvelle illustration, si besoin était, de la difficulté d'évaluer une auto et, surtout, de l'impossibilité de fixer une cote « officielle ».

D.R.

CRASH-TESTS

D.R.

L'organisme de sécurité européen indépendant Euro NCAP a rendu deux fois hommage au très haut niveau de sécurité de l'EQE. Ainsi, l'EQE 350+ (consommation électrique en cycle mixte : 18,7-15,9 kWh/100 km, émissions de CO_2 en cycle mixte : 0 g/km), équipée du pack optionnel d'aide à la conduite Plus et de l'affichage tête haute, a obtenu la note globale « Très bien » dans l'évaluation spéciale des systèmes d'assistance. Le véhicule a également obtenu la note maximale de cinq étoiles dans le classement de sécurité.

PLUS DE 25 000 MERCEDES-AMG RAPPELÉES EN ATELIER

Aux États-Unis, trois des modèles Mercedes mis au point par l'officine d'Affalterbach, les versions AMG 53 de la Classe E et du CLS et la GT quatre portes, qui utilisent la même base, doivent urgemment repasser en atelier. En cause, un souci de tension dans le faisceau d'alimentation de la transmission qui peut provoquer la détérioration de l'isolation de ces câbles, permettant alors l'entrée de l'humidité et des courts-circuits, néanmoins annoncés par le voyant de la batterie au tableau de bord. S'il s'allume sur votre auto, contactez votre concessionnaire et faïies-lui part de ce rappel américain.

MERCEDES AMG ONE AU NÜRBURGRING

Maro Engel, un habitué de l'exercice, vient de battre le record de vitesse pour les voitures de série, malgré des conditions de piste vraiment moyennes, au volant de la Mercedes-AMG One (consommation de carburant pondérée en cycle mixte : 8,7 l/100 km , émissions de CO_2 pondérées en cycle mixte : 198 g/km, consommation d'électricité pondérée en cycle mixte : 32 kWh/100 km) qui, avec ses 1063 ch, est la nouvelle reine de la Nordschleife. Avec un temps officiel de 6'35"183, l'hypercar dotée de la technologie Formula-1™ a battu l'ancien record de huit secondes.

D.R.

D.R.

MANSORY P850 MERCEDES-BENZ G-CLASS SUV

Avec le P850, Mansory ajoute la dernière Mercedes Classe G à son tableau de chasse en portant la puissance à 850 ch et le couple à 1000 Nm. Le 0 à 100 km/h est expédié en 3,5 s. L'extérieur n'est pas en reste et reçoit un capot, des entourages de phares de toit LED, un séparateur avant et des boucliers d'échappement latéraux en fibre de carbone forgée. La peinture Algorithmic Fade est unique et l'intérieur est garni de cuir. Côté finances, ça promet puisque Mansory ne communique aucun prix !

D.R.

NOUVELLE CLASSE E

Prévue pour 2023, la future Classe E peaufine son développement, même si son style est déjà figé. Pas de grande évolution sur le profil afin ne pas dérouter les habitués, mais, coté regard, les nouvelles optiques, arrondies à l'avant et triangulaires à l'arrière, sont beaucoup plus design que par le passé. La future Classe E disposera de poignées de porte rétractables et, sous le capot, Mercedes semble avoir opté pour des quatre cylindres hybrides rechargeables. Les tarifs seront diffusés à la fin du premier semestre 2023.

D.R.

BAISSES DE PRIX... EN CHINE

Avec 10 000 voitures électriques vendues en Chine depuis le début de l'année, Mercedes doit faire face à la concurrence des constructeurs locaux qui s'arrogent près de 80 % des ventes de véhicules de ce type. BYD, par exemple, en a vendu 220 000 sur le seul mois d'octobre ! Mesure inédite, Mercedes baisse donc les prix de certains modèles électriques pour regagner des parts de marché. L'EQS passe de 162 000 € à environ 130 000 €, quand l'EQE, affichée à 65 000 €, en perd 7 000.

D.R.

Mercedes me Eco Coach

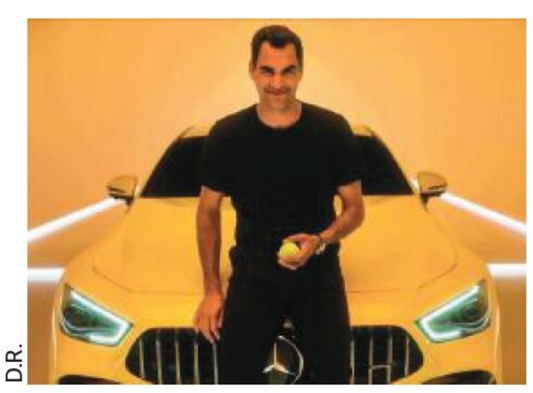
Pour aider les clients - toujours plus nombreux à choisir un véhicule électrique ou hybride rechargeable - dans leur passage à la mobilité électrique, Mercedes-Benz a mis au point un entraîneur personnel numérique intelligent. Ce Mercedes me Eco Coach familiarise les conducteurs avec les capacités électriques de leurs véhicules de manière divertissante. Les clients suivant les recommandations et les astuces de l'application connaissent mieux leur voiture, améliorent leur style de conduite, protègent mieux l'environnement et sont récompensés par des primes et des services exclusifs.

D.R.

Classe G électrique

Le futur 4×4 Mercedes sera électrique et arrivera en 2024. L'EQG devrait embarquer quatre moteurs (un par roue) et une boîte mécanique permettrait de choisir entre rapports longs et courts. Il devrait aussi proposer un ensemble de luxe et de capacités tout-terrain inégalé pour un véhicule électrique. La fonctionnalité G-Turn lui donnerait ainsi la possibilité de faire demi-tour sur lui-même. Attention, cependant, au poids : dépasser les 3,5 t imposerait un permis poids lourds pour conduire le bijou !

LA MERCEDES DE ROGER FEDERER VENDUE AUX ENCHÈRES



D.R.

La Mercedes-AMG GT 63 S E Performance jaune fluo (pour rappeler la balle de tennis) de Roger Federer a été vendue 185 000 € aux enchères, a annoncé la maison RM Sotheby's. Tous les bénéfices seront reversés à une œuvre de charité. Quant à l'heureux acquéreur, il dispose d'une Mercedes vraiment unique !

1 - MAT Naval Aviator AG7 XL LT1

Look vintage. Boîtier acier 42,5 mm, cadran bleu soleillé avec index et aiguilles Super Luminova BGW9, lunette tournante unidirectionnelle en alu bleu et chiffres dorés pour afficher lisiblement le second fuseau horaire, calibre automatique Soprod, réserve de marche 42 h, étanchéité 200 m, verre saphir antireflet. 2 450 €.
matwatches.com

2 - Depancel Série P Pista GT

Design inspiré par la piste. Boîtier 42 mm, cadran squelette façon jante, lunette façon pneu, couleurs racing, réserve de marche 44 h façon étrier de frein, calibre automatique STP 6-15 Swiss Made, étanchéité 50 m, bracelet noir en cuir de vachette ou nylon, boucle ardillon ou déployante. Garantie à vie.
1 250 € TTC.
depancel.com

3 - SYE Mot1on Chronograph Bullitt

Chronographe élégant et subtil à l'esprit racing. Boîtier inox 40,5 mm, cadran acier brossé, aiguilles diamantées Super Luminova, chrono 1/5e de seconde, tachymètre, calibre Seiko méca-quartz, étanchéité 50 m, verre saphir antireflet, bracelet interchangeable Fastback Premium doublé veau mat, boucle déployante. 650 €.
syewatches.com

4 - Reservoir Supercharged Classic RSV01.SC/130-21

L'élégance des matières et des finitions des voitures anciennes au charme indéniable et palpable. Boîtier acier 43 mm, finitions polies et brossées, cadran noir ou blanc, calibre automatique, réserve de marche 37 h, étanchéité 50 m, verre saphir antireflet, bracelet cuir noir, boucle déployante. 3 750 €.
reservoir-watch.com

5 - Bell&Ross BR 03-92 A522

Cadran inspiré de l'indicateur de vitesse des Alpine. Boîtier céramique noire 42 mm, chiffres, index et aiguilles heures et minutes recouverts de Super Luminova, aiguille des secondes avec contrepoids en « A », calibre automatique BR-CAL.302, étanchéité 100 m, verre saphir antireflet, Bracelet noir caoutchouc et toile. 4 300 €.
bellross.com

6 - Arpiem Tribute TJL « Jacques Laffite »

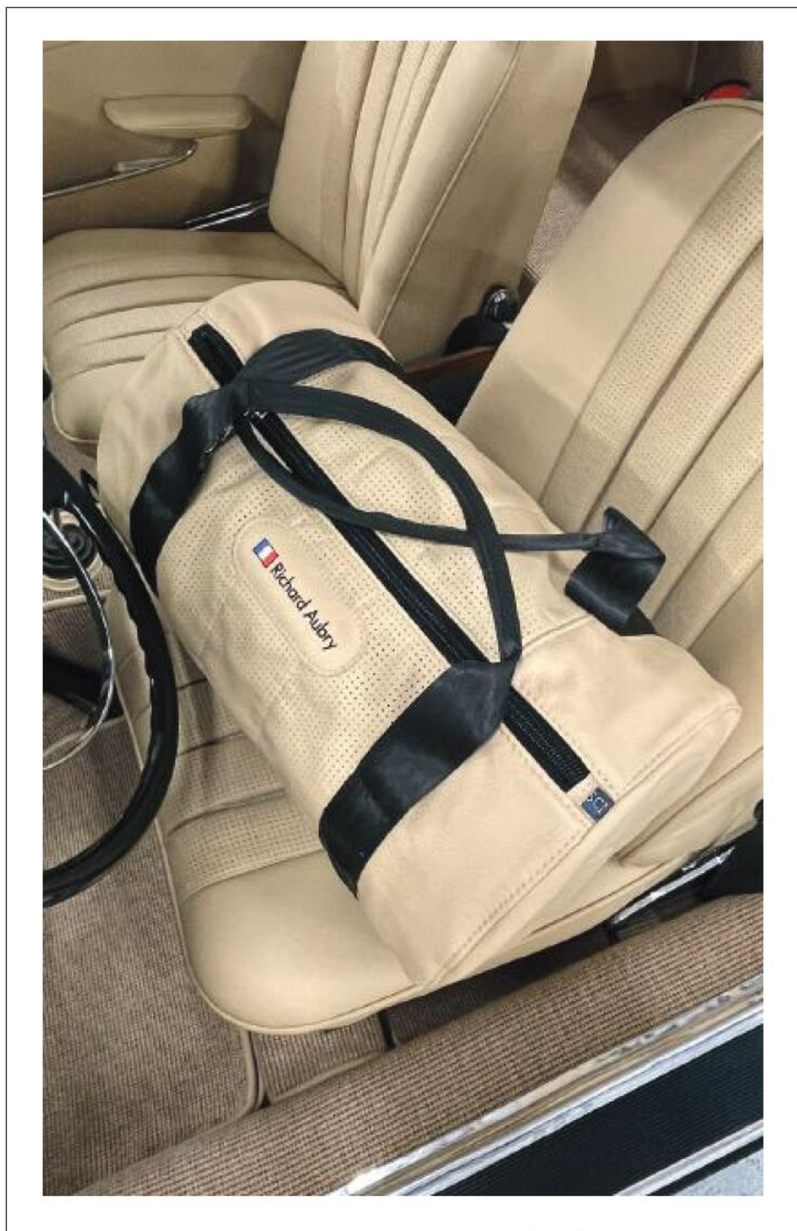
Le chronographe TJL est un hommage à Jacques Laffite qui l'a signé en série limitée (300 exemplaires numérotés). Boîtier acier 316L 41 mm, cadran triple épaisseur, aiguilles heures et minutes Super Luminova BGW9, calibre quartz Ronda Z50, étanchéité 100 m, verre bombé cristal qualité saphir, bracelet cuir, boucle déployante. 299 €.
arpiem.fr

© PHOTOS D.R.

BLACKGOOSE

WWW.BLACKGOOSE-WATCHES.COM

HORLOGERIE AUTOMOBILE - BLACK_GOOSE_WATCHES



Sac Polochon ASCI

Sac Polochon format week-end en cuir beige. ASCI vous propose des réalisations assorties à l'intérieur de votre Mercedes. Entièrement confectionné à l'atelier à partir de matériaux automobiles (cuir de sièges, armatures et anses en ceintures de sécurité...) ce sac peut être floqué. À partir de 190 €.
asci78.fr

Bureau Mercedes

En séries limitées ou en pièces uniques, signées et numérotées, les créations de Jérôme Bienvenu proposent un nouvel art décoratif mariant automobile premium et ébénisterie haut-de-gamme. Sous la marque 3 GJB 17, ces œuvres trouvent leur place chez les amateurs d'art et les passionnés d'automobiles de luxe. 23 400 €.
jeromebienvenu.com

Flasque inox-autruche

Pour les amateurs de whisky, une luxueuse flasque en acier inoxydable (fabrication anglaise) munie d'un bouchon fixe avec joint anti-fuite et gaînée de peau d'autruche. De dimensions généreuses (13,5 cm de haut, 10,5 cm de large), elle offre une contenance de 170 ml. Gainage et piqûre réalisés en France, dans l'Aveyron. 148 €.
max-capdebarthes.fr

Gants de conduite Acaba

Mitaines de conduite en cuir d'agneau « façon éléphant » et crochet de coton fait main avec renfort sur la paume. Entièrement cousues main en Italie. Disponible en ligne et en boutique au 41, rue des Petits Champs, 75001 Paris. Tél. : 01 71 72 96 45. 110 €.
acaba.fr

Baskets LE FORMIER

Fabriquer une basket en France, aujourd'hui, est encore possible ! Basé en Anjou, près de Cholet, LE FORMIER a été fondé par la manufacture Cléon, créateur de chaussures depuis plus de 75 ans. La basket Marius moka pour hommes est en cuir et croûte velours. Semelle recyclée. Tannerie certifiée LWG. 140 €.
leformier.com

Écouteurs sans fil

Mercedes-Benz et Master & Dynamic présentent les écouteurs sans fil MW08 en céramique/inox. Suppression active du bruit hybride pour un son brillant et une expérience d'écoute immersive. Nouvelle solution de conversation à réduction de vent avec six microphones pour un confort d'utilisation unique. 324 €.
masterdynamic.eu

© PHOTOS D.R.

WORLD N°1 FOR MERCEDES LIFESTYLE

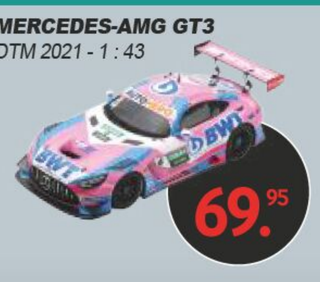
10 000 PRODUITS DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

+ DE 1500 MINIATURES EN STOCK ! du 1/87e au 1/12e

MERCEDES SAUBER C9
Le Mans 1989 - 1 : 43

MERCEDES-AMG ROADSTER
2017 - 1 : 43

MERCEDES-AMG GT3
DTM 2021 - 1 : 43



MERCEDES-BENZ 300 SL
Le Mans 1952 - 1 : 43

MERCEDES-AMG GT3
Spa 2021 - 1 : 43

MERCEDES-BENZ 190E
DTM 1991 - 1 : 18

MERCEDES-AMG GT S
2019 - 1 : 18

MERCEDES-BENZ 300 SL
1954 - 1 : 18

MERCEDES-AMG GT R
2021 - 1 : 18

MERCEDES-AMG F1
Quatar GP 2021 - 1 : 18

WWW.SELECTIONRS.COM

Angell M Cruiser

Urbain, le M Cruiser pèse 18,6 kg (cadre alu 2 mm) et offre 50 km d'autonomie (assistance jusqu'à 25 km/h). Batterie intégrée et amovible (2,1 kg), écran de 2,4 pouces, clignotants avant et arrière, témoins de freinage, alerte de chute, béquille, garde-boue et porte-sacoches intégré. À partir de 2 990 €.
angellmobility.com

Chaussures de conduite Christophe Fenwick

Modèle Racing S Mid mi-haut originel des pilotes de course. Veau pleine fleur patiné, lacé, intérieur en cuir matelassé avec système de ventilation « air force ». Réalisée par le fabricant des chaussures des pilotes de F1. Semelle de montage renforcée sur la pointe et semelle extérieure en gomme résistante aux hydrocarbures. 425 €.
christophefenwick.com

SuperBolide

Édition spéciale limitée à 200 unités, la n° 691 Michel Vaillant est proposée en version mate-brute, face polie pour le confort, avant matifié par brossage, contour refraisé pour un aspect brut. Monture en acétate noir-bleu-blanc-rouge-noir, branches en fibre de carbone, verres polarisants avec antireflet interne. Coffret bois. Créé et fabriqué en France. 399 €.
superbolide.fr

Linea di Corsa

Doudoune Competizione 100 % polyester, souple, confortable et parfaitement adaptée aux demi-saisons ou en renfort thermique. Deux poches extérieures, une poche intérieure. Logo Competizione dans le dos. Disponible en navy, noir, rouge et gris. Peut être brodée au nom de votre club ou de votre écurie. 100 €.
lineadicorsa.com

Enceinte-platine

Pour les fans du vinyle, La Boite Concept a fusionné enceinte et platine. Design épuré, sans câble ni châssis apparent, le disque semble flotter à la surface de l'enceinte. Plateau anti-vibration avec amortisseurs intégré pour une écoute optimale. Version avec étagère pour ranger vos vinyles. 3 790 €.
laboiteconcept.com

Polo Vicomte A.

Pièce emblématique depuis plus de quinze ans, le polo homme Pickering de Vicomte A., coloré, smart et décontracté, est un *must have* du vestiaire masculin ! Coupe ajustée, manches longues avec poignets « chemise », col polo en bord côte avec patte à trois boutons. Monogramme Vicomte A. brodé sur la poitrine. 100 % coton. 115 €.
vicomte-a.com

© PHOTOS D.R.

Visitez notre grand hall de vente avec plus de 50 véhicules classiques et exclusifs!

SPECIALISTE MERCEDES
YOUNGTIMERS

NK
CLASSIC CARS

ACHAT/VENTE/LOCATION
RECHERCHE PERSONNALISEE
CONVOYAGE

„Un rêve reste un rêve, il n'est jamais trop tard pour cultiver sa différence"

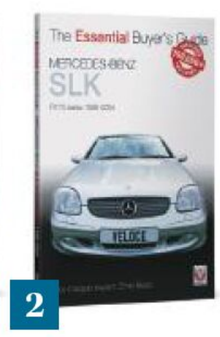
Nicholas Karyoti

nkclassiccars
0625486948
www.nkclassiccars.com
contact@nkclassiccars.com

Livres de Noël

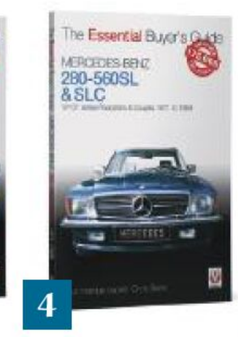
C'est le meilleur moment pour vous offrir - ou vous faire offrir - un beau livre intéressant. L'histoire de Mercedes-Benz est ici bien couverte ! Ces ouvrages sont rassemblés par site Internet d'achat et il est précisé s'ils sont en anglais ou en allemand.

1



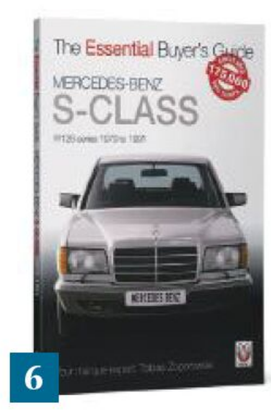
2

3



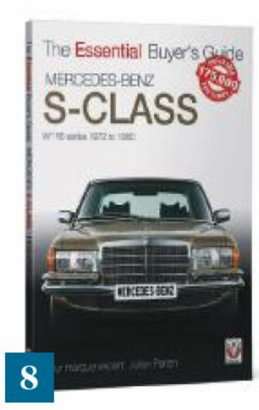
4

5

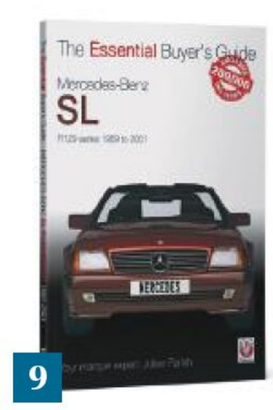


6

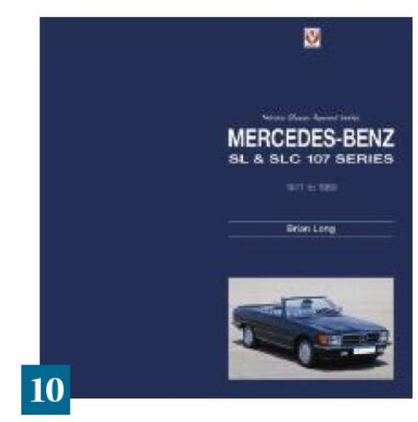
7



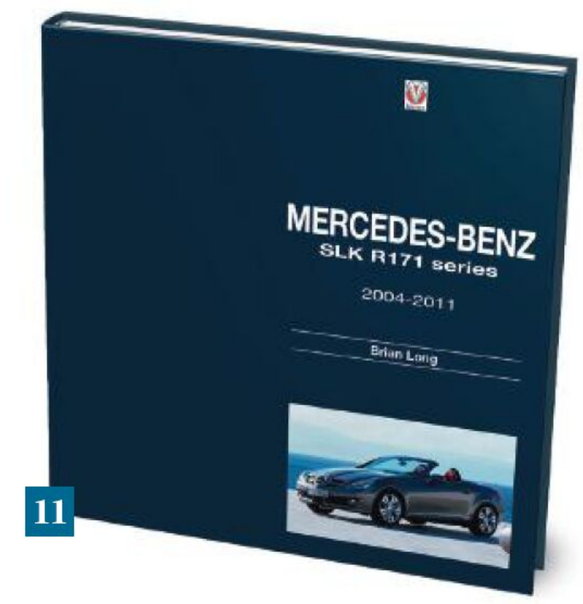
8



9



10



11

12

13

14

15

16

17

The essential buyer's guide

veloce.co.uk

13,9 x 19,5 cm, 64 pages, 90 à 120 photos et illustrations. Pour disposer des connaissances et des outils nécessaires permettant le meilleur achat. En anglais.

1. ***Mercedes-Benz 190 All 190 models W201 series 1982 to 1993***, par Julian Parish. Réf. V4927. ISBN : 9781845849276.

2. ***Mercedes-Benz SLK R170 series 1996-2004***, par Chris Bass. Réf. V4808. ISBN : 9781845848088.

3. ***Mercedes-Benz W123 All models 1976 to 1986***, par Julian Parish. Réf. V4926. ISBN : 9781845849269.

4. ***Mercedes-Benz 280-560SL & SLC W107 series Roadsters & Coupes 1971 to 1989***, par Chris Bass. Réf. V5182P. ISBN : 9781787111820.

5. ***Mercedes Benz 230SL, 250SL & 280SL 'Pagoda' W113 series Roadsters & Coupés 1963 to 1971***, par Chris Bass. Réf. V5170P. ISBN : 9781787111707.

6. ***Mercedes-Benz S-Class W126 Series 1979 to 1991***, par Tobias Zoporowski. Réf. V5402. ISBN : 9781787114029.

7. ***Mercedes-Benz G-Wagen All models, including AMG specials, 1979 to 2006***, par Nik Greene. Réf. V5514P. ISBN : 9781787115149.

8. ***Mercedes Benz S-Class 1972-1980 W116 Series***, par Julian Parish. Réf. V5563P. ISBN : 9781787115637.

9. ***Mercedes-Benz SL R129 Series 1989 to 2001***, par Julian Parish. Réf. V4898R1. ISBN : 9781845848989.

The full history of the models

veloce.co.uk

25 x 25 cm, 190 à 220 pages, 300 à 400 photos et illustrations. La présentation détaillée de chaque modèle. En anglais.

10. ***Mercedes-Benz SL & SLC 107 Series***, par Brian Long. Réf. V5130. ISBN : 9781787111301.

11. ***Mercedes-Benz SLK R171 Series 2004-2011***, par Brian Long. Réf. V4653. ISBN : 9781845846534.

12. ***Mercedes-Benz SLK R170 Series 1996-2007***, par Brian Long. Réf. V4651R1. ISBN : 9781845846510.

13. ***Mercedes-Benz W123 Series, 1976-1986***, par Brian Long. Réf. V4792. ISBN : 9781845847920.

14. ***Mercedes-Benz SL R129 Series, 1989-2001***, par Brian Long. Réf. V4448. ISBN : 9781845844486.

15. ***Mercedes-Benz SL W113 Series, 1963-1971***, par Brian Long. Réf. V4304. ISBN : 9781845843045..

16. ***Mercedes-Benz SL R230 Series, 2001-2011***, par Brian Long. Réf. V4747. ISBN : 9781845847470.

17. ***Mercedes-Benz G-Wagen, 1979-2015***, par Brian Long. Réf. V4777. ISBN : 9781845847777.

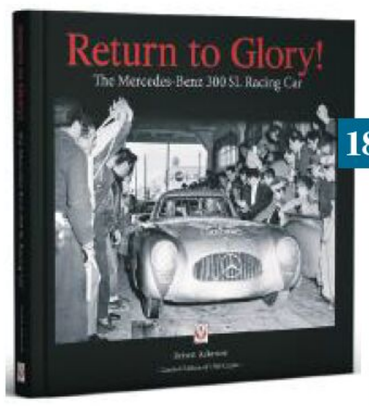
Veloce Publishing

veloce.co.uk

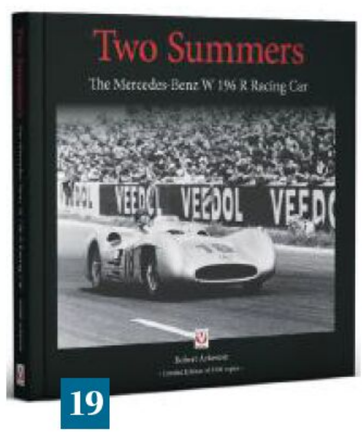
18. ***Return to Glory! The Mercedes-Benz 300 SL Racing Car***, par Robert Ackerson. 25 x 25 cm, 144 pages, 126 photos. Réf. V4617. ISBN : 9781845846176. En anglais.

19. ***Two Summers - The Mercedes-Benz W196R Racing Car***, par Robert Ackerson. 25 x 25 cm, 192 pages, 171 photos. Réf. V4751. ISBN : 9781845847517. En anglais.

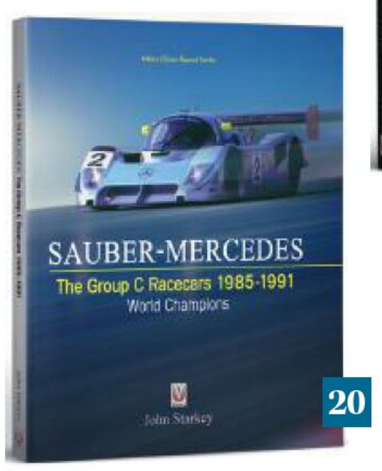
20. ***Sauber-Mercedes - The Group C Racecars 1985-1991***, par John Starkey. 21 x 23 cm, 128 pages. Réf. V5493P. ISBN : 9781787114937. En anglais.



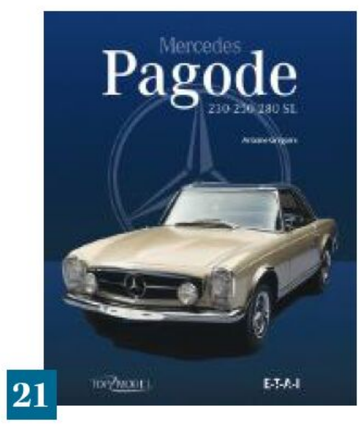
18



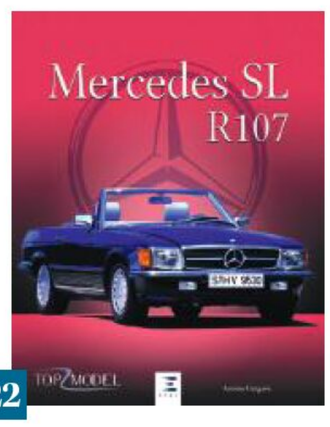
19



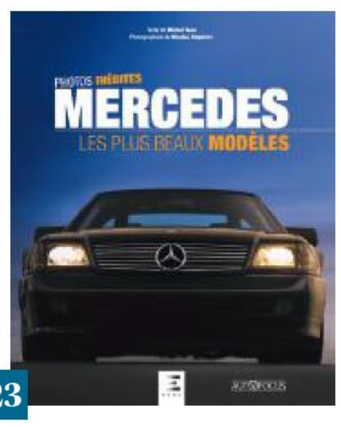
20



21

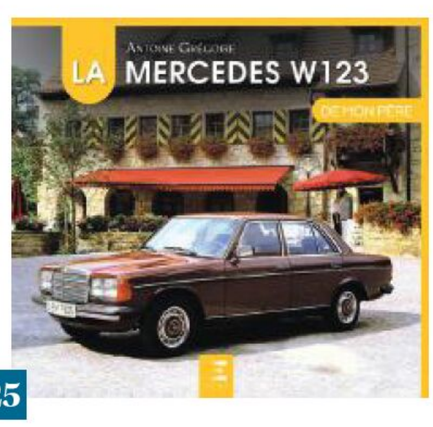


22

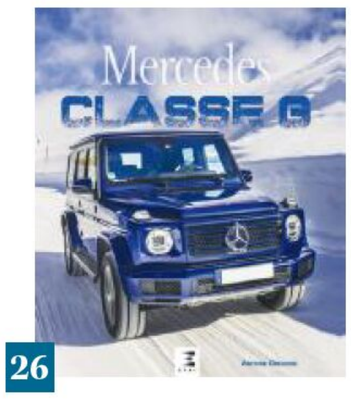


23

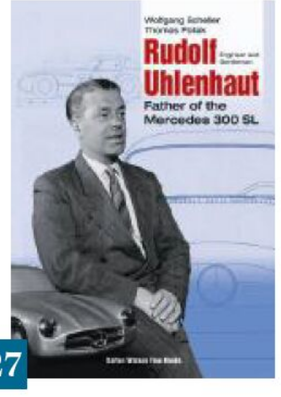
24



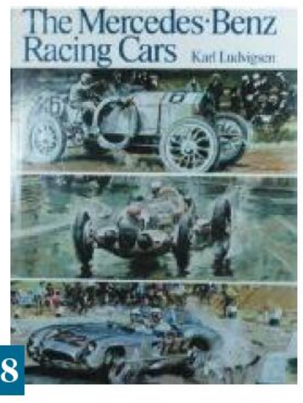
25



26

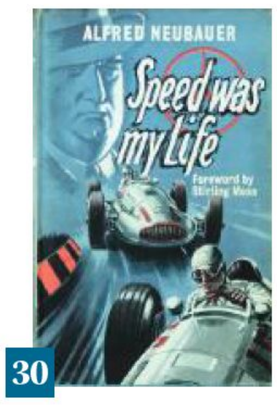


27



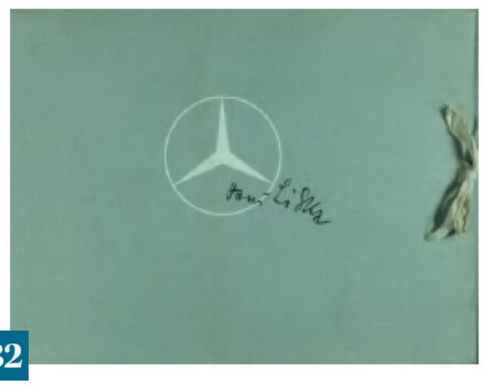
28

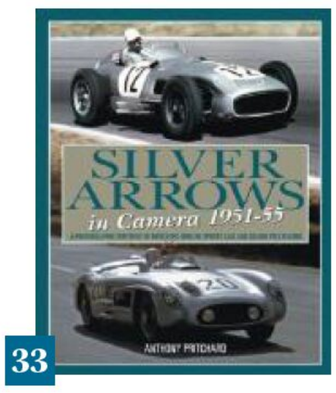
29



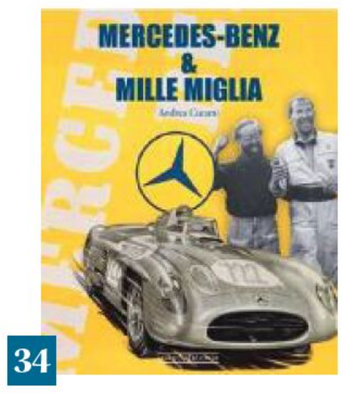
30

31


32



33



34

E.T.A.I

sophia-editions.com/288-allemandes

21. ***Mercedes Pagode 230-250-280 SL***, par Antoine Grégoire. 24 x 29 cm, 200 pages, 500 illustrations. Réf. 25946. EAN 13 : 9791028300340.

22. ***Mercedes SL R107***, par Antoine Grégoire. 24 x 29 cm, 192 pages, 500 illustrations. Réf. 26635. EAN 13 : 9791028301446

23. ***Mercedes - Les plus beaux modèles***, par Michel Tona. 24 x 29 cm, 160 pages, 300 illustrations. Réf. 28519. EAN 13 : 9791028304478.

24. ***AMG - Les Mercedes hautes performances***, par Michel Tona. 24 x 29 cm, 192 pages, 487 illustrations. Réf. 260055. EAN 13 : 9791028300609.

25. ***La Mercedes W123 de mon père***, par Antoine Grégoire. 24 x 22 cm, 120 pages, 250 illustrations. Réf. 28299. EAN 13 : 9791028304065.

Motors Mania

motors-mania.com/fr/35_mercedes

26. ***Mercedes Classe G***, par Antoine Grégoire. 24 x 29 cm, 192 pages, 400 photos. Réf. LN04498. ISBN : 9791028304928.

27. ***Rudolph Uhlenhaut - Father of the Mercedes 300 SL***, par Wolfgang Scheller. 22 x 30 cm, 208 pages, 296 illustrations. Réf. LN03654. ISBN : 9781854432827. En anglais.

28. ***The Mercedes-Benz racing cars***, par Karl Ludvigsen. 21 x 28 cm, 310 pages. Réf. LE01204. En anglais.

29. ***Unter dem Mercedes-Stern - Die große Zeit der Silberpfeile***, par Bodo Herzog. 22 x 25 cm, 312 pages. Réf. LE03477. En allemand.

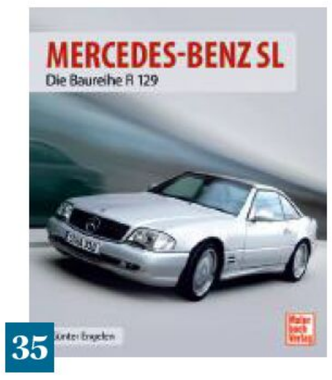
30. ***Alfred Neubauer - Speed was my life***, par Alfred Neubauer. 15 x 22 cm, 208 pages. Réf. LE03557. En anglais.

31. ***Männer Frauen und Motoren***, par Alfred Neubauer. 16 x 23 cm, 400 pages. Réf. LE03556. En allemand.

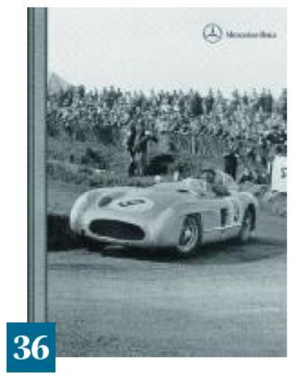
32. ***Hans Liska automobile and fashion***, Nombreuses illustrations noir et blanc et couleurs. 29 x 21 cm, 68 pages. Réf. LN02921. En anglais.

33. ***Silver arrows in camera 1951-1955***, par Anthony Pritchard. 23 x 28 cm, 384 pages, 440 photos. Réf. LN01777. En anglais.

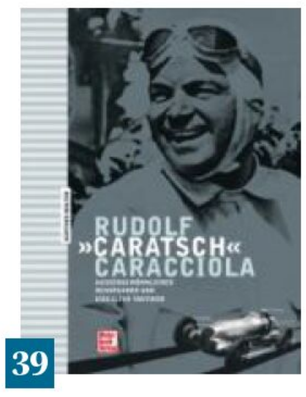
34. ***Mercedes-Benz & Mille Miglia 1931-1957***, par Andrea Curami. 24 x 27 cm 160 pages, 237 photos. Réf. LN01405. ISBN : 9788879113595. En anglais.



35


36

38



39

Mercedes-Benz classic store

mercedes-benz-classic-store.com/bibliothek/

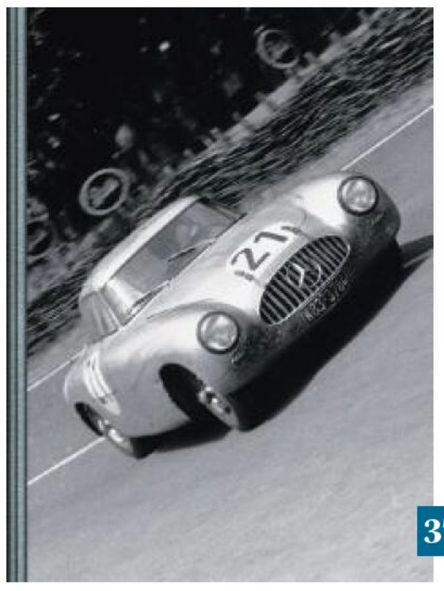
35. ***Mercedes-Benz SL - Die Baureihe R129***, par Günter Engelen. 23 x 27 cm, 493 illustrations. Réf. B660561-1. ISBN : 9783613036895. En allemand.

36. ***Mercedes-Benz 300 SLR - Milestones of motor sports***, par Günter Engelen. 28 x 37 cm, 508 pages, 316 photos. Réf. B66057000. En anglais.

37. ***Mercedes-Benz 300 SL Rennsportwagen - Milestones of motor sports***, par Günter Engelen. 28 x 37 cm, 296 pages, 252 photos. Réf. B66057071. En anglais.

38. ***Das Mercedes-Benz Rennfahrer-Lexikon***, par Hartmut Lehbrink. Dictionnaire des 300 pilotes de course Mercedes-Benz. Photos et résultats. En allemand.

39. ***Rudolf « Caratsch » Caracciola - Aussergewöhnlicher Rennfahrer und eiskalter Taktiker***, par Günther Molter. 24 x 31 cm, 235 pages. Réf. B66046528. En allemand.


37

© PHOTOS D.R.

Classe T

Le luxospace étoilé

Avec sa calandre chromée et ses phares LED de Classe B, la Classe T fuit à grands pas les canons de l'utilitaire.

5 000 : C'EST LE NOMBRE DE VÉHICULES VENDUS EN 2019 SUR LE MARCHÉ DU LUDOSPACE AUQUEL S'ATTAQUE LA CLASSE T. SUCCÉDANT À UN CITAN TOURER TROP PROCHE DU KANGOO, LA CLASSE T, CETTE FOIS CODÉVELOPPÉE AVEC RENAULT, BÉNÉFICIE DU PROFOND TRAVAIL EFFECTUÉ EN AMONT PAR LES INGÉNIEURS DE MERCEDES-BENZ. MAIS EST-CE VISIBLE ?

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

Autant le dire : le Citan Tourer n'a pas convaincu les clients Mercedes qui n'y ont vu qu'un Renault Kangoo légèrement amélioré. Stuttgart a retenu la leçon et corrigé le tir en codéveloppant la Classe T avec le Losange. Et ça change presque tout. Là où l'ancien ludospace cachait tant bien que mal ses gènes français, le nouveau intègre beaucoup plus d'ADN Mercedes pour créer un nouveau segment de marché - le ludospace premium - et séduire une large cible de clients, qu'ils soient jeunes, retraités, sportifs... ou taxis.

L'accès à bord est très aisé grâce aux portes avant ouvrant à 90° et aux portes arrière coulissantes.

La banquette arrière peut accueillir trois adultes. Non coulissante, elle se rabat en 2/3-1/3.

Une vraie Mercedes

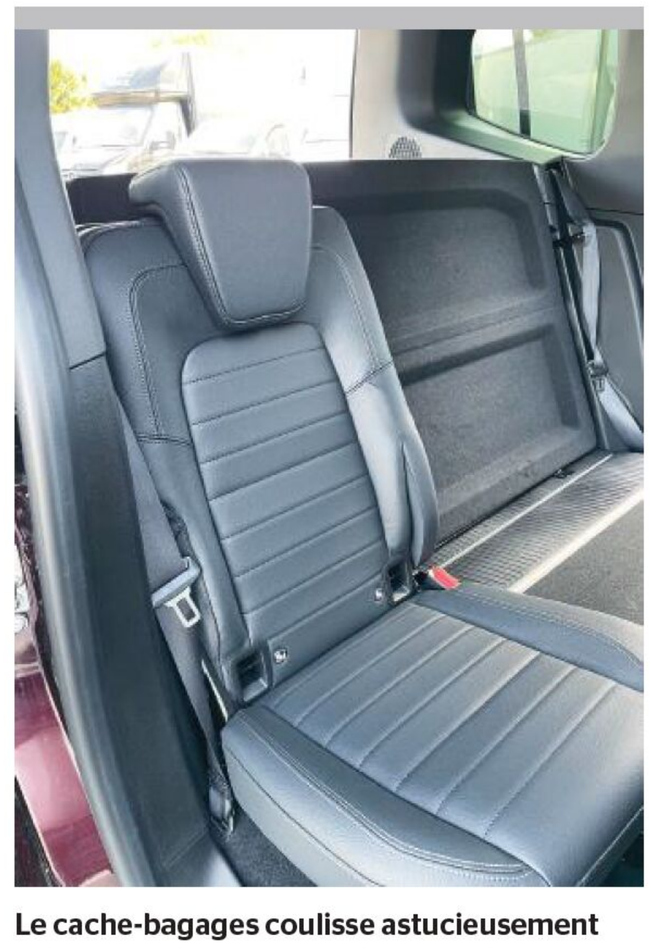
Chez Mercedes-Benz, ne s'appelle pas « Classe » qui veut. Il faut que le véhicule concerné soit un véritable produit maison et qu'il embarque les éléments techniques, de sécurité, de confort et de design propres à la marque. Alors certes, la Classe T fait caisse commune avec le cousin français, mais sa face avant diffère totalement. Tous les éléments qui la composent sont spécifiques afin de la rattacher au reste de la gamme étoilée : calandre chromée, optiques LED de Classe B et rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants s'ajoutent ainsi aux jantes en alliage de 16 pouces. Ça continue à l'intérieur avec le volant multifonction et le levier de vitesses cuir, les aérateurs-turbine, le système MBUX avec écran 7 pouces, la climatisation ou encore les sièges avant avec réglages lombaires. La qualité des matériaux (certains plastiques restent cependant durs) et, notamment, la sellerie rappellent l'environnement Premium de Mercedes-Benz afin qu'un propriétaire de Classe A ou de Classe E ne soit pas désorienté. Sur le plan de la sécurité, chère au constructeur, la Classe T obtient cinq étoiles au crash-test Euro NCAP et embarque de série sept airbags - dont un central à l'avant -, l'assistance au freinage d'urgence, l'avertisseur d'angle mort, l'assistance active au maintien de trajectoire, l'assistance au respect des limitations de vitesse par affichage et l'aide au démarrage en côte. La volonté de se démarquer technologiquement de Renault est on ne peut plus claire.
Comme d'habitude, il conviendra d'étudier avec soin les dotations des deux niveaux de finition proposés, sachant que certains équipements fort utiles comme le chargeur à induction, l'intégration du smartphone sur l'écran (Apple CarPlay et Android Auto) ou encore l'assistance active au stationnement sont en option. À noter que, pour faire de la Classe T une vraie Mercedes, les ingénieurs d'Immendingen, le centre d'essais du groupe, ont beaucoup travaillé en l'équipant d'un train avant spécifique, en affermissant les lois d'amortissement et en portant une attention toute particulière à l'insonorisation.

Modularité

Aucun ludospace au monde ne rencontre le succès s'il n'offre pas espace et modularité. La Classe T est imposante (4,50 m de long, 1,86 m de large et 1,80 m de haut). Par comparaison, la Classe B est 37 cm plus courte, 6 cm moins large et 24 cm moins haut alors qu'un GLB n'est « que » 14 cm plus long et 2 cm plus large, mais reste 14 cm plus bas. Il y a donc toute la place nécessaire dans la Classe T dont le volume de chargement peut atteindre 2 390 l (520 l sièges relevés).

Au chapitre de la modularité, le ludospace propose deux portes latérales coulissantes et une banquette arrière 2/3-1/3 facile à manipuler... mais non coulissante. Celle-ci rabattue, le plancher de la soute est quasiment plat. Petite astuce qui évite de le sortir de l'auto... et de l'oublier : le cache-bagages, pliable en deux parties, peut être rangé en le faisant coulisser le long du dossier des sièges arrière. Ceux-ci intègrent - sauf au milieu - le système Isofix dont est aussi pourvu le siège passager avant. On retrouve bien sûr les traditionnelles tablettes aviation et les nombreuses possibilités de rangement. En option, la Classe T propose un ingénieux système de barres de toit aisément pliables et rétractables supportant jusqu'à 40 kg. C'est bon pour le style et mieux pour la consommation ! S'il le souhaite, le

Plébiscité, le module Marco Polo transforme la Classe T en micro-camping car. Un vrai studio sur roues.



Le cache-bagages coulisse astucieusement le long des dossiers pour être rangé sans déranger.

conducteur peut remplacer le hayon - assez large - par deux portières classiques, parfois jugées plus faciles à manipuler. Finalement, la Classe T n'appelle aucune critique sur l'ensemble de ses aspects pratiques.

La gamme

Sur le marché français, 57 % des ludospaces disposent de motorisations de plus de 85 ch. C'est donc en toute logique et pour se positionner en haut du segment que Mercedes-Benz France a sélectionné le 1.5 Diesel (OM 608) développant soit 95 ch pour 260 Nm (160d), soit 116 ch pour 295 Nm (180d). Quant au 1.3 essence (M200) qui équipe la version 180, il offre 131 ch pour 240 Nm.

Côté finition, deux niveaux sont proposés : Style et Progressive. En Style, les prix de la Classe T démarrent à 29 712 € (180), mais il faut débourser 31 812 € pour le 180 d. Pour le niveau Progressive, le supplément s'élève à 2 600 €, ce qui mène alors le 180d à 34 412,40 €. Tradition maison oblige, la liste des options est fournie. Ainsi, la boîte de vitesses automatique 7G-DCT à sept rapports et double embrayage est facturée 2 520 €, la peinture métallisée 612 €, la climatisation automatique 400 €, la caméra de recul 402 €, le chargeur à induction 240 € et les barres de toit 360 €. Notons que si la dotation de série est élevée, il faut être attentif lors de la configuration de l'auto, car de nombreuses options sont regroupées au sein de packs (Rétroviseurs, Stationnement, Navigation, Assistance conduite, Hiver, Technique, Premium...) qui peuvent parfois inclure - mais surtout exclure - certains équipements. En tout état de cause, si ces tarifs s'avèrent supérieurs à ceux de la concurrence, la Classe T reste cependant la moins chère des Mercedes et constitue ainsi un outil de conquête à part entière.

Sur la route

En ouvrant la porte de la Classe T - jusqu'à 90° pour plus de facilité -, on pénètre dans une vraie Mercedes qui respecte les codes du Premium. Les sièges, quoique légèrement fermes, sont accueillants. Ils offrent un bon maintien latéral et sont faciles à régler pour trouver une excellente position de conduite, surplombant légèrement la route. Le tableau de bord, complet, vous fait face avec ses classiques compteurs à aiguilles très lisibles. Notre véhicule d'essai étant un 180d Progressive avec boîte automatique, la planche de bord est recouverte de Neotex, revêtement de qualité offrant un toucher valorisant, mais interdisant l'installation du rangement (option sur Style) au-dessus des compteurs. Nous prenons la route en ayant préalablement installé notre téléphone sur le chargeur à induction doté de petits rebords évitant à l'appareil de se promener dans la console. Pratique ! Douceur de fonctionnement et silence sont les principales impressions ressenties à la mise en route... et sur toute la durée de l'essai. La boîte 7G-DCT est toujours aussi fluide, les rapports passent sans à-coups et une pression franche sur la pédale d'accélérateur se traduit par une relance efficace. L'assistance active au maintien de la trajectoire n'est pas déroutante, le témoin d'angle mort très efficace et le freinage conforme à nos attentes. On oublie rapidement le gabarit et le poids de la Classe T tant elle se conduit facilement, comme une berline. Le comportement est plus « germanique » que celui de son cousin hexagonal, car les ingénieurs de Stuttgart ont privilégié une plus grande précision de conduite au prix d'une certaine fermeté. Mais, même si la Classe T paraît un peu plus dure - surtout avec les jantes de 17 pouces équipant notre modèle d'essai -, c'est parfaitement réussi et il est difficile, si on ne le sait pas, d'imaginer une quelconque parenté avec le Kangoo. Mission accomplie, donc.

Évolutions

Lancé en version « normale » et tarifée Premium, car richement équipée, la Classe T, qui affronte son cousin Kangoo, mais aussi les Volkswagen Caddy et Ford Tourneo Connect, sera prochainement épaulée par une version longue à sept places dont la taille devrait dépasser les 4,90 m ! De quoi offrir encore plus d'espace et satisfaire les familles très nombreuses.

Dans *Étoiles Passion* #58, nous vous avons présenté le module Marco Polo qui permet de transformer la Classe T en micro-camping car. Plébiscité, il sera intégré dès 2023 à la liste des options gérées directement à l'usine. Beaucoup plus pratique !

Enfin, sur ce segment décidément très actif, Mercedes-Benz annonce l'arrivée de l'EQT, un modèle 100 % électrique qui devrait débouler sur le marché français en toute fin d'année pour concurrencer les Citroën Berlingo, Opel Combo et autres Peugeot Rifter du groupe Stellantis qui ne sont plus proposés qu'en versions électriques.

Et si l'EQT de série reste fidèle à son superbe concept-car, il aura incontestablement l'avantage... de la beau-T ! ■

Le tableau de bord est complet et lisible, mais l'écran de 7 pouces aurait gagné à être légèrement plus grand.

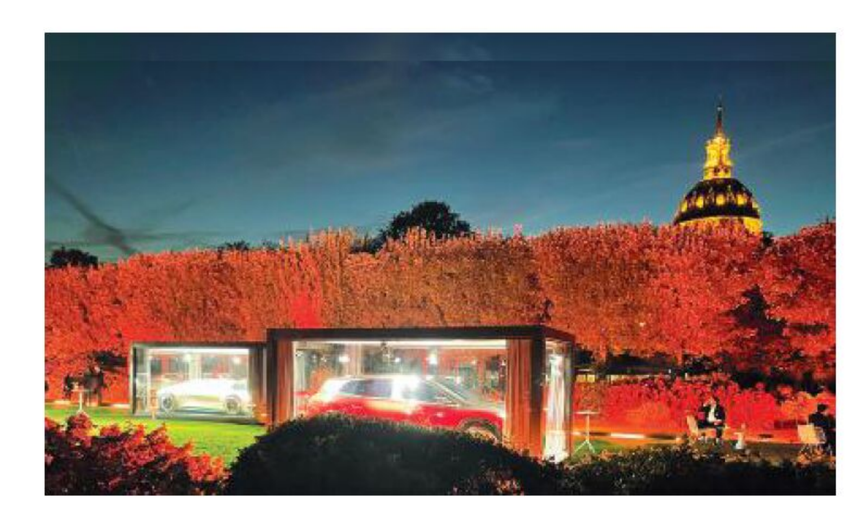
MODÈLE	PUISSANCE	FINITION	TARIF*
Classe T 160 d	95 ch	Style	30 512,40 €
		Progressive	33 112,80 €
Classe T 180 d	116 ch	Style	31 812,00 €
		Progressive	34 412,40 €
Classe T 180	131 ch	Style	29 712,00 €
		Progressive	32 312,40 €

* Avec boîte de vitesses manuelle à six rapports.

Les barres de toit, extractibles et pliables, sont aussi astucieuses qu'esthétiques

Grande largeur, gros volume et seuil de chargement bas sont des atouts indéniables sur ce segment.

Annoncé fin 2022, l'EQT ira se frotter aux trois concurrents du groupe Stellantis, désormais 100 % électriques.



EQE SUV – AMG EQE SUV

Polyvalence électrique

MERCEDES-BENZ A FAIT UN JOLI PIED DE NEZ AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE, SURTOUT ÉLECTRIQUE ET CHINOIS CETTE ANNÉE. C'EST EN EFFET AU MUSÉE RODIN, À PARIS, QU'IL A PRÉSENTÉ LES NOUVEAUX EQE SUV ET AMG EQE SUV EN PREMIÈRE MONDIALE… LA VEILLE DE L'OUVERTURE DU SALON.

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

Ce sont l'intégralité de la gamme électrique Mercedes-Benz, ainsi que les EQE SUV et AMG EQE SUV, encore bâchés, qui nous accueillent à l'entrée du Musée Rodin. Au fond du jardin, réunis en un seul lieu dans des boîtes en verre, sont aussi exposés les principaux concept-cars électriques du constructeur : EQG, Maybach EQS, Vision EQXX et AMG Vision. Exceptionnel !

Design et équipement

Ola Källenius, président de Mercedes-Benz, a fait le déplacement pour dévoiler les deux stars de la soirée. Reposant sur la même plateforme modulaire EVA2 « skateboard », l'EQE SUV et l'EQE offrent des styles comparables avec des phares presque identiques, la calandre du SUV étant un peu plus haute. À l'avant, on note une grosse prise d'air centrale et deux prises d'air latérales factices. Le design extérieur de l'AMG est plus sportif avec des jupes avant et arrière spécifiques, un splitter noir brillant, des diffuseurs d'air latéraux, des phares Digital Light, un diffuseur aérodynamique arrière et une calandre à lames verticales. Par rapport à la berline, l'empattement de l'EQE SUV est raccourci (3,03 m), mais l'habitacle reste très similaire et le coffre est plus grand (520 à 1 675 l contre 430 l). Le fameux Hyperscreen (trois écrans joints de 12,3, 17,7 et 12,3 pouces pour une largeur de 1,41 m) et le système audio Dolby Atmos sont disponibles en option, tout comme le Digital Light dont les projecteurs affichent des indications de sécurité au sol devant la voiture. Et si l'auto est équipée de l'option essieu arrière directeur (angle maxi de 10°), le diamètre de braquage passe de 12,3 à 10,5 m, rendant l'EQE SUV très maniable malgré son gabarit. Cette essieu est monté de série sur les variantes AMG qui disposent également de la suspension pneumatique adaptative.

Motorisations

Véhicule polyvalent, plus compact que la berline EQE et plus dynamique que l'EQS SUV, l'EQE SUV mesure 4,86 m de long pour 1,94 m de large. Présenté en versions propulsion (350+) et intégrales (350 4Matic et 500 4Matic), sa puissance varie 215 à 300 kW pour un couple de 565 à 858 Nm. Quant à AMG, leur premier véhicule 100 % électrique est proposé en deux versions intégrales (43 4Matic et 53 4Matic) développant 350 et 460 kW pour un couple de 858 et 950 Nm. Ces caractéristiques passent à 505 kW et 1 000 Nm quand le véhicule dispose du Pack Dynamic Plus AMG. Cette puissance, qui passe au sol grâce à des jantes de 19 à 21 pouces largement chaussées, sert à mouvoir les 2 600 kg de la bête.

Charge et autonomie

Les consommations de l'EQE SUV varient de 17,7 à 22,7 kWh/100 km et les autonomies (norme WLTP) de 459 à 590 km. L'AMG 43 4Matic autorise des trajets de 431 à 488 km qui, sur l'EQE SUV 53 4Matic+, descendent entre 375 et 470 km (consommation de 22,6 à 27,8 kWh/100 km). Sur tous ces véhicules, la recharge rapide de la batterie (90,6 kWh) est possible en courant continu jusqu'à une puissance de 170 kW permettant de récupérer, en quinze minutes, entre 170 et 220 km d'autonomie. Pour améliorer cette autonomie, l'EQE SUV réchauffe intelligemment son habitacle par le biais d'une pompe à chaleur (de série) utilisant les calories dégagées par l'entraînement électrique et la batterie haute tension. Enfin, dans un souci continu d'optimisation, le système Electric Intelligence planifie dynamiquement l'itinéraire le plus rapide et le plus confortable en tenant compte des arrêts de recharge, des embouteillages ou d'un changement de style de conduite.

Tarifs et calendrier

Mercedes-Benz annoncera les tarifs et les équipements de l'EQE SUV en décembre. Ils devraient logiquement s'intercaler entre la berline EQE (80 000 €) et l'EQS SUV (143 000 €). Quant à sa date de disponibilité en concession, il faudra patienter jusqu'au printemps 2023 pour la connaître. ■

La version AMG est facilement reconnaissable à sa calandre à barres verticales et à ses jantes pouvant atteindre 22 pouces.

Impressionnant par sa taille et son impact visuel, l'Hyperscreen reste une option.

Les poignées extractibles sont également lumineuses. Un souci du détail aussi esthétique que pratique.

L'AMG EQE SUV, premier véhicule 100 % électrique de l'officine, propose jusqu'à 1000 Nm de couple.

Un grand merci à tous les passionnés de la marque qui ont roulé jusqu'à Reims. Ils ont été récompensés par une chouette balade sous un soleil radieux.

7e Festival Étoiles Passion

Envers et contre tout !

EN CE 8 OCTOBRE, NI LES TRACASSERIES ADMINISTRATIVES DE LA PRÉFECTURE DE LA MARNE ET DE LA MAIRIE DE GUEUX, NI LE CONTEXTE STRESSANT LIÉ AUX PÉNURIES DE CARBURANT N'ONT ENTAMÉ L'ENTHOUSIASME DE PROPRIÉTAIRES DE MERCEDES-BENZ BIEN DÉTERMINÉS À PARTICIPER AU 7e FESTIVAL ÉTOILES PASSION.

Texte : Philippe Auquebon - Photos : Daniel Waxin, NK Classic Cars et Valentine Auquebon

Reims n'est qu'à 10 km par la RN 31... qui faisait office de ligne droite principale pour ce circuit qui s'appelait alors Reims-Gueux.

Contrairement à leur réputation paisible, les 190 SL, bien menées sur la route, s'avèrent très dynamiques et enthousiasmantes à conduire.

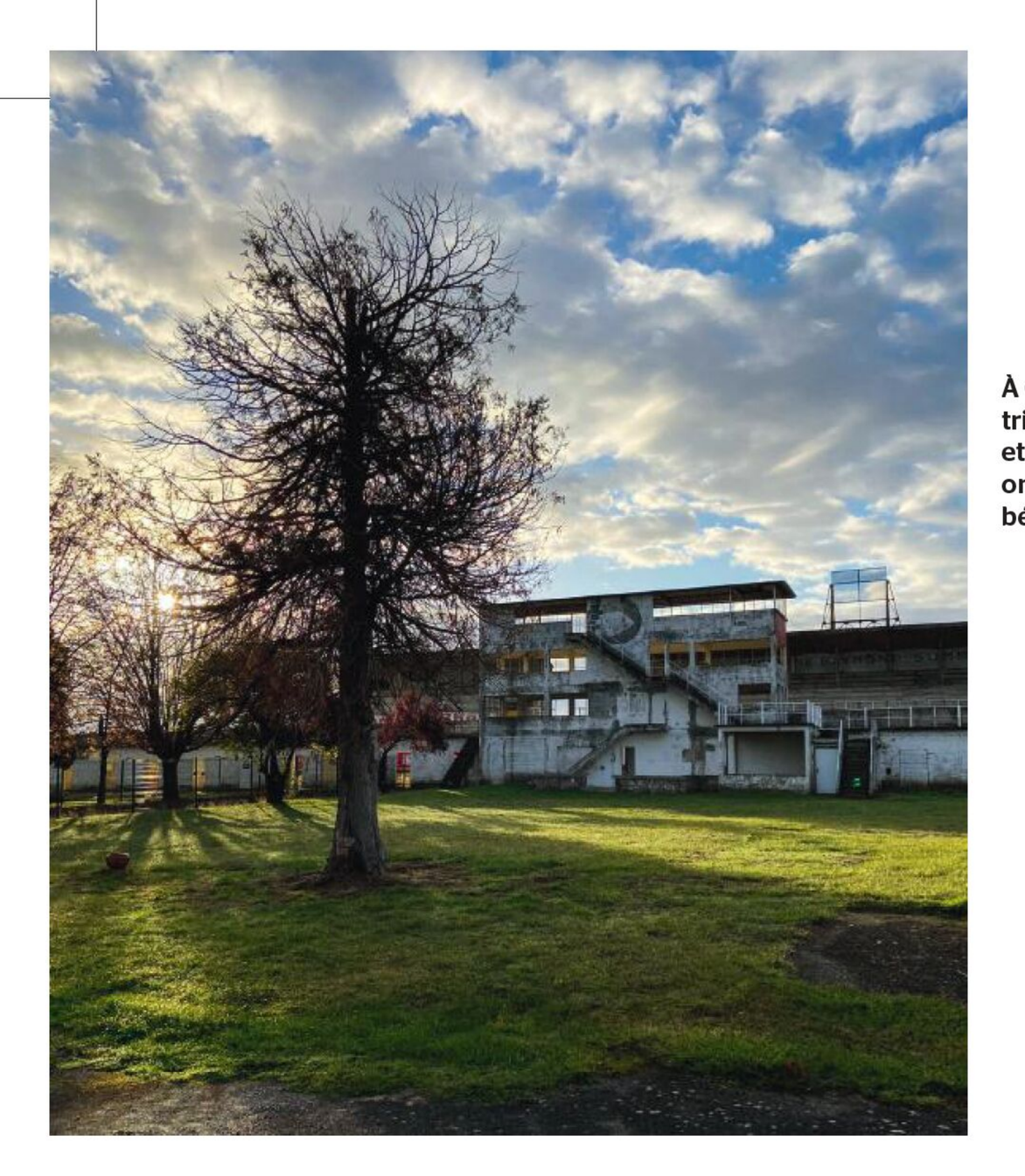
À peine le soleil levé, c'est une trentaine d'autos à l'Étoile en provenance de Montpellier, La Rochelle, Grenoble, Paris, mais aussi de Suisse, de Belgique et du Luxembourg qui a convergé vers Gueux, accueillie par le traditionnel pack de bienvenue et un café chaud agrémenté des petits Biscuits Roses de Reims.

Concours sérieux

Sont alors alignés, sur la grande pelouse du circuit, dans leurs catégories respectives, deux coupés W111 (280 3.5 et 220 SEb), deux W121 (190 SL), une demi-douzaine de R107, deux R129 (500 SL et 600 SL), des W123 (200, 240 et coupé 230 CE), des Classe S (W116 et W126), un coupé W140 (420), des SLK, deux Classe G (300 GD), quelques modèles AMG et un SLS 6.3 aux majestueuses portes « papillon ». Fait rare, aucune « Pagode » n'a fait le déplacement et l'honneur des W124 est donc sauvé par un magnifique cabriolet 300 CE-24. Mais quelle belle diversité ! Et avant même que ne soit rappelé le programme de la journée, les discussions - techniques et esthétiques - vont bon train, chaque festivalier découvrant avec délectation les forces en présence. Julien Vely, du service Presse de Mercedes-Benz France, partenaire historique du Festival, fait une arrivée remarquée au volant d'un superbe SL R232 encore fort rare sur nos routes. Et Thierry Charpentier, directeur de la concession locale, nous salue au volant d'une magnifique AMG. Puis vient l'heure du concours, chaque catégorie étant traditionnellement notée par une autre.

Un lieu, une âme

À l'issue de l'examen attentif de chaque auto, la petite troupe - cinquante, tout de même - se réunit autour d'Hervé, président des Amis du Circuit de Gueux, association animée par une vingtaine de bénévoles passionnés. Depuis 2007, elle lutte pour la préservation de ce monument historique, sans grandes



À Gueux, les tribunes, les stands et la salle de presse ont une âme et le béton une histoire.

Les premiers festivaliers, qui ont tous bravé les pénuries de carburant, sont arrivés dès 8 h dans le brouillard matinal !

subventions ni appui de la mairie de Gueux qui semble faire fi de ce patrimoine. Le circuit a pourtant accueilli le premier Grand Prix de Formule 1 en 1950 et a vu en découdre les plus grands pilotes (Fangio gagne en 1954 sur Mercedes-Benz W196) et les plus prestigieux bolides (Mercedes, Ferrari, Alfa-Romeo...). C'est micro en main que le président-historien raconte les lieux, avant de mener le groupe à la découverte des anciennes tribunes et des stands d'époque. Et de l'avis général, ce béton brut, souvent meurtri, parfois raviné, recouvert par endroits de peintures publicitaires usées par le temps et les intempéries, a beaucoup ému les visiteurs… qui ne sont pas prêts d'oublier ce « musée automobile » si particulier.

Les plus grands pilotes des années 1950 ont couru ici. Juan Manuel Fangio y a gagné le Grand Prix de France sur Mercedes en 1954.

Convivialité

Pour certains partis très tôt, le déjeuner tombe à point nommé. Organisé dans l'ancien pavillon de chronométrage restauré, il se veut assis, simple, mais copieux et festif avec une petite coupe de champagne. À en juger par le niveau sonore enregistré dans ce « restaurant » baigné de soleil, la convivialité est au rendez-vous. Dans le prolongement du concours, les discussions sont animées, chacun y allant de son anecdote, parlant de son auto et de ses spécificités ou questionnant les professionnels présents (Éric, du Garage Bonne Route et Alcino, de DSA Paris). Viandes froides et salades englouties, il faut déjà se précipiter sur le café, accompagné de douceurs provenant de Suisse offertes par Vincent (son épouse

Hervé, le président de l'association des Amis du Circuit de Gueux, raconte la longue histoire du lieu avant d'en entamer la visite.

Les moteurs de course se sont tus depuis longtemps… mais le silence de ces installations ne laisse personne indifférent.

Lorsque les capots sont ouverts, les têtes plongent et les discussions deviennent aussi techniques qu'enflammées.

Pendant le concours, chaque participant se transforme en juré et examine soigneusement les voitures, une par une.

Les bâtiments longtemps abandonnés retrouvent peu à peu leur lustre d'antan grâce à l'énorme travail des Amis du Circuit de Gueux. Chapeau bas !

Échanges passionnés, argumentés, mais toujours bienveillants entre festivaliers qui ne se connaissaient pas le matin. Magie de la passion !

Rien n'interrompt les discussions entamées le matin, pas même le déjeuner, servi assis dans l'ancienne salle de chronométrage.

C'est Antoine, 12 ans - la relève ! -, qui procède au tirage au sort.

Bleu ciel, vert, cuivre, gris… Dans les années 1960, les automobilistes osaient choisir des teintes gaies.

est chocolatière), afin de prendre le départ de la très attendue balade.

Ça tourne !

Avant le départ, chaque équipage reçoit son roadbook et est immortalisé devant son auto par Valentine, promue photographe du Festival. En raison de l'interdiction de traverser les villages de Gueux et de Rosnay, les premiers kilomètres sont quelconques - ZI oblige - mais, très vite, la caravane évolue en pleine montagne de Reims, sur de magnifiques routes vallonnées, alternant lignes droites et tracés - très - sinueux, à travers les exploitations viticoles, les forêts et les paysages parfois lunaires. Tous ceux qui peuvent décapoter profitent d'un soleil radieux ajoutant au cachet des villages traversés, de leurs vieilles pierres et de leurs jolis clochers. À l'issue d'un parcours de 80 km qui paraît très court, toutes les voitures rentrent à bon port sans panne et les sourires présents sur tous les visages en disent long sur le plaisir de conduire.

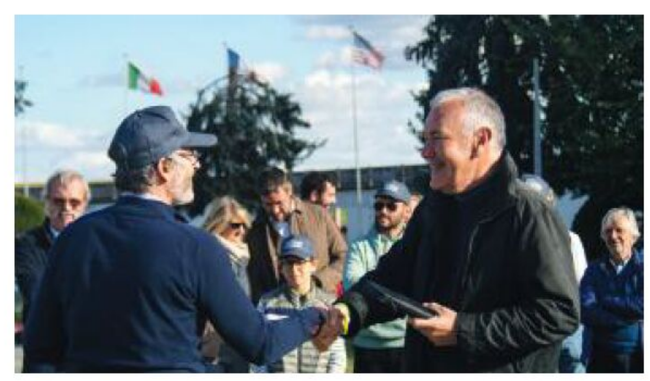
Palmarès

Il ne reste donc plus qu'une étape - ô combien importante - avant de clore ce 7e Festival : le palmarès du concours. En catégorie 1 (les autos d'avant 1975), c'est la 190 SL W121 de Yannick Dufour qui l'emporte. La catégorie 2 (années 1975 à 1985), voit la victoire de Vincent Masson en costume écossais et de son superbe coupé 230 CE W123. C'est la 500 SL R107 de Laurent Goutard qui s'adjuge la catégorie 3 (1985 à 1995) tandis que Richard Juy et son SL 600 R129 remportent la dernière catégorie. MAT, fabricant français réputé de garde-temps robustes et stylés, offre une magnifique montre aux quatre lauréats. Quant au traditionnel tirage au sort, c'est Antoine (12 ans) qui a tire les bulletins attribuant les magnums de champagne et les beaux livres. Il déclenche une belle hilarité en sortant en premier… le nom de son père !

La prochaine édition

Le soleil entamant sa descente, il est temps de partir. Chacun a à l'esprit les potentielles difficultés de ravitaillement sur la route du retour, mais garde le souvenir d'une chouette journée, pleine de positivisme, de convivialité et de rencontres entre passionnés dans un lieu mythique au milieu de superbes autos. Quant à nous, sur l'A4 en direction de Paris, nous pensons déjà au prochain Festival, le 8e, qui capitalisera, en s'améliorant, sur cette édition pour vous donner envie de participer et vous procurer encore plus de plaisir ! Alors, surtout, rendez-vous en 2023 ! ■

*L'équipe d'*Étoiles Passion *remercie Jean-François, Hervé et la sympathique équipe des Amis du Circuit de Gueux, Julien Vely, Fabrice Pougez, Laurent Genin, Marc Orlu, Éric Weiland, Alcino Da Silva, Hervé Chauvin et Nicholas Karyoti.*



La 190 SL W121 de Yannick Dufour et son épouse remporte la catégorie 1.

Le coupé 230 CE W123 de Vincent Masson, en costume écossais, s'arroge la catégorie 2.

Le roadster 500 SL R107 de Laurent Goutard s'adjuge la catégorie 3.

Le roadster 600 SL R129 de Richard Juy triomphe dans la catégorie 4.

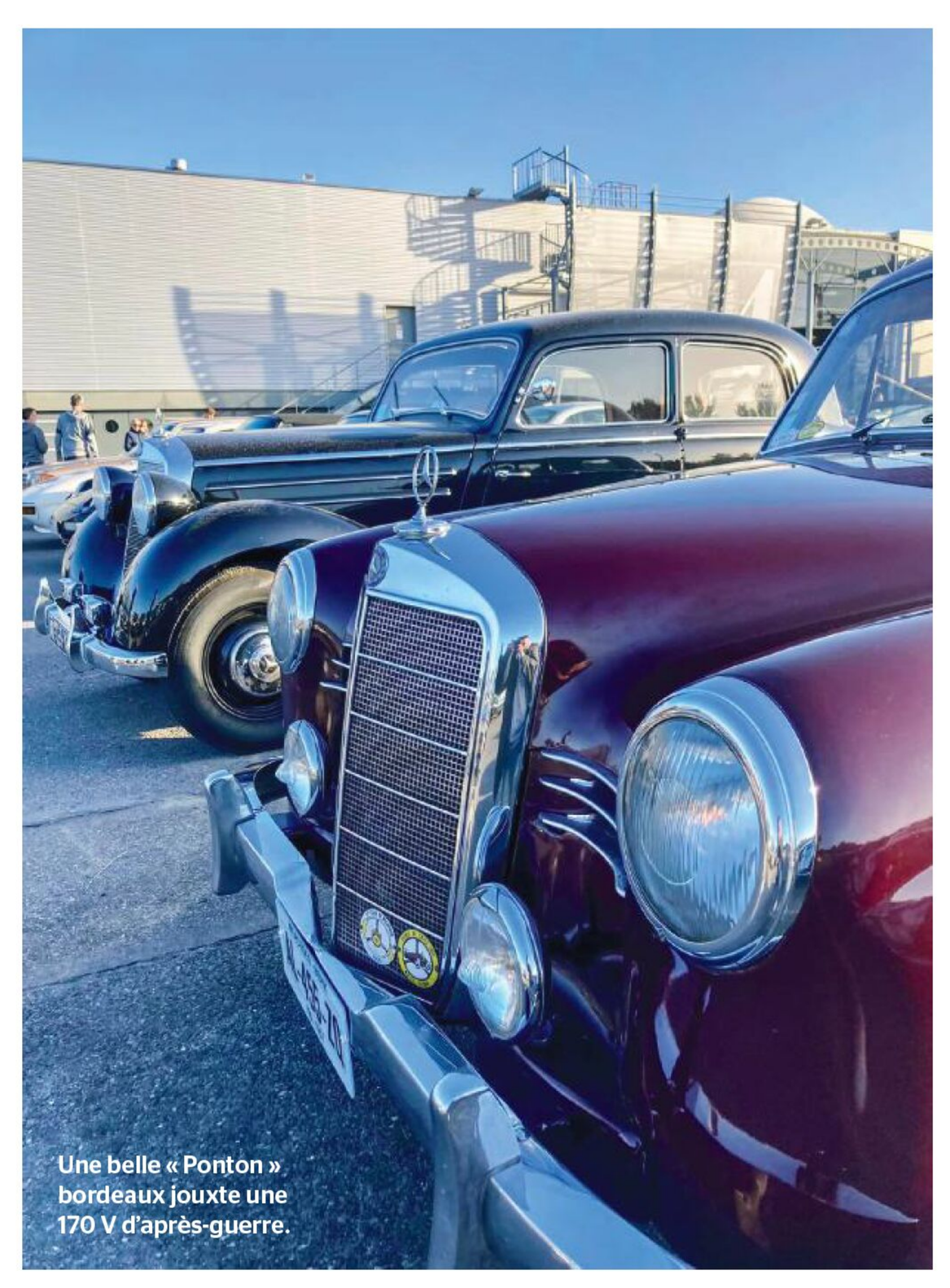
ESCADRON Chrono
Montre d'Aviateur de fabrication française
Mouvement chronographe mécanique suisse
Diam. 42.5mm -Verre Saphir - Acier 316L - WR 200M
TACHYMETRE
FRANCE
M/T
MER - AIR - TERRE
18, rue Vignon - 75009 Paris - 0142662373 - www.merairterre.com

Automédon
Vingt ans déjà !

UN PEU MOINS « GUINDÉ » QUE RÉTROMOBILE, LE SALON AUTOMÉDON A FÊTÉ SES VINGT AUTOMNES LE WEEK-END DES 8 ET 9 OCTOBRE AU PARC DES EXPOSITIONS DU BOURGET (93).

Texte et photos : Michel Tona

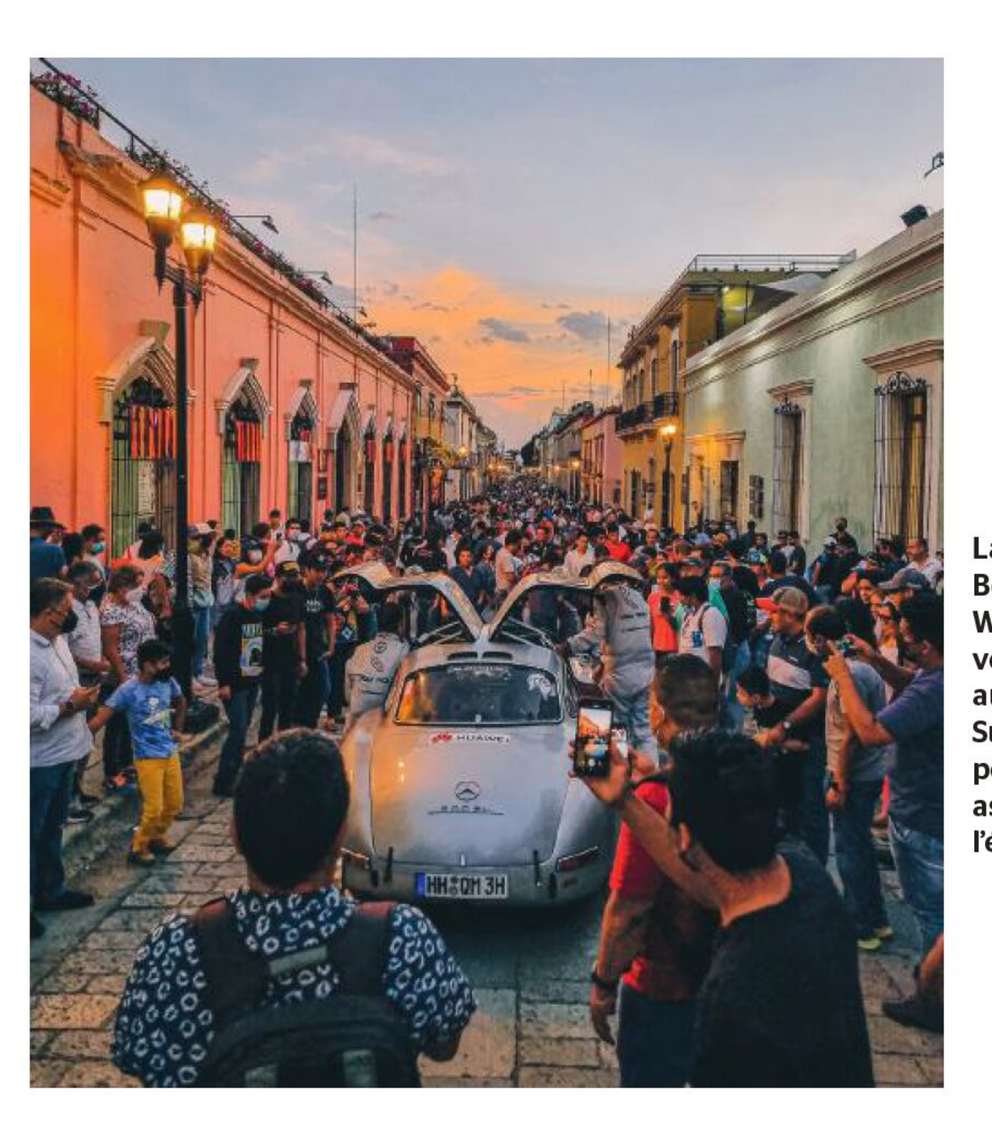
Les deux éditions précédentes ayant été annulées à cause de la Covid, les fans étaient encore plus impatients de retrouver leurs chères - plus ou moins - anciennes. Ils n'ont pas été déçus. Plus de deux cents exposants (constructeurs, professionnels, clubs et particuliers) avaient investi le Hall 4 du Parc des Expositions de Paris-Le Bourget. Sous un soleil radieux et comme à l'habitude, le show avait également lieu sur les 32 000 m² du parking extérieur. Les voitures étaient rangées par nationalité. Côté Allemandes, de belles Mercedes de toutes les époques alignaient leur étoile comme à la parade, côtoyant parfois une Série 7 ou une Capri. C'est ça, le vivre ensemble automobile ! Au total, le salon a réuni trois mille youngtimers et véhicules de collection autour de nombreuses animations et expositions, dont l'une dédiée aux petits camping-cars. La journée du samedi tombant pile-poil au moment du Festival Étoiles Passion, aucun club Mercedes n'était présent. Petite séance de rattrapage...



Une belle « Ponton » bordeaux jouxte une 170 V d'après-guerre.

Une « Pagode » partageant un stand avec une Corvette ; il n'y a qu'à Automédon que l'on voit ça !

Par la diversité des voitures et des époques représentées, dans les états les plus divers, Automédon constitue en quelque sorte le « vivre ensemble » des salons automobiles.



La Mercedes-Benz 300 SL W194 est une véritable star au Mexique. Succès populaire assuré pour l'équipage.

La Carrera Panamericana 2022

Aventure inoubliable !

CRÉÉE EN 1950 POUR INAUGURER LA PARTIE MEXICAINE DE LA ROUTE RELIANT L'ALASKA À LA TERRE DE FEU, LA CARRERA PANAMERICANA EST L'UN DES RALLYES DE VOITURES ANCIENNES LES PLUS EXIGEANTS AU MONDE. RELANCÉE DANS SA VERSION MODERNE EN 1988, L'ÉPREUVE MYTHIQUE A, SOUS CETTE FORME, FÊTÉ SES 35 ANS CETTE ANNÉE.

Texte : HK Engineering et Philippe Auquebon - Photos : HK Engineering et DR

En 1952, à bord d'une Mercedes-Benz 300 SL, les pilotes allemands Karl Kling et Hans Klenk gagnent la troisième édition de la course devant leurs compatriotes et coéquipiers Hermann Lang et Erwin Grupp. Depuis, la W194 est une auto légendaire au Mexique. Cette première victoire pour l'Allemagne d'après-guerre génère une grande vague d'espoir dans tout le pays. Hans Kleissl, le patron de HK Engineering, connaît bien ce rallye pour avoir remporté, en 1999, le classement « voitures historiques » avec sa Mercedes-Benz 300 SL et s'être adjugé la 3e place du classement général, meilleur résultat d'une auto historique dans la version actuelle du rallye. En 2002 et 2004, le Français Pierre de Thoisy, sept fois vainqueur, tente aussi sa chance à bord d'une 300 SL de HK Engineering, mais n'obtient pas mieux qu'une 4e place.

Précipitation

En mémoire du 70e anniversaire du doublé Mercedes de 1952, Kurt Richter, déjà membre de l'équipe d'assistance HK en 1999, a souhaité participer à l'édition 2022 au volant d'une Mercedes-Benz 300 SL de HK Engineering. Pour boucler un budget sponsors en forte croissance, Kurt a bataillé jusqu'au dernier moment et n'a pu confirmer sa participation que trois semaines avant le départ. Cela n'a laissé à HK que quatre jours pour préparer la voiture, surtout les freins à disques, autorisés sur l'évènement. Et si l'auto a atterri à Mexico trois jours avant le départ, elle a failli ne pas se présenter sur la ligne en raison de tracasseries douanières. Mais miracle, grâce à l'enthousiasme

Routes magnifiques, dénivelés monstrueux, virages, brouillard, montagnes... C'est tout cela, la Carrera Panamericana.

Sur les 3 200 km de course, il y a plus de 500 km d'épreuves spéciales pour mettre les nerfs à rude épreuve.

Les rares pauses permettent aux équipages de profiter des magnifiques paysages mexicains.

Folklore, costumes, couleurs, musique et déguisements rendent la Carrera Panamericana vraiment unique.

inébranlable de Mexicains voulant absolument voir le véhicule dans la course, l'équipe d'assistance, arrivée à Veracruz une petite heure avant la limite, a finalement réussi à effectuer toutes les vérifications techniques dans les temps impartis ! À 7 h 30 précises, Kurt Richter et Ricardo Gallingo étaient donc au départ de la première étape ! Sacré soulagement !

Marathon de sprints

Particularité de la Carrera Panamericana : près de cent véhicules s'affrontent pendant sept jours de compétition intense et parcourent plus de 3 200 km, dont plus de 500 d'étapes spéciales sur les routes les plus spectaculaires du Mexique. À l'issue du premier jour de course, la 300 SL dossard 220 rallie Oaxaca sans difficulté. Mais les problèmes techniques apparaissent dès le lendemain avec un alternateur capricieux supportant très mal la chaleur mexicaine. Très exigeant pour les pilotes et le véhicule qu'il martyrise, le rallye l'est également pour l'équipe d'assistance HK Engineering qui doit suivre le rythme endiablé de la course. Le troisième jour, le parcours de l'étape et la vitesse mettent les nerfs des pilotes à rude épreuve alors que l'alternateur ne veut toujours rien entendre. Mais l'exceptionnelle ambiance entourant l'évènement, tout comme la joie et l'enthousiasme incroyables des Mexicains pour la 300 SL et pour l'équipe compensent largement les difficultés. Partout, la « Gullwing » est magnifiquement accueillie et fêtée. En dépit de quelques problèmes techniques mineurs, le quatrième jour se révèle calme. À mi-parcours, l'équipe d'assistance HK peut installer sur la 300 SL un nouveau train de pneus et changer les freins. Opérations indispensables pour la performance et la sécurité !

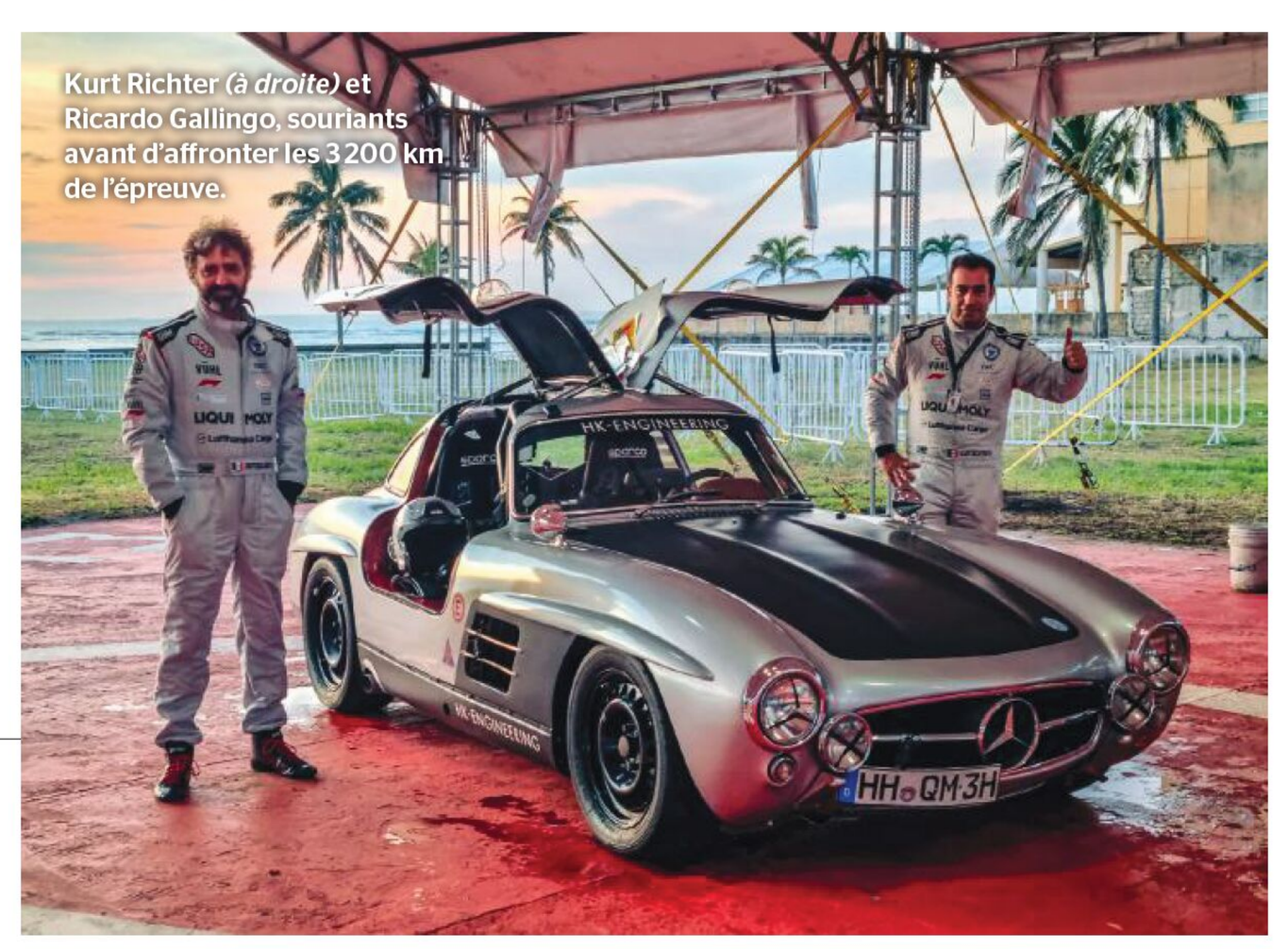
Danger omniprésent

L'auto rejoint sans encombre Morelia, ville-arrivée du jour, alors que l'on déplore de nombreux accidents graves et des victimes. Mais Kurt et Ricardo sont expérimentés et, en spéciales, ils prouvent leur complémentarité, la solidité de leurs nerfs, leur capacité d'anticipation et leur maîtrise du roadbook. Des qualités indispensables. Température dépassant les 35° C, temps chaud et sec, mais partiellement nuageux : la fin de la course est très pénible. Les dernières étapes comptent jusqu'à 900 km de liaisons et l'équipe d'assistance ne dort que quatre heures par nuit. Mais le rallye se poursuit sans aucune panne, l'auto conservant toujours la 2e ou 3e position de sa classe. Certes, rouler à grande vitesse ne permet ni de rêver, ni de profiter du panorama, mais les équipages n'en découvrent pas moins des paysages originaux s'échelonnant de 1 500 à 2 800 m d'altitude, des vues à couper le souffle et des routes grandioses... mais éminemment dangereuses.

Épilogue

C'est une foule frénétique qui accueille la Mercedes-Benz 300 SL de Kurt et Ricardo sur la ligne d'arrivée à Durango, en pleine jungle, à 1 900 m d'altitude. Épaulés par l'équipe d'assistance, pilote et copilote ont maîtrisé le parcours et déjoué les pièges de cette très exigeante Carrera Panamericana 2022 - un immense succès populaire - pour conquérir la 3e position de leur classe avec une auto saine qu'ils ont su garder intacte. Épuisée mais heureuse, l'équipe au complet fait la fête jusqu'au bout de la nuit. L'assistance de course dirigée par Zoli, le chef mécanicien, n'est rentrée à Polling que quelques jours plus tard avec le sentiment du devoir accompli. Épilogue d'une folle aventure qui suscite un extraordinaire engouement du public. Inoubliable Panamericana ! ■

La Carrera Panamericana est une épreuve retorse parsemée d'accidents spectaculaires.

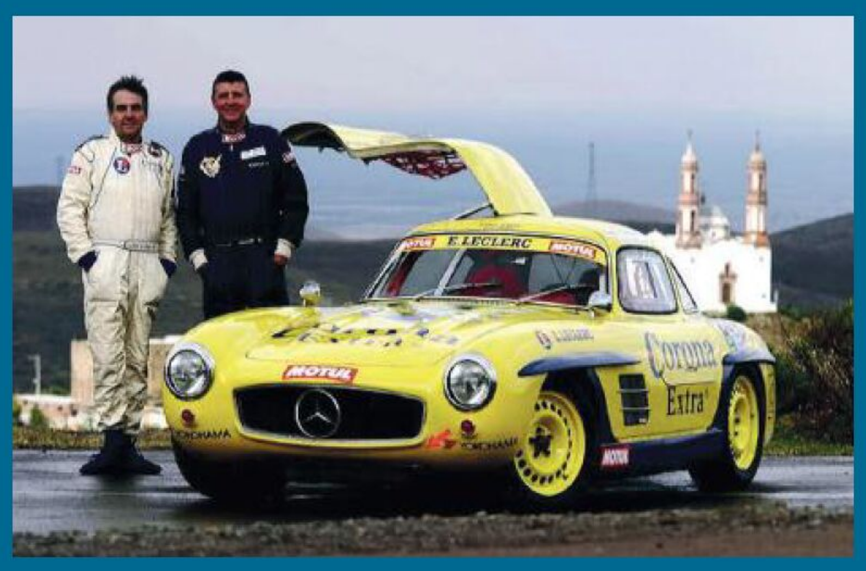


Kurt Richter *(à droite)* et Ricardo Gallingo, souriants avant d'affronter les 3 200 km de l'épreuve.

Sans l'équipe d'assistance HK Engineering, impossible de s'aligner au départ de la course tant elle use hommes et mécaniques.

Pour leur première participation, Kurt et Ricardo finissent 3e de leur classe.

La 300 SL en plein gymkhana. Sans doute pas son exercice de prédilection.



Recordman du nombre de victoires (sept), Pierre de Thoisy a aussi piloté une 300 SL HK Engineering en 2002 et 2004. Mais il ne participait pas à la course cette année.

Vapeur, pétrole, hydrogène, électricité ?

Historique et développement

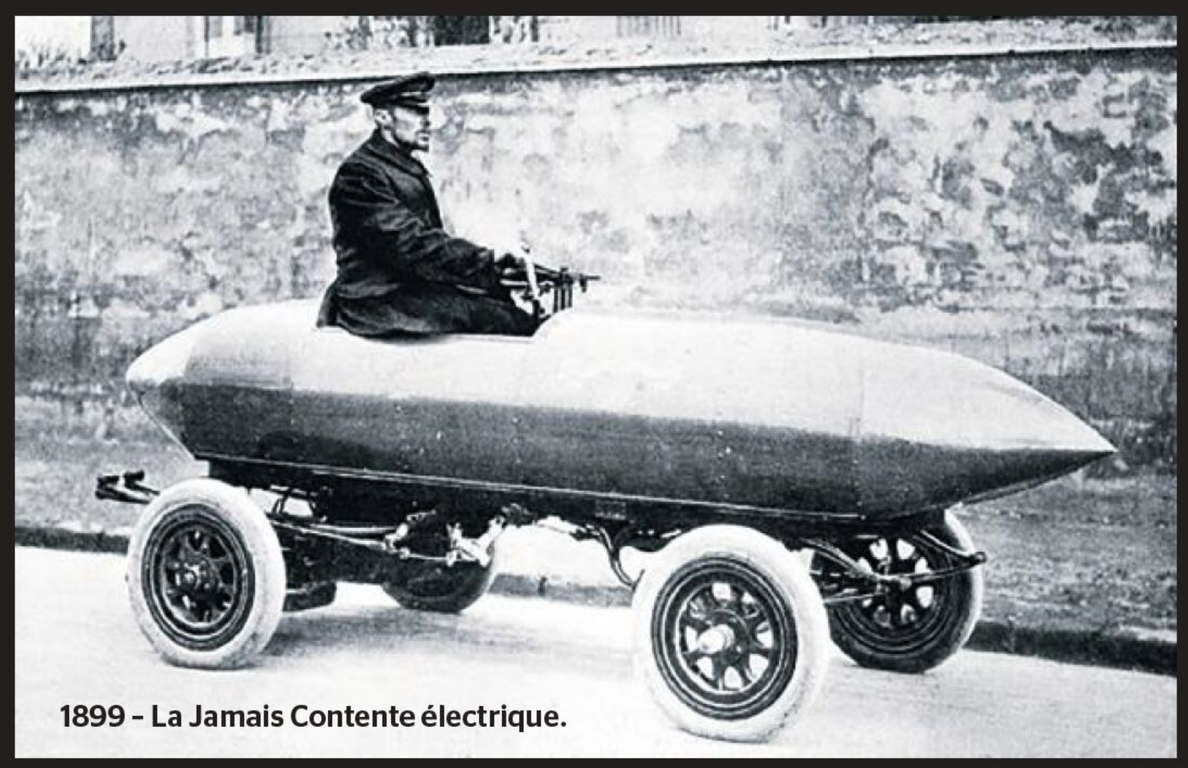
L'AUTOMOBILE DU FUTUR SERA ÉLECTRIQUE, PEUT-ÊTRE... OU HYBRIDE AVEC ESSENCE SYNTHÉTIQUE ET ÉLECTRICITÉ ; OU À HYDROGÈNE ET PILE À COMBUSTIBLE. EN TOUT CAS, VOILÀ 120 ANS QUE LES BENZ ET MERCEDES RÉPONDENT AUX QUESTIONS D'ÉNERGIE DISPONIBLE D'UNE PÉRIODE À L'AUTRE.

Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic

DE LA VAPEUR AU PÉTROLE

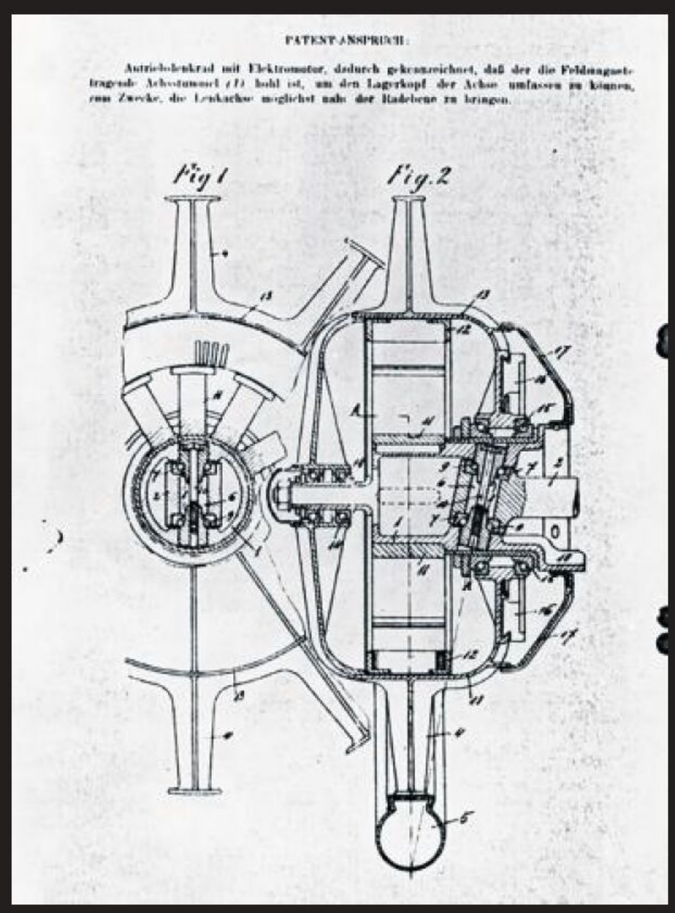
On pourrait remonter à Denis Papin et à son utilisation de la vapeur, mais arrêtons-nous seulement à 1876 et à Louis Mékarski et son tramway à air comprimé. Il l'installe à Nantes, puis à Paris, Nogent, Berne ou Versailles et jusqu'à La Rochelle de 1901 à 1929. Depuis, après un passage par la vapeur et le Diesel, l'électricité a pris le relais pour les transports sur rails. Il y eut donc des choix techniques. Pour l'automobile, rappelons que les premiers 100 km/h sont atteints en 1899 par Camille Jenatzy et La Jamais Contente... électrique. En 1902, Léon Serpollet bat le record de vitesse à 122,4 km/h sur L'Œuf de Pâques... à vapeur. Entretemps et touchant aux automobiles commercialisées, le constructeur autrichien Lohner vend, dès 1898, des véhicules électriques. Il vient alors d'embaucher le jeune ingénieur, Ferdinand Porsche, qui dépose en 1899 le brevet d'un moteur-roue électrique : le moteur électrique est inséré dans la roue. Cela permet de vendre en 1901 la Lohner-Porsche Mixte à roues avant à moteur électrique et roues arrière entraînées par un moteur à pétrole Daimler : la première voiture hybride ! Achetée et pilotée par un certain Emil Jellinek, une Lohner-Porsche Mixte participe brillamment aux épreuves de la Semaine de Nice en 1902. Ce rapprochement entre Daimler et Porsche via Jellinek n'ira pas plus loin cette année-là, mais il y aura une suite chez Daimler.

1876 - Tramway à air comprimé Mékarski.

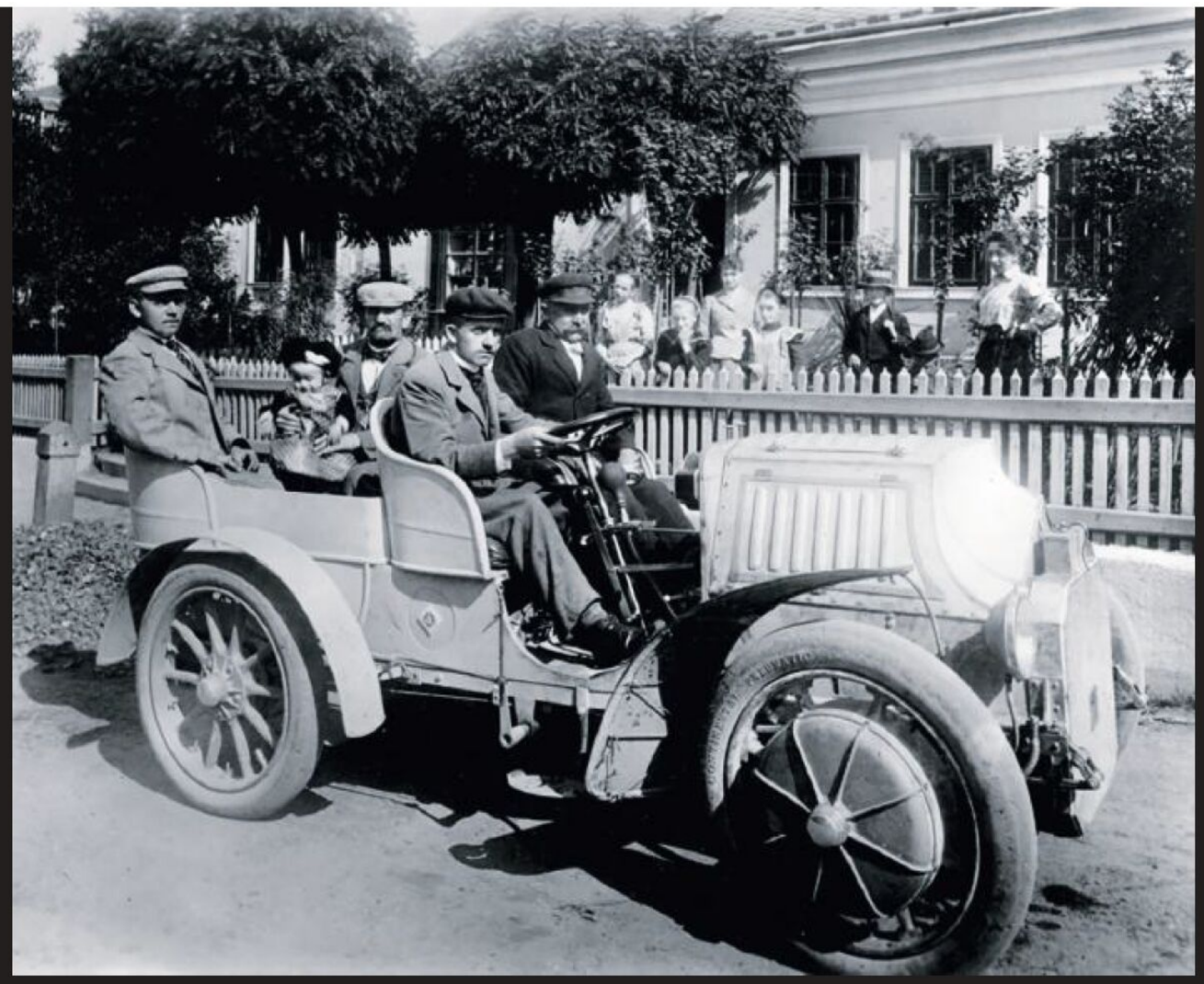


1899 – La Jamais Contente électrique.

1902 – Serpollet à vapeur.



Brevet Porsche de son moteur-roue électrique.

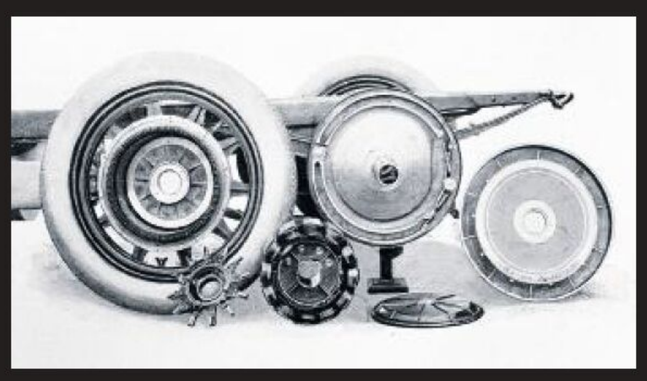


Lohner-Porsche Mixte, la première hybride.

LES PRÉMICES DE L'HYBRIDE ESSENCE-ÉLECTRICITÉ

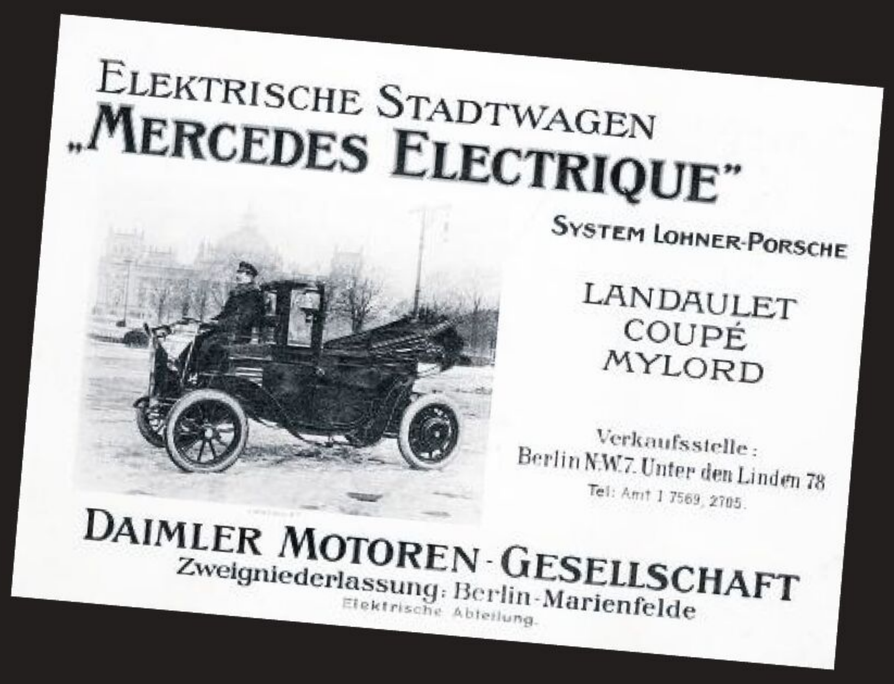
Le développement de la roue-moteur électrique ajoutée à une automobile à essence permet à Daimler de commercialiser dès 1907 tant des Mercedes Mixte que des Mercedes Electrique pour des taxis, des ambulances, des camions de pompiers ou de gros transports. Il aurait aussi bien pu continuer à développer les automobiles appelées aujourd'hui hybrides que les tout-électriques, mais le lobby pétrolier veille déjà et cela ne dure que jusqu'en 1909.

1907 - Ambulance Mercedes Mixte.



Le moteur électrique dans les roues des Mercedes.

Le principe Mercedes Mixte sur un camion de pompiers.

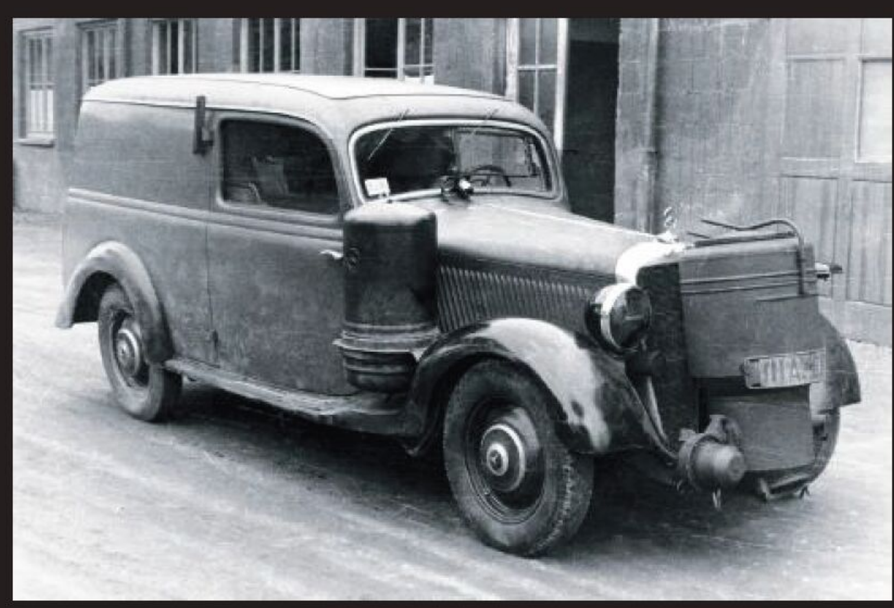


LE DÉVELOPPEMENT DE L'HUILE LOURDE

Les investissements dans la production de pétrole par d'importants entrepreneurs et les efforts dans la distribution du carburant finissent par donner la prééminence à l'essence, produit mieux raffiné et plus cher malgré l'intéressante idée du moteur de Rudolf Diesel : utilisant un carburant pétrolier bas-de-gamme, il est aussi conçu pour utiliser du carburant issu de la biomasse végétale et animale avec l'économie et l'écologie qu'on sait imaginer aujourd'hui. Croyant à juste titre en ces moteurs pour une utilisation automobile et pas seulement stationnaire, Prosper L'Orange, ingénieur chez Benz, développe dès 1908 une pompe à injection pour mieux alimenter une chambre de précombustion préparant le mélange avant la compression et l'explosion. Ces travaux permettent le lancement de camions Diesel en 1923 : chez Benz avec un quatre cylindres à préchambre de 8,8 l et 50 ch, chez Daimler avec un quatre cylindres de 40 ch équipé d'une injection directe. Cela précède, une fois réduites les vibrations de ces moteurs sur des châssis moindres, les premières berlines Mercedes-Benz 230 Diesel en 1936.

1923 - Le premier Diesel commercialisé par Benz.

1923 - Camion Diesel de chez Daimler.



Entre 1939 et 1943, les différentes Mercedes-Benz 170 VG peuvent être équipées du système à gazogène.

LE GAZOGÈNE FACE À LA PÉNURIE

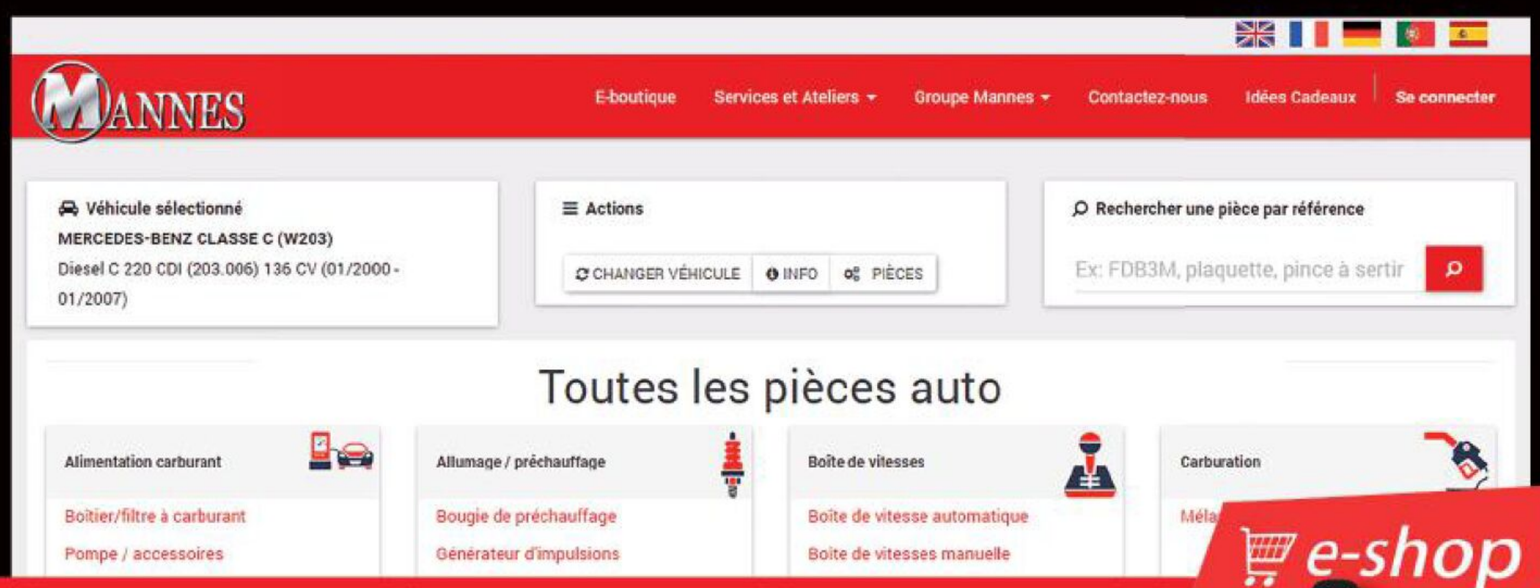
À partir de 1939, une version spéciale de la 170 V W136 est conçue pour faire face à la pénurie d'essence. La solution du gazogène s'offre comme innovation. Le gazogène permet de faire tourner un moteur avec du bois ou un combustible solide contenant du carbone. Une précombustion incomplète du bois donne un gaz riche en monoxyde de carbone (CO) pouvant alors être brûlé dans un moteur à explosion. Malgré sa compression plus élevée, le « gazogène à bois » de la 170 VG ne développe que 22 ch, soit moins que les 38 ch du moteur à essence standard. Cela exclut toute perspective de performances époustouflantes, ce qui n'a jamais été le point fort de la 170 V. De plus, le générateur est bien encombrant. Malgré tous ces inconvénients, un gazogène à bois prêt à prendre la route vaut mieux qu'un véhicule à essence immobilisé par une pénurie de carburant. Ajoutant environ 1 000 RM aux 3 800 RM de la berline essence, le système gazogène peut être monté sur un véhicule existant. Comme le rétrofit électrique aujourd'hui...

Il faudra parcourir encore un long chemin technique pour parvenir aux solutions hybrides ou tout-électriques d'aujourd'hui. Mais la période moderne de ce développement jusqu'à une gamme complète en 2022 est aussi passionnante.

MANNES©

Besoin d'aide pour votre commande web ?

Tél. : 01.41.50.53.71



e-shop

N! | NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
FRANCE

Vente de pièces détachées

www.mannes.fr

7 GARAGES À VOTRE SERVICE !

Le spécialiste indépendant pour véhicules Mercedes

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

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

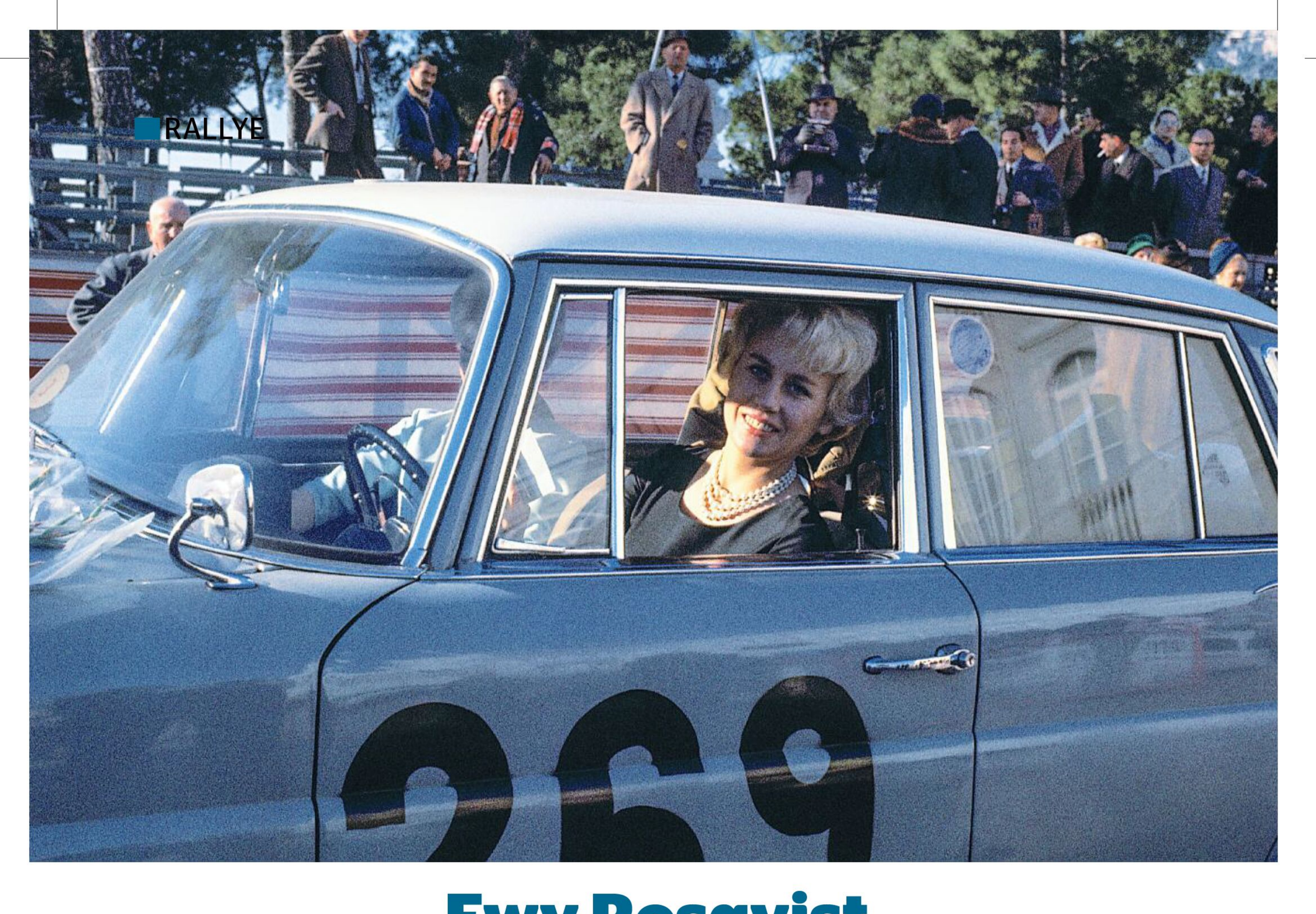
Garage de L'Île Saint-Louis
5, boulevard Henri IV - 75004 Paris
> Tél. : 01.43.54.55.64

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

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

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

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



Ewy Rosqvist

Femme au volant, victoire au tournant

ON CROISE PARFOIS DES GENS RASSEMBLANT TOUTES LES QUALITÉS. C'EST BIEN RARE, MAIS QUELLE SATISFACTION DE VOIR QUE NON SEULEMENT UNE PERSONNE PORTE NATURELLEMENT L'ÉLÉGANCE ET LA BEAUTÉ, MAIS QU'ELLE PILOTE UNE VOITURE COMME UN FANGIO OU UN MOSS ET S'EXPRIME EN PUBLIC EN PLUSIEURS LANGUES SANS DIFFICULTÉ !

Texte : Hubert Baradat - Photos : Mercedes-Benz Classic

Ewy Jönsson est née à Stora Herrestad, en Suède, en 1929. Elle termine ses études de médecine vétérinaire, puis devient responsable d'un district dont les fermes sont très dispersées. Son père lui achète donc une Mercedes 170 S avec laquelle Ewy parcourt jusqu'à 200 km par jour sur des chemins de terre étroits. C'est là qu'elle découvre son talent de conduite rapide et en toute sécurité sur des routes difficiles. Dans son autobiographie *Driving through Hell*, elle écrit : *« Au bout de deux ans, je conduisais si bien que je finissais souvent la journée près de deux heures avant mes collègues féminines malgré tous mes arrêts dans les fermes. »* Mariée avec Yngve Rosqvist en 1954, elle participe avec lui au Rallye du Soleil de Minuit et peut conduire lors d'étapes intermédiaires, ce qui la décide à participer à un rallye dès que possible. Ainsi en 1956, Ewy Rosqvist s'engage pour la première fois dans un rallye en solitaire. La suite est éloquente ! Dès 1959, elle remporte quatre années de suite la Coupe des Dames au Rallye des 1000 Lacs en Finlande et est également en tête du classement féminin de nombreux autres rallyes en Europe. De fait, en 1959, elle remporte la Coupe d'Europe féminine au volant d'une Volvo PV 544 devant Pat Moss, la sœur de Stirling. Le trophée lui est remis lors de la cérémonie du Rallye Monte-Carlo

Ewy Rosqvist, Anita Borg et leur Volvo PV544 au Rallye Viking 1960.

1961 : au volant du coupé Volvo P1800 au RAC.

par la princesse Grace de Monaco en 1960. Ewy Rosqvist reçoit à nouveau la Coupe des Dames des Rallyes Internationaux en 1961. En 1960, elle devient pilote d'usine pour Volvo et, outre le modèle PV 544, Ewy Rosqvist pilote un coupé P 1800 au RAC en 1961. C'est en 1962 que Mercedes-Benz intègre la maintenant célèbre pilote de rallye à son équipe d'usine avec sa copilote Ursula Wirth. Au volant d'un modèle 220 SEb W111, l'équipe féminine remporte la quatrième Coupe des Dames lors du Rallye suédois du Soleil de Minuit. Cette victoire est suivie, notamment, d'une 6e place au Rallye de Pologne ou d'une 12e place au Liège-Sofia-Liège à travers l'Europe.

Victoire en Argentine

Mais surtout, le 4 novembre 1962, Ewy Rosqvist et Ursula Wirth, gagnent de façon phénoménale le VIe Grand Prix des Voitures de Tourisme d'Argentine au volant de leur Mercedes-Benz 220 SE. Elles remportent les six étapes de la course de 4 626 km et battent le record établi l'année précédente par Walter Schock, également sur une Mercedes 220 SEb. Elles passent ainsi de 121 km/h à 126 km/h de moyenne sur des routes souvent de montagne et jamais macadamisées. C'est un réel exploit, d'autant qu'il est inattendu, comme en témoigne Ewy Rosqvist à qui on a demandé avant le départ si elle pensait seulement terminer ! Et cela continue les années suivantes avec une nouvelle Coupe des Dames en 1963 au Monte-Carlo - malgré la rage de dents dont souffre Ewy Rosqvist durant la course - et même une victoire sur circuit au Nürburgring lors des 6 Heures de l'ADAC, puis une 3e place au Grand Prix argentin des Voitures de Tourisme, toujours en 220 SEb. Un podium acquis en dépit de la perte de son pare-brise lors d'un choc sur une barrière de chemin de fer, derrière ses collègues Eugen Böhringer/Klaus Kaiser et Dieter Glemser/Martin Braungart, tous deux sur 300 SE W112.

1962 : Monte-Carlo. Ewy Rosqvist fut pilote officielle Volvo de 1960 à 1962.

Ewy Rosqvist sut se distinguer au sein de la forte équipe de rallyes Mercedes de 1962 à 1964.

En 1964, Ewy Rosqvist, accompagnée maintenant d'Eva Maria Falk, remporte, au Rallye Monte-Carlo, la catégorie des moins de 2 500 cm³ et, à nouveau, la Coupe des Dames. Puis l'équipage termine 5e du Rallye de l'Acropole et obtient la 3e place au Rallye de Spa-Sofia-Liège au volant d'une 230 SL W113. Elle met fin à sa carrière active lors du Grand Prix d'Argentine des Voitures de Tourisme qu'elle termine à la 3e place, cette fois-ci au volant d'une 300 SE.
Durant huit années de compétition, Ewy Rosqvist a participé à cinquante épreuves de rallye parmi les plus importantes à une époque où le niveau devenait de plus en plus élevé sous la poussée des pilotes nordiques et où les constructeurs attachaient une importance croissante à des résultats favorisant leurs ventes.
Après avoir épousé Alexander von Korff en 1964, la baronne Ewy von Korff-Rosqvist fut ambassadrice Mercedes-Benz lors d'évènements de la marque. Regrettant de ne plus pouvoir conduire depuis ses 90 ans, elle vit aujourd'hui à Stockholm. ■

Jumping en 220 SE au Rallye des 1000 Lacs 1962.

Rallye de Monte-Carlo 1963 : Ewy Rosqvist et Ursula Wirth reçoivent la Coupe des Dames des mains du couple princier.

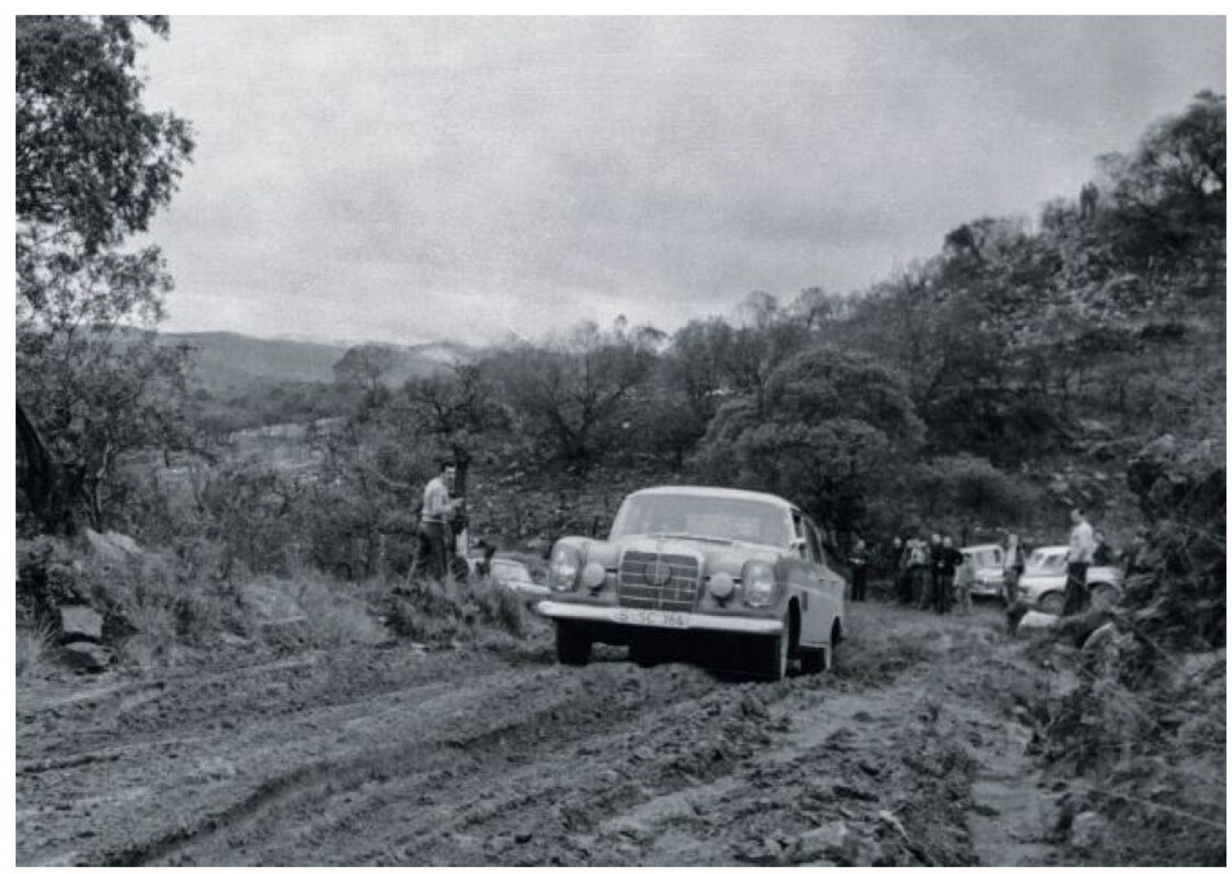
LES COURSES D'EWY ROSQVIST DE 1962 À 1964

	RALLYE	CO-ÉQUIPIÈRE	MODÈLE	N°	RÉSULTAT
1962	Rallye Monte-Carlo	Ursula Wirth	Volvo PV544	340	202e
	Rallye du Soleil de Minuit (Suède)	Ursula Wirth	220 SEb W111	26	1re Coupe des Dames
	Rallye des Tulipes (Pays-Bas)	Ursula Wirth	220 SEb W111	-	48e
	Rallye Acropole (Grèce)	Ursula Wirth	220 SEb W111	27	13e
	Rallye de Pologne	Ursula Wirth	220 SEb W111	70	6e
	Rallye des 1000 Lacs (Finlande)	Ursula Wirth	220 SEb W111	28	20e
	Liège-Sofia-Liège	Ursula Wirth	220 SEb W111	99	12e
	GP International de Tourisme Argentine	Ursula Wirth	220 SEb W111	711	1re
1963	Rallye Monte-Carlo	Ursula Wirth	220 SEb W111	269	16e Coupe des dames
	Rallye Acropole (Grèce)	Heikke Krause	220 SEb W111	45	12e
	6 Heures ADAC Nürburgring	Ursula Wirth/Eberhard Mahle	220 SEb W111	107	1re
	Coupe des Alpes	Ursula Wirth	230 SL W113	12	Abandon
	Rallye de Pologne	Ursula Wirth	220 SEb W111	76	Accident
	GP International de Tourisme Argentine	Ursula Wirth	300 SE W112	711	3e
1964	Rallye Monte-Carlo	Eva Maria Falk	220 SEb W111	129	38e Coupe des Dames
	Rallye du Portugal	Eva Maria Falk	220 SEb W111	66	15e Coupe des Dames
	Rallye Acropole (Grèce)	Eva Maria Falk	220 SEb W111 moteur 2,5 l.	38	5e
	Lège-Sofia-Liège	Manfred Schiek	220 SEb W111	79	6e
	GP International de Tourisme Argentine	Eva Maria Falk	300 SE W112	609	3e

Rage de dents après une opération ! Ursula Wirth prend le volant durant le Monte-Carlo 1963.

Trois Mercedes à l'arrivée au Rallye de l'Acropole 1963.

Ewy Rosqvist sur circuit, au Nürburgring, gagne l'ADAC 1963.



3e place sur les « routes » du Gran Premio Turismo Argentina 1963 sur 300 SE W112.

À nouveau une 3e place en Argentine en 1964 avec la 300 SE à travers des chemins de montagne.

50 ANS

Le S plus ultra

IL Y A 50 ANS, LA W116 DEVENAIT LA PREMIÈRE GRANDE MERCEDES À S'APPELER CLASSE S. HÉRITIÈRE DE TOUTE UNE LIGNÉE, CETTE *SONDERKLASSE* REPRÉSENTE ALORS LE *NEC PLUS ULTRA* DE LA PLANÈTE AUTOMOBILE.

Texte : Michel Tona – Photos : Archives Mercedes-Benz

Avec la W116, Mercedes entre de plain-pied dans l'ère moderne. Elle sera même élue Voiture de l'Année en 1974, une distinction rarissime à ce niveau de gamme.

Avec les options cuir et boiseries, plus quelques équipements de confort électriques, l'habitacle troque son ambiance monacale pour une atmosphère cosy de bon aloi.

À 50 balais moi aussi, la plus grande des Mercedes - 600 mise à part - m'a toujours fasciné. Dès l'âge de 10 ans, je me rends presque chaque samedi à la concession Mercedes de Nancy, distante d'à peine cinq cents mètres de la maison, pour l'admirer sous toutes les coutures, bien sûr, et même parfois repartir avec quelques documentations. Tout me fascine dans cette voiture, en particulier les imposants renforts rembourrés courant de la base des vitres jusqu'au plafond. Les Classe S, SLC et 600 comptent alors assurément parmi les modèles les plus chers du marché, ce dont je m'assure chaque mois à l'arrivée de l'*Action Automobile* paternel. Mes pèlerinages à la « Mecque » étoilée sont sans doute une forme de rébellion contre les breaks R12 et 305 - forcément de base ! - parentaux. Fermez le ban !

Fêtons donc dignement ce jubilé. Depuis la Simplex 60 ch lancée en 1903, Mercedes-Benz a toujours proposé des véhicules haut-de-gamme mettant l'accent sur le luxe, le confort et la sécurité. Si l'on se concentre sur l'après-guerre, l'ancêtre de la W116 est la 220 (W187), qui officie de 1951 à 1954. C'est à Francfort, en septembre 1972, qu'est présentée la nouvelle grande de Stuttgart. Elle s'appelle désormais Classe S. Le « S » est l'initiale de *Sonderklasse*, (« classe spéciale » dans la langue de Molière). En 1993, ce type de nomenclature sera étendu à d'autres modèles, à commencer par les Classe C, E et G.

Trois modèles

Au lancement, l'offre se réduit aux 280 S, 280 SE (injection) et 350 SE. Cette dernière reçoit le V8 inauguré par la 300 SEL 3.5 en 1969. Trois mois après le lancement, la première année de production est déjà vendue. Les délais de livraison dépassent un an, comme pour la plupart des Mercedes d'alors. Dès mars 1973, la 450 SE (4.5 V8 M117) couronne la gamme. Grands patrons et politiciens préfèreront les versions V8, surtout en SEL (empattement allongé de 10 cm). Porte-drapeau de l'industrie automobile allemande, la 450 SE est élue Voiture de l'Année en septembre 1973, un titre usuellement attribué à des voitures moyennes ou populaires. La Porsche 928 constituera une deuxième exception quatre ans plus tard.

Sécurité à tous les étages

Avec son *« concept de sécurité intégrée »* (*dixit* la brochure), la Classe S est à la pointe de la technologie. Un exemple : le réservoir a migré au-dessus de l'essieu arrière, ce qui le protège en cas de collision. Côté salon, tableau de bord aux plastiques rembourrés, interrupteurs et leviers encastrés offrent là aussi une protection cinq étoiles, sans oublier le *« volant de sécurité à quatre branches enrobé de mousse de polyuréthane avec plaque rembourrée et pot antichocs »*. Les rédacteurs de la documentation sont, là encore, très inspirés ! Comme sur toutes les Mercedes depuis les « Heckflosse », l'avant et l'arrière comprennent des zones déformables à absorption de choc. La tenue de cap est exemplaire grâce à un essieu avant très sophistiqué testé à 335 km/h sur le prototype C111.

« Cette Classe S, comme sa devancière, continuera à jouir d'une réputation inentamée pendant de nombreuses années encore. »

Werner Breitschwerdt, directeur du développement

La Classe S W116 est alors la meilleure berline de luxe du monde. Les grands feux arrière adoptent une surface nervurée pour limiter les salissures.

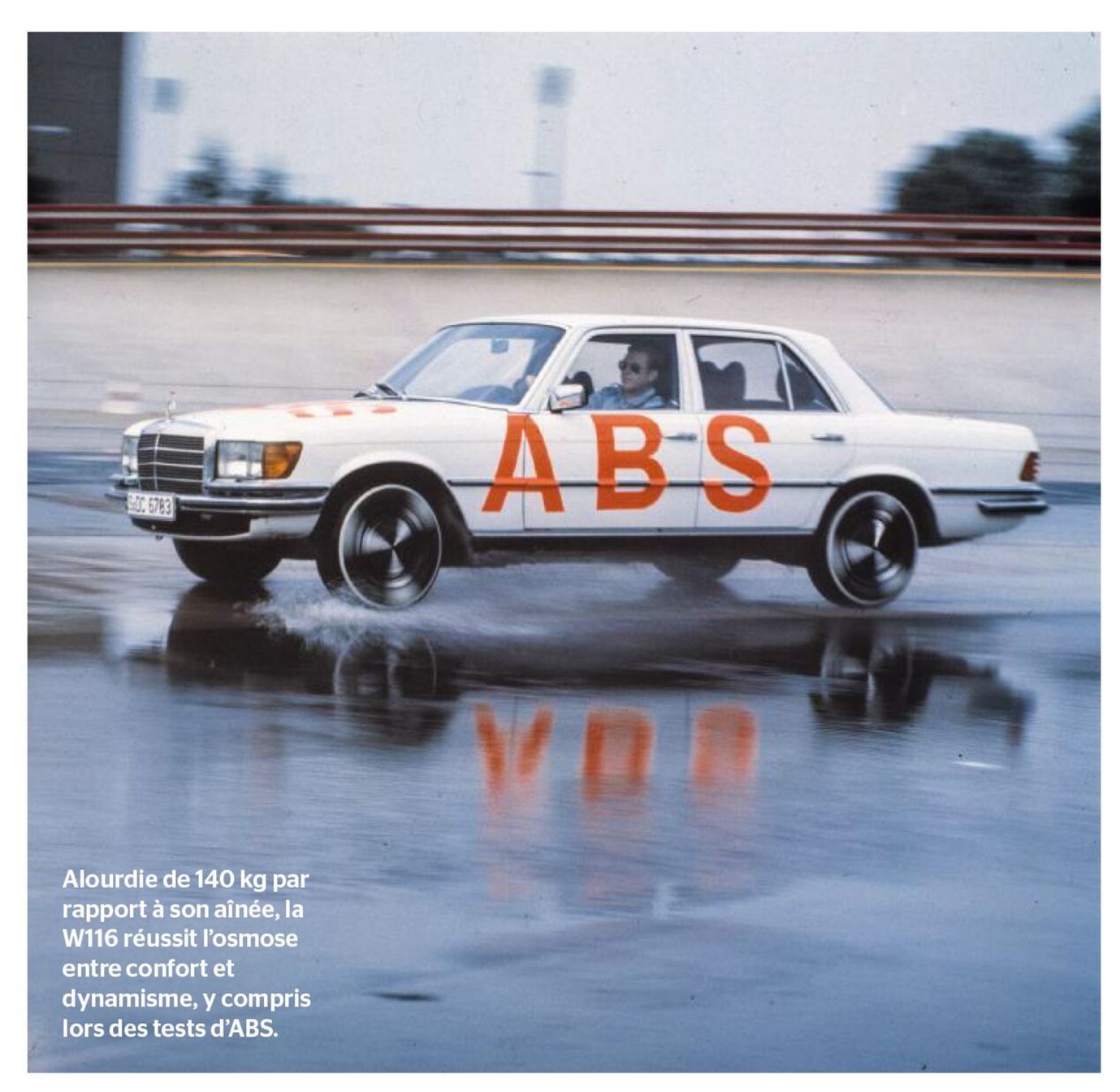
La W116 est l'une des premières autos au monde à bénéficier de la conception assistée par ordinateur, la fameuse CAO. Elle est mise à profit pour les simulations de collision et l'optimisation de l'aérodynamique.

C'est l'un des atouts majeurs de l'auto avec la sécurité et le confort. La suspension arrière reprend, pour sa part, le bras oscillant diagonal qui a fait ses preuves sur les W114/115 et le 350 SL. Seules les 450 SE et SEL s'équipent d'une version anti-cabrage de ce dernier, lors des démarrages et des accélérations.
Obsédé - comme Volvo - par la sécurité, Mercedes va jusqu'à intégrer des gouttières profilées empêchant les turbulences d'air et les remontées d'eau, améliorant de fait la visibilité. Ce seront des *gimmicks* Mercedes jusqu'aux années 1980, tout comme les flancs rainurés sous d'épaisses baguettes de protection latérales ou encore les clignotants enveloppants très visibles, même depuis les côtés. L'acmé de cette quête sécuritaire survient en 1978. En première mondiale, la W116 propose l'option ABS, une exclusivité négociée avec Bosch, le partenaire de développement. La BMW Série 7 devra patienter près d'un an avant d'accéder à cet ange gardien *high tech*.

La discrète

Daimler-Benz a tellement investi dans la sécurité que la plupart des dispositifs d'agrément ou d'enjolivement sont en option. Ou comment se refaire la cerise sur le strudel... Ainsi, presque rien ne permet de distinguer les « roturières » six cylindres des V8. Seuls une paire d'antibrouillards et des pneus plus larges sont réservés aux 350 et 450 SE/L ! Sinon, les vitres électriques, la condamnation centralisée et les appuie-têtes sont en option sur toute la gamme, versions SEL mises à part. Et pour la 450 S 6.9 *(voir plus bas)*, ni les jantes en alliage, ni même la sellerie cuir ne font partie de la dotation de série ! La qualité est, comme toujours, omniprésente. Avec les R107 et W123 (ancêtre de la Classe E), la W116 représente le *nec plus ultra* des Mercedes « surfabriquées ». La marque signe d'ailleurs toutes ses campagnes du slogan *Engineered like no other car in the world* (« Conçues comme aucune autre voiture au monde »). D'où des prix stratosphériques auxquels les clients sont, de toute façon, habitués. Dans le tarif « Voitures Particulières » édité en septembre 1977 par Mercedes-Benz France, la 280 S à carburateur (156 ch) débute à 87 000 F, la 6.9 étant presque trois fois plus chère à 226 000 F. En comparaison, une Peugeot 604 qui, certes, vise plutôt la W123, coûte 52 500 F en version V6 TI.

Les ingénieurs de Daimler-Benz ont, comme à leur habitude, fait montre d'une conception jusqu'au-boutiste. *Engineered like no other car in the world*, clamaient les publicités anglo-saxonnes...



Alourdie de 140 kg par rapport à son aînée, la W116 réussit l'osmose entre confort et dynamisme, y compris lors des tests d'ABS.

La W116 fait encore partie des Mercedes *overengineered* ou « surfabriquées ».

S express

L'atout-maître du V8, c'est son couple, gage d'une conduite souveraine, même sur les longues rampes d'autoroute. Fleuron de la gamme jusqu'en mars 1973, la 350 SE n'est pas lymphatique avec 205 km/h en pointe (200 km/h en boîte automatique). La concurrence accuse le coup. Les Jaguar XJ6 ou XJ12 sont, certes, plus vives, mais bien moins fiables. À domicile, la BMW Série 7, née en 1977 - au fameux nez de requin -, n'aura jamais le même prestige que notre W116. Pas plus, d'ailleurs, que les Cadillac Seville et autres Opel Diplomat. Mercedes enfonce le clou en dégainant, au printemps 1975, la version 6.9. Extrapolé de celui de la 600, son V8 - le plus gros moteur de la production européenne - « crache » 286 ch.

L'une des innovations majeures est la suspension avant à double triangulation et contrôle anti-plongée, testée sur le prototype C 111 dès 1969.

Le « supertanker express » à suspension hydropneumatique (licence Citroën) sera mesuré à 234 km/h par *Auto Motor und Sport* alors que sa fiche technique n'annonce « que » 225 km/h ! La *sechs neun,* comme on la surnomme en Allemagne, devient la berline la plus rapide du monde. Ce n'est pas un hasard si notre Johnny national, comme pléthore de célébrités (Jack Nicholson, Alain Delon, Claude François, Marcel Dassault...), en conduit une.

Versions US

La 350 SE ne traversera jamais l'Atlantique, au contraire des 450 SE et SEL dont la puissance descendra allègrement sous la barre des 200 ch, « castrée » par les catalyseurs imposés au pays de l'Oncle Sam. Alourdies, dans tous les sens du terme, par leurs pare-chocs « fédéraux » à partir de 1974, les grosses Mercedes s'en trouvent beaucoup moins alertes et engendrent des milliers d'importations parallèles.
La solution, si l'on peut dire, arrive en mai 1978 avec la 300 SD. Elle est la première de sa catégorie à s'abreuver au *gas-oil* une foisl'Atlantique franchi. De 80 ch, le cinq cylindres 3.0 litres étrenné par la 240 D 3.0 quatre ans plus tôt, passe à 115 ch grâce à un turbocompresseur. Disponible aux USA et au Canada, elle permet à Mercedes de rentrer dans les clous de la redoutée norme CAFE (Corporate Average Fuel Economy), invention de l'administration Carter pour calculer la consommation moyenne de la gamme d'un constructeur. La 300 SD se vendra en quantité (28 634 unités) jusqu'en 1980. En ces tristes années, huit Mercedes sur dix vendues aux États-Unis sont ainsi des Diesel !
Avec 473 035 ventes - dont 292 versions blindées ! -, la première Classe S fera mieux que ses aînées. Années de crise obligent, six W116 sur dix seront des six cylindres, la 280 SE jouant les best-sellers avec 150 593 unités écoulées. La plus rare reste la 350 SEL (4 266 exemplaires). C'est en septembre 1979 qu'est présentée à Francfort sa remplaçante, la W126, dont le succès sera encore plus impressionnant. ■

Les impressionnants doubles pare-chocs avec protections en caoutchouc.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Étrennés par les 350 SL et SLC, les feux arrière antisalissures doivent leur création à une mésaventure du designer en chef Karl Wilfert. Un soir, sous la pluie, il manqua de percuter une voiture dont il voyait à peine les feux arrière !

Gérard Cardiet

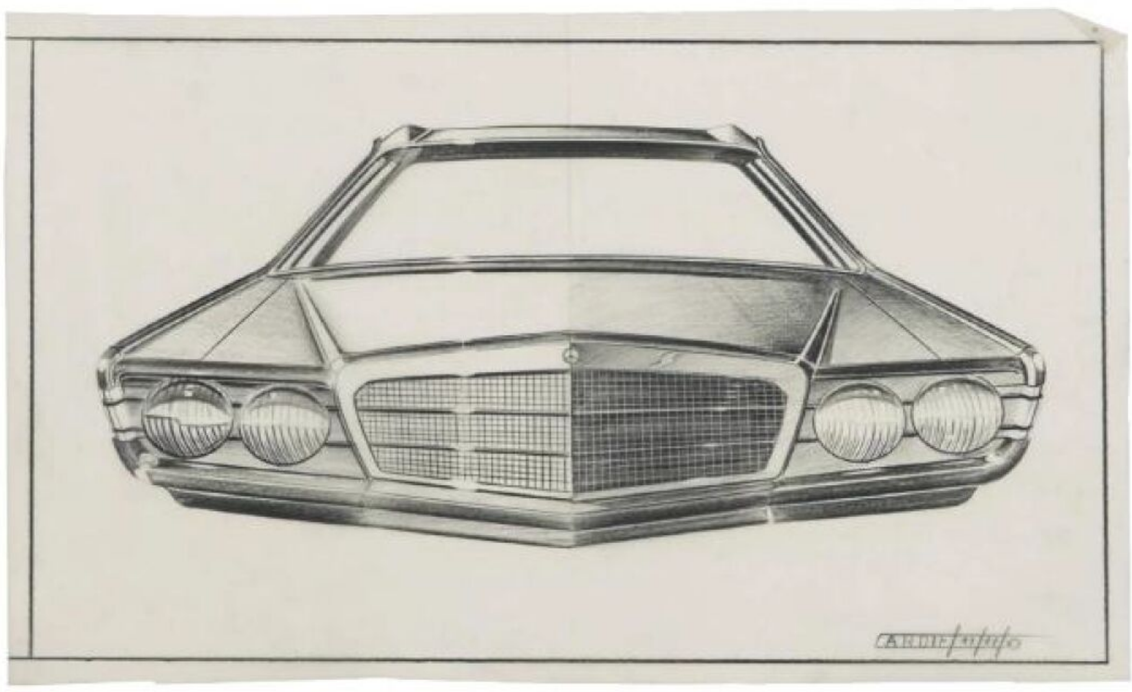
Un génie du modelage qui fit de beaux dessins

LE MODELAGE S'EMPLOIE EN ART, EN REPRODUCTION ET DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE POUR LA RÉALISATION DES MAQUETTES. POUR LES TRAVAUX GRANDEUR NATURE, ON UTILISE UNE ARMATURE DE BOIS AFIN D'ÉVITER QUE LE MATÉRIAU NE S'EFFONDRE. LE MODELAGE EST UNE TECHNIQUE DE SCULPTURE QUI SE PRATIQUE SUR DES MATIÈRES MALLÉABLES, COMME L'ARGILE. IL PERMET D'OBTENIR DES FORMES PAR FAÇONNAGE, EN UTILISANT DES ÉBAUCHOIRS ET DES SPATULES, MAIS AUSSI LES MAINS.

Texte : Hubert Baradat – Photos : D.R.

1975
Dessins d'évolutions d'un coupé 107.

1968 Un projet de Classe S W116.

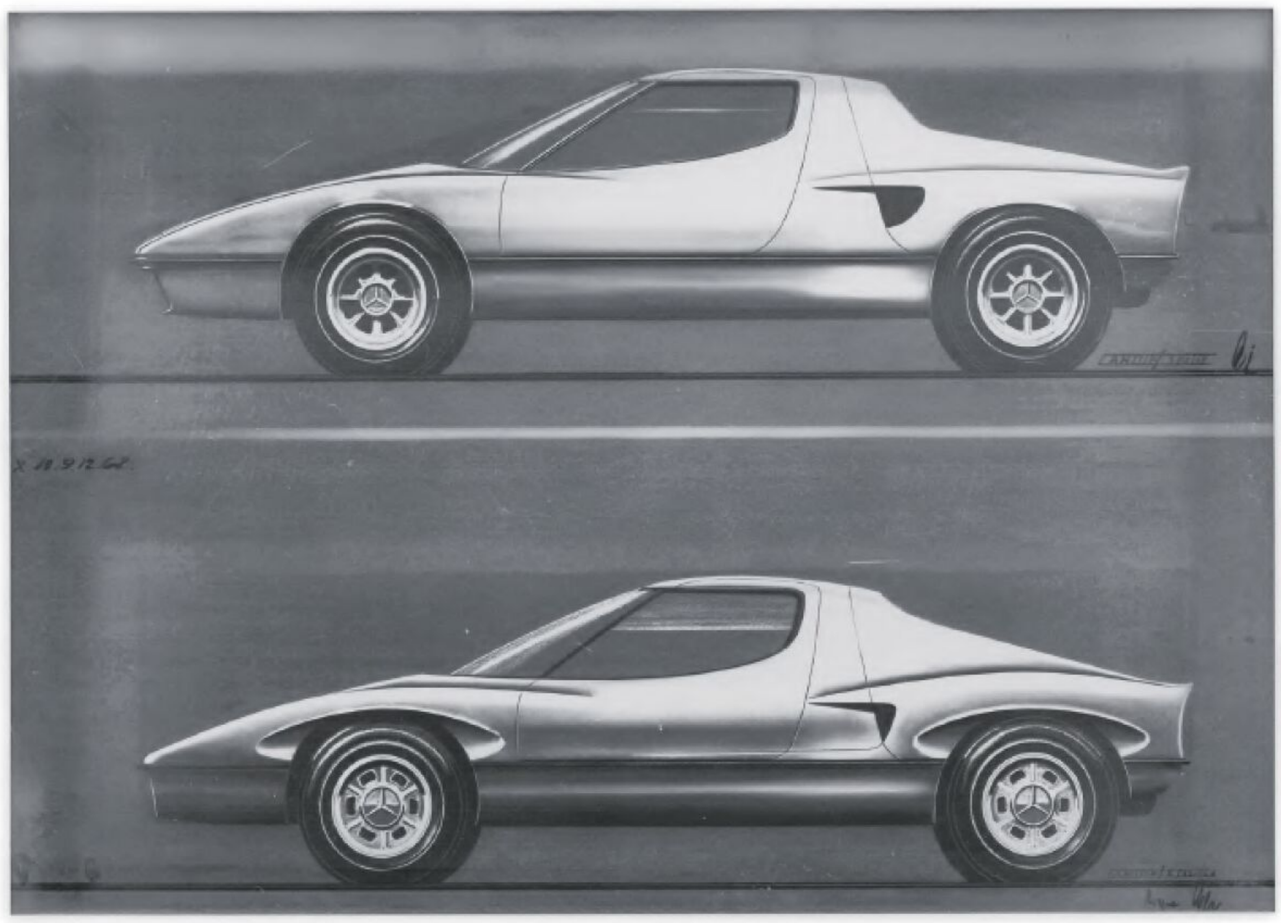


1969 L'avant d'une Classe S.

1977 Deux propositions de breaks Classe E.

1977 Maquette osée de Classe S W140.

Gérard Cardiet, qui vécut de 1943 à 2008, fut un designer dont le moyen d'expression était l'argile plutôt que le papier. De plus, il était maître des rendus au pastel en grandeur nature sur papier Canson. Il appliquait le pastel ou la craie avec ses doigts, car, même employé au modelage, il désirait devenir designer. Artiste automobile du centre de style Mercedes-Benz durant une vingtaine d'années à partir du milieu des années 1960 sous la responsabilité de Friedrich Geiger et de Peter Pfeiffer, il connut donc Paul Bracq, Giorgio Battistella, Joseph Gallitzendörfer... Il participa aux dessins des R107 et C107 et fut le principal designer de la première Classe S W116. ■



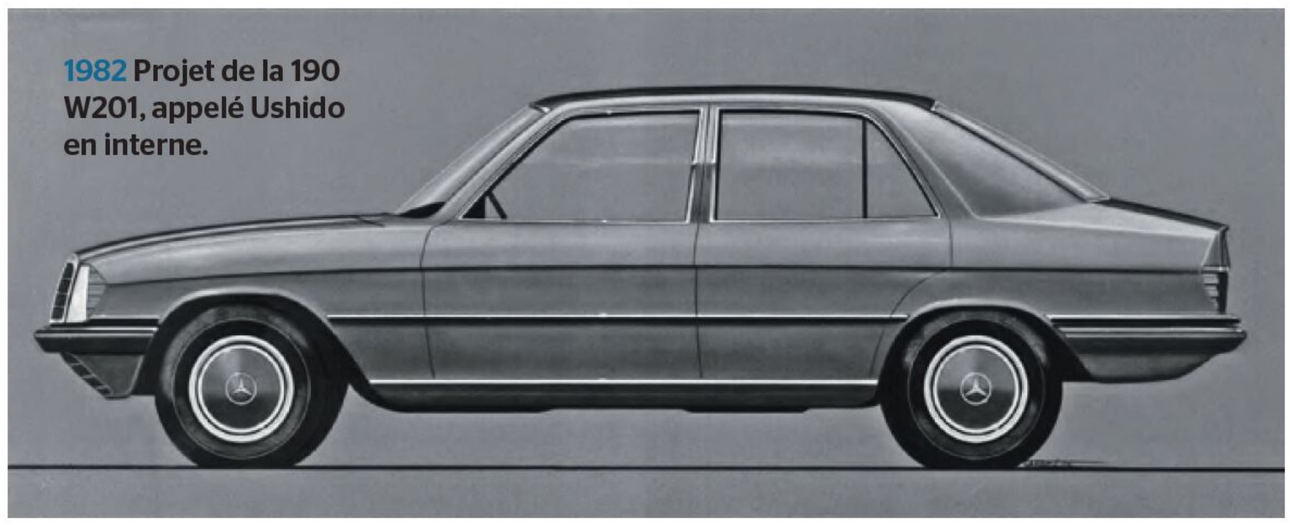
1968 Concepts de coupé sport XW.

1978 Dessin d'un léger coupé Classe C.

1978 Dessin d'une sérieuse berline Classe E.

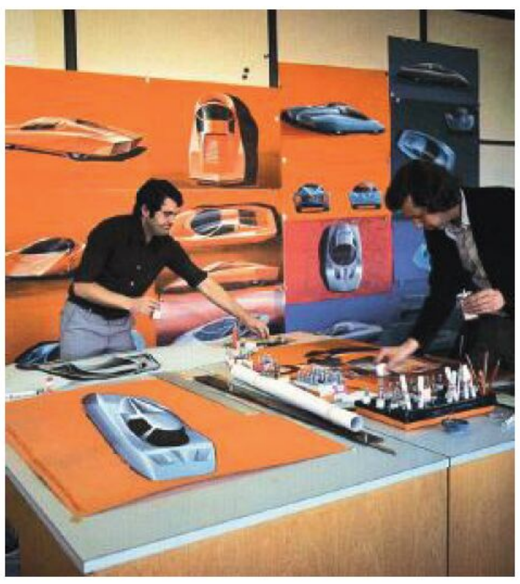
1978 Coupé Classe E traité haut-de-gamme.

Les choix originaux de Gérard Cardiet se retrouveront parfois sur des détails de voitures de série.

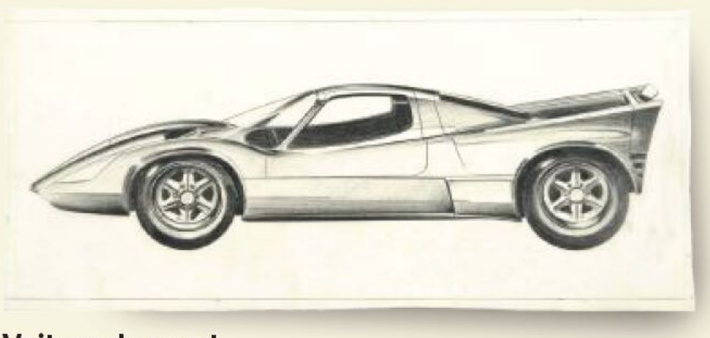


1982 Projet de la 190 W201, appelé Ushido en interne.

1982 Dessin pour la 190 dont certains traits seront conservés.



Études

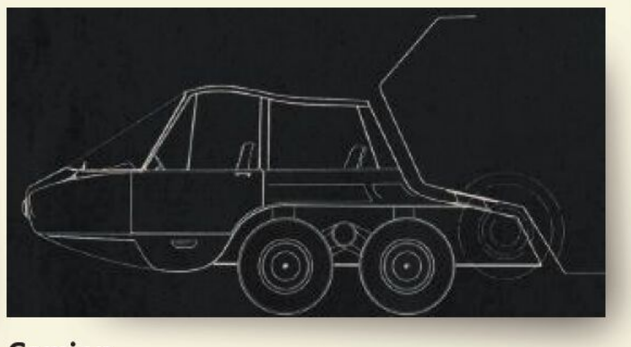


Voiture de sport.

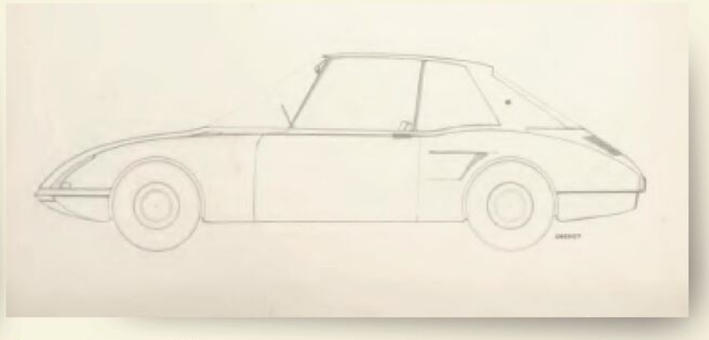
Berline.

Coupé.

Voiture de sport.



Camion.



Coupé sportif.

01-05
FÉVRIER
2023

PARIS
PORTE DE VERSAILLES

VENTE AUX
ENCHÈRES
ARTCURIAL
//Motorcars
03 FÉVRIER

© Peter Singhof

SALON
RETRO
MOBILE
LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

SCANNEZ-MOI !

COMEXPOSIUM

RETROMOBILE.FR / #RETROMOBILE

MOTUL

Mercedes 500 E

L'Étoile de Zuffenhausen

À LA FIN DES ANNÉES 1980, LES FINANCES DE PORSCHE SONT AU PLUS MAL TANDIS QUE MERCEDES-BENZ VOIT D'UN TRÈS MAUVAIS ŒIL LA CONCURRENCE CROISSANTE DES BMW M5 ET AUTRES LANCIA THEMA 8.32. LES INTÉRÊTS CONVERGENTS DES DEUX CONSTRUCTEURS SOUABES VONT DONC LES POUSSER À COLLABORER POUR DONNER NAISSANCE A UNE VOITURE AUSSI DISCRÈTE QU'EXCEPTIONNELLE : LA MERCEDES 500 E.

Textes : Philippe Auquebon - Photos : Cathy Dubuisson

C'est en Belgique que nous attend le propriétaire de la Mercedes 500 E couleur argent Adamantin que nous allons avoir le plaisir de photographier, Philip Kantor est collectionneur et Président International de l'activité automobile de Bonhams, la célèbre maison de ventes aux enchères. En connaisseur éclairé, il nous réserve une surprise puisque que ce n'est pas une voiture que nous découvrons en arrivant.... mais deux ! Et celle qui tient compagnie à la 500 E n'est pas n'importe quelle auto puisqu'il s'agit d'une Porsche 964 Carrera 2 dans sa livrée gris Polaire. Quel rapport, nous direz-vous ? Eh bien, regardons cela de plus près.

Communauté d'intérêts

En 1987, Porsche ne vend que 26 000 autos et se trouve au bord du gouffre financier. Les 911 3.2, dépassées, plaisent moins et les coûts de développement de la future 964 sont très élevés. Pour éviter la faillite, Porsche loue ses services à d'autres constructeurs automobiles (Seat, Audi...). À l'inverse, depuis son lancement en 1984, le succès de la Mercedes W124 ne se dément pas et l'usine de Sindenfilgen tourne à pleine capacité. Seule ombre au tableau : la réputation sérieuse - mais lisse - de la W124, qui ne dispose d'aucun moteur puissant, contraint Mercedes-Benz à laisser les BMW M5 (E28, E34) et Lancia Thema 8.32 se tailler

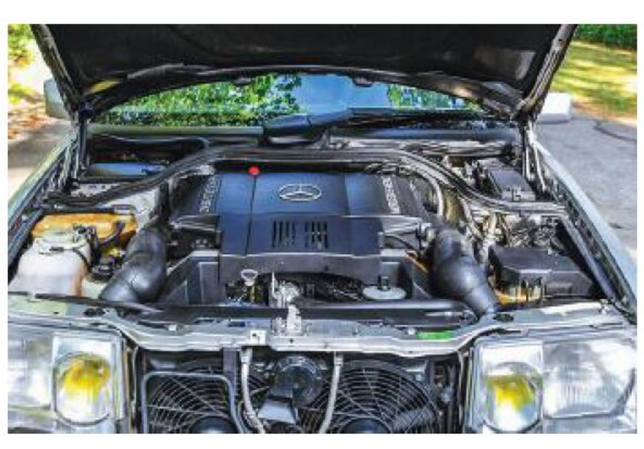
la part du lion dans les ventes de berlines « image ». Inacceptable pour Stuttgart qui réagit et propose à Porsche de concevoir une version musclée - mais discrète - de la W124. C'est le projet 2758, dirigé par Michael Hölscher : Porsche prend en charge la motorisation, le freinage, le train avant et la suspension, Mercedes-Benz garde la main sur le design extérieur et l'aérodynamique. Plus large, la carrosserie de la 500 E ne passe pas sur la chaîne de production de la W124, mais Mercedes-Benz ne la modifie pas car,

En fin connaisseur de la chose automobile, il n'est pas étonnant que Philip Kantor ait choisi ces deux superbes autos.

Sans le sigle, impossible de deviner la puissance de l'auto. L'immatriculation personnalisée est chouette.

Difficile aussi, sous cet angle, de discerner une berline sportive. On pencherait plus pour une classique W124.

Les ailes avant et arrière, légèrement élargies, donnent beaucoup de caractère à la ligne.



Pièce-maîtresse de l'auto, le bloc M119, rentré au chausse-pied, a bénéficié de toute l'expérience des ingénieurs de Porsche.

Jamais une Mercedes n'aura autant profité de la technologie et de l'expérience de Zuffenhausen que la 500 E.

chez Porsche, le bâtiment Reutter de la Werk 2, qui servait au montage des 959, est inutilisé. Les autos seront donc assemblées à Zuffenhausen, à trente kilomètres de Sindenfilgen. Imaginez la logistique : la carrosserie initiale est formée chez Mercedes-Benz, puis part chez Porsche pour être modifiée et fixée au châssis. L'ensemble revient chez Mercedes-Benz pour être peint... mais doit ensuite retourner chez Porsche pour l'assemblage final. Il faut, en moyenne, dix-huit jours pour fabriquer un exemplaire. Incroyable... et tellement coûteux que cela se retrouve dans le prix de vente de l'auto : plus de 550 000 F, soit 146 000 € en équivalent actuel ! Les quatorze premiers prototypes, assemblés à la main par Porsche, permettent à Mercedes d'entériner le passage à la série. Après deux ans de développement, la 500 E est présentée au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1990.

ADN Porsche

Qu'a-t-elle donc de si particulier, cette 500 E ? « L'invisible » débute dans la salle des machines. Moyennant de nombreuses modifications structurelles du berceau, les ingénieurs ont greffé le moteur M119 de 326 ch - le V8 issu du SL 500 - dont le couple est poussé à 480 Nm et qui adopte un nouveau système d'injection Bosch LH-Jetronic tout électronique. Équipée de deux turbos, cette mécanique servira de base au développement du bloc Sauber-Mercedes qui gagnera Le Mans en 1989. Excusez du peu ! Cela oblige aussi à repousser la batterie à l'arrière de l'auto qui n'offre plus que quatre places en raison de l'imposant tunnel de transmission. Hélas, la transmission continue de reposer sur la boîte de vitesses automatique à quatre rapports W4A 040, qui ne peut prétendre à une quelconque sportivité. Les sorciers de Zuffenhaussen se penchent aussi sur le châssis, élargissent les voies avant (+ 37mm) et arrière (+ 38 mm), réduisent le débattement des suspensions de 30 mm - Mercedes-Benz choisit quand même des ressorts souples pour le confort - et installent un correcteur d'assiette hydraulique sur l'essieu arrière. Ils reprennent de nombreux éléments de suspension du SL 500 et utilisent de plus gros freins à disques pour stopper l'ensemble... dont le poids atteint 1 700 kg ! Si la 500 E n'est pas une ballerine, elle offre une vitesse maxi de 250 km/h limitée électroniquement et, surtout, elle vous propulse de 80 à 180 km/h en à peine 13 s ! À l'extérieur, il faut un œil exercé pour discerner les ailes avant et arrière légèrement élargies, la hauteur de caisse réduite (- 23 mm), la présence de nouveaux boucliers avant et arrière et les bords redessinés du capot, de part et d'autre de la calandre, pour mieux alimenter le moteur en air frais. Conformément au souhait de Stuttgart, on peut passer à côté d'elle sans rien remarquer. Au total, il sera produit 9 979 exemplaires de la 500 E et 500 de la E 500. Elle deviendra même E60 (6.0 V8, 381 ch, 45 ventes) une fois passée chez AMG, qui n'est pas encore dans le giron de Mercedes-Benz.

Nostalgie

Après avoir roulé en BMW M5 E34 à sa sortie, Philip avait été séduit par la 500 E et avait donc troqué l'Hélice pour l'Étoile... qu'il avait fini par revendre aussi. Mais, inoculé, le virus réapparaît en début d'année : *« Je regrettais suffisamment sa qualité de fabrication, son couple, sa puissance et sa discrétion pour succomber à nouveau »*. Et il nous glisse malicieusement : *« Je n'ai pas cherché une autre M5, juste une belle 500 E ! »*. Il la trouve en mars dernier : c'est un modèle de 1992 qui ne totalise que 124 000 km. D'origine française, comme en témoignent ses phares jaunes, elle avait été livrée neuve à un notable lyonnais. Philip précise : *« L'auto a reçu un voile de peinture pour effacer les micro-rayures occasionnées par un long séjour en garage. Elle est d'origine et n'a jamais été accidentée. Elle n'avait plus sa radio, mais j'ai trouvé un autre Becker Mexico 2000. En plus, l'installateur allemand l'a modifié en ajoutant une fonction Bluetooth, ce qui est fort pratique au quotidien »*. Le carnet d'entretien d'origine est présent et - chose rare - il est complet et à jour. *« Le précédent propriétaire avait conservé la brochure Mercedes de l'époque et toutes les factures d'entretien »*. En faisant le tour du propriétaire, Philip pointe certains détails qu'il apprécie particulièrement :

Comme Mercedes-Benz a exigé un minimum de confort, la 500 E offre un comportement routier impérial et ne fatigue pas son conducteur.

Le volant est légèrement plus petit que celui des autres W124... et c'est mieux ainsi. Le tableau de bord est ultra-complet et le tachymètre, gradué jusqu'à 260 km/h, ne plaisante pas !

Sur la route, les performances de la Mercedes lui permettent de faire jeu égal avec la 964.

« Les jantes spécifiques de 16 pouces, les phares antibrouillard délicatement intégrés au bouclier avant, l'essuie-glace monobras développé pour accroître la surface nettoyée et donc la sécurité, la présence d'une vraie roue de secours que n'ont plus les autos modernes ! ». À l'intérieur, pour une fois, Mercedes n'a pas lésiné sur l'équipement : sièges Recaro en cuir anthracite, vitres électriques - fonctionnant à merveille -, climatisation, fermeture centralisée, régulateur de vitesse... Philip nous montre les appuie-têtes arrière : *« S'ils sont levés et que l'on veut améliorer la visibilité, on peut les abaisser automatiquement depuis le console centrale. C'est bien vu ! »*. Bref, une foule de détails rend l'auto attachante, pratique et confortable. Et Philip de conclure : *« Personne ne peut imaginer ses performances réelles, elle est redoutable sur la route. Ça me plaît de passer inaperçu, j'aime ce côté* understated *»*.

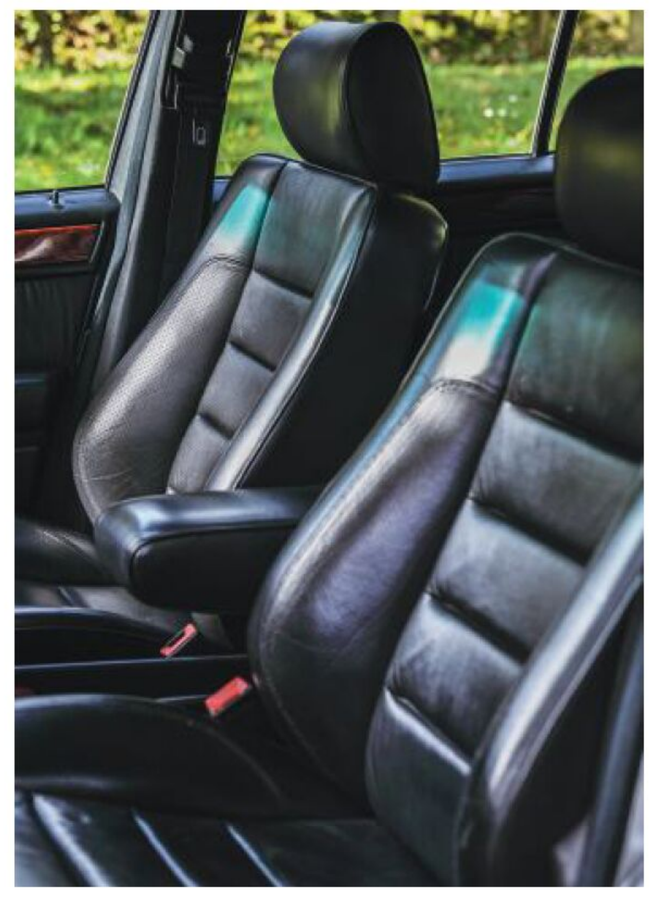
Cousinade

Le tête-à-tête organisé par notre hôte a du sens et la présence d'une Porsche 964 Carrera 2 à côté de la belle 500 E n'est pas si anachronique. Philip précise : *« Après tout, elles sont cousines. Jamais aucune autre Mercedes n'embarquera autant d'ADN et d'ingénierie Porsche »*. De fait, jamais le moteur installé dans une voiture à l'Étoile n'aura autant bénéficié de la maîtrise de ceux-là mêmes qui ont optimisé le flat-6 implanté dans la 911. *« C'est un modèle toutes options de 1992, sorti d'usine deux mois après la 500 E, avec 191 000 km au compteur. Je l'ai acheté il y a plus de dix ans à un préparateur allemand connu qui l'a parfaitement entretenu, mais a dû le vendre quand il a eu ses deux filles. J'ai le carnet complet et je peux même vous dire quand ont eu lieu les vidanges de la boîte de vitesses. »* Philip a préféré remplacer les jantes de 17 par les 16 pouces d'origine : *« Je les trouve plus adaptées et bien plus confortables ! »*. Il adore sa 911 : *« Elle a encore les phares verticaux, qui disparaîtront sur la 993, et le galbe de ses courbes est parfait, pas trop prononcé. Je préfère la Carrera 2, car elle est plus joueuse que la Carrera 4 »*. Le comportement du bloc 3.6 à double allumage et la qualité de fabrication Porsche - le cuir étendu paraît neuf - n'appellent que des éloges. Enfin, il insiste sur un dernier point : *« J'aime la proximité du pare-brise, très vertical, qui donne le sentiment de faire corps avec l'auto. Je ne retrouve plus cela dans les voitures modernes »*. Finalement, il est difficile de comparer une berline puissante et imposante et un coupé sportif iconique, tant les philosophies paraissent différentes. En 911, on choisit un passager et un sac de voyage ; en Mercedes, on se déplace avec famille et bagages. En 911, on va au bureau en semaine et sur circuit le week-end ; en Mercedes, on évite les tours de piste. En 911, on prend plaisir à enchaîner les virages ; en Mercedes, on privilégie l'asphalte lisse et rectiligne... De toute évidence, les deux autos ne répondent pas aux mêmes besoins.

Polyvalence

En revanche, elles remplissent à merveille leurs cahiers des charges respectifs et, si différentes soient-elles, offrent des performances aussi comparables qu'époustouflantes. On n'en attend pas moins de la 964, mais la 500 E, elle, surprend. C'est bien ce savant cocktail de qualité et de discrétion voulues par Mercedes-Benz, et de puissance et de rigueur apportées par Porsche, qui rend la 500 E si exceptionnelle, lui donne saveur et personnalité et lui procure cette très étonnante polyvalence. Étonnante ? Certainement pour les observateurs pressés qui n'y verraient qu'une W124 de plus. Pas pour les amateurs avertis qui, à l'instar de Philip, savent que seule cette Étoile-là a traversé la galaxie Zuffenhausen ! ■

Absent de la malle arrière, le logo a été conservé par le premier propriétaire, tout comme la brochure commerciale d'époque.



Les sièges Recaro électriques, garnis de cuir anthracite, sont magnifiquement patinés.

Il est peu fréquent de disposer du carnet d'entretien d'origine. Il est encore plus rare qu'il soit parfaitement à jour comme celui-ci.

Vous souhaitez
vous abonner

Vous désirez
compléter votre
collection

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

Découvrez nos offres sur
etoilespassion.com

ou scannez ici

SPOKEditions

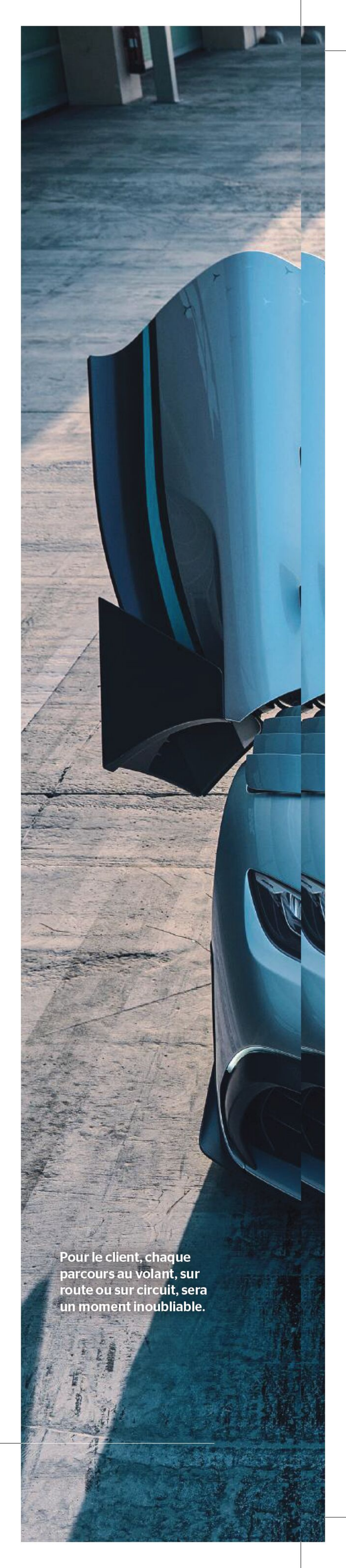
AMG One

Fille de F1

PRÉSENTÉE SOUS LA FORME D'UN PROTOTYPE FORT AVANCÉ FIN 2017, L'AMG ONE ARRIVE ENFIN. SA PRODUCTION VIENT DE DÉBUTER EN ANGLETERRE, OÙ SE TROUVE L'ÉCURIE MERCEDES DE FORMULE 1.

Texte : Michel Tona - Photos : Mercedes-Benz AG

L'Arlésienne ! Cela fait plus de cinq ans que cette AMG, qui se veut l'héritière du CLK AMG GTR de 1998, nous est promise. Les ingénieurs de Mercedes-AMG et de la branche AMG Powertrains qui, à Brackley, en Angleterre, s'occupent des moteurs l'écurie de F1, ont dû affronter un parcours semé d'embuches. Les défis techniques ont pullulé depuis la présentation du concept-car à Francfort en septembre 2017, notamment en matière d'émissions polluantes et sonores. Mais même à 2,75 millions d'euros - hors taxes ! -, les 275 exemplaires sont, paraît-il, tous vendus depuis deux ans. L'un des *happy few* n'est autre que Lewis Hamilton. Le septuple champion du monde de F1 a d'ailleurs été sollicité pour peaufiner le comportement routier de la bête. À l'été 2020, dans une vidéo *teaser*, il prenait le volant d'une version encore camouflée, déclarant, tout sourire, qu'*« elle se comporte comme un boulet de canon, accélère et sonne comme une voiture de course »*. Au printemps dernier, sur le circuit de Barcelone, quelques médias triés sur le volet ont pu brièvement prendre le volant de la presque version de série. Enfin, en novembre dernier, Maro Engel, ex-pilote Mercedes



Pour le client, chaque parcours au volant, sur route ou sur circuit, sera un moment inoubliable.

D
LB ON 175

en DTM, a battu, à son bord, le record de la boucle nord du circuit du Nürburgring. Les communicants de Mercedes-AMG s'y connaissent pour faire monter le désir...

D'Affalterbach à Brixworth

Les défis que représentait l'adaptation du groupe motopropulseur à un usage routier - sans même parler des problèmes de logiciel ! - ont maintes fois décalé le lancement. L'hypersportive a été développée par des ingénieurs d'Affalterbach et de Brixworth, où sont conçus les moteurs Mercedes de F1. Son système hybride associe un moteur thermique à trois moteurs électriques pour développer, au cumul, 1 063 ch, soit un rendement de 359 ch/l ! Seule la Bugatti fait mieux avec 1200 ch. Étroitement dérivé du bloc 1.6 équipant la monoplace Mercedes Petronas AMG en 2015, le moteur essence délivre, à lui seul, 574 ch à 9 000 tr/mn. Doté de quatre arbres à cames en tête, il peut tourner jusqu'à 11 000 tr/mn. Ce régime reste toutefois inférieur à celui d'une F1 car, pour préserver sa longévité, il s'abreuve de Super et non d'essence de course.

La Mercedes-AMG One sur le circuit d'Hockenheim.

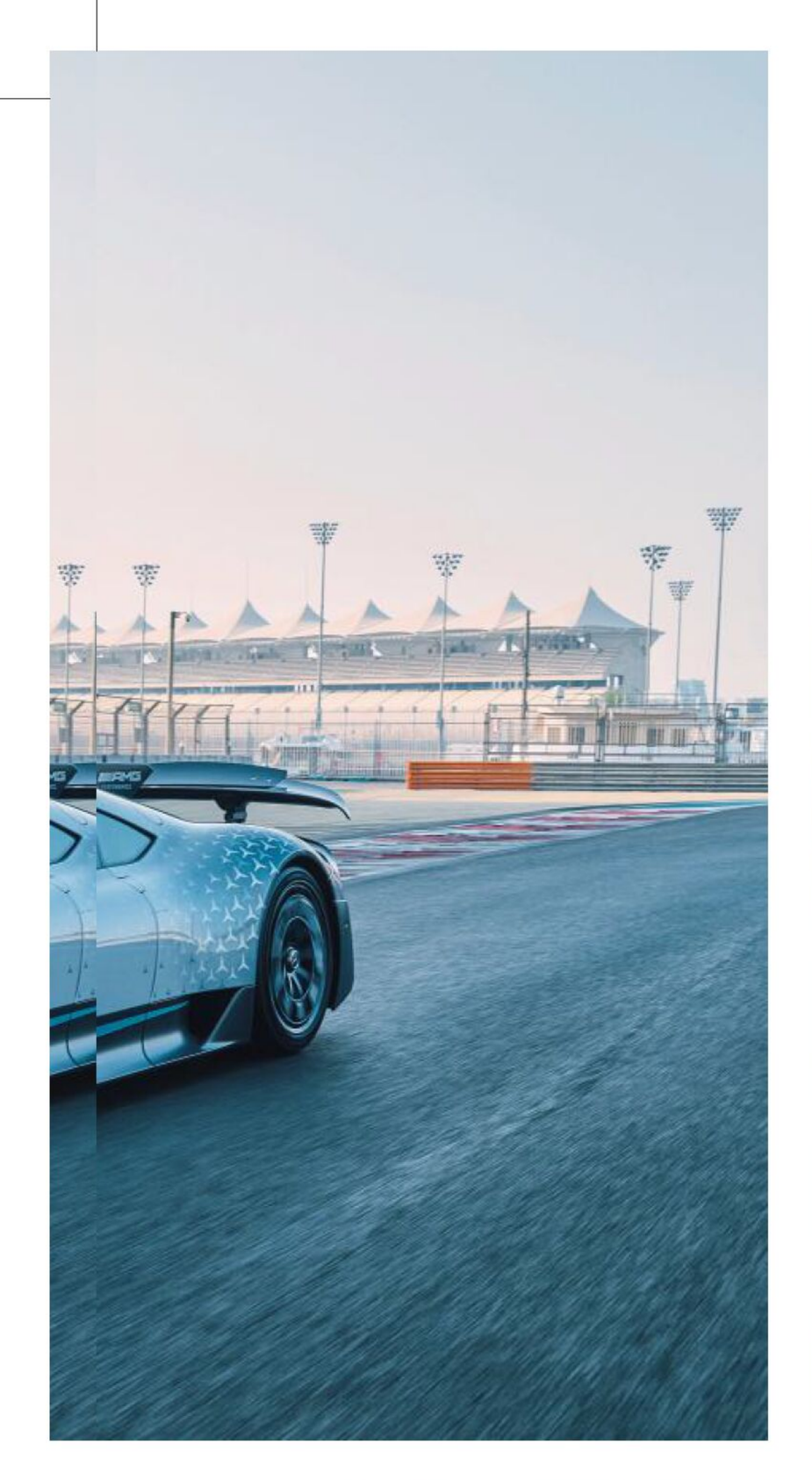
Turbo électrique

La technologie de la motorisation doit évidemment beaucoup à la F1. L'AMG One met ainsi en œuvre le MGU-H (Motor Generator Unit Head) : un moteur électrique de 90 kW dans le turbocompresseur fait tourner sa roue jusqu'à 100 000 tr/mn. La puissance est ainsi rapidement disponible lorsque l'on accélère, la pression du turbo culminant à 3,5 bars. Le moteur électrique utilise l'énergie excédentaire des gaz d'échappement pour agir comme un générateur, le courant produit alimentant alors soit directement l'un des moteurs électriques, soit une batterie lithium-ion haute tension. Une autre technologie issue de la F1 est le MGU-K (Motor Generator Unit Kinetic) : un moteur électrique de 120 kW sur le moteur thermique est relié au vilebrequin par un système d'engrenages. Deux autres moteurs électriques de 120 kW chacun entraînent les roues avant. Grâce au Torque Vectoring (couple variable), l'essieu avant peut influencer le comportement en virage. Une boîte de vitesses manuelle automatisée à sept rapports transmet la puissance à l'essieu arrière. Elle fonctionne grâce à un embrayage à quatre disques en carbone et est couplée à un différentiel à glissement limité. Les moteurs électriques avant peuvent récupérer jusqu'à 80 % de l'énergie lors des phases de freinage, ce qui permet d'alimenter une batterie lithium-ion de 800 V logée dans le plancher à l'avant, similaire à celle de l'AMG GT 63 S E Performance.

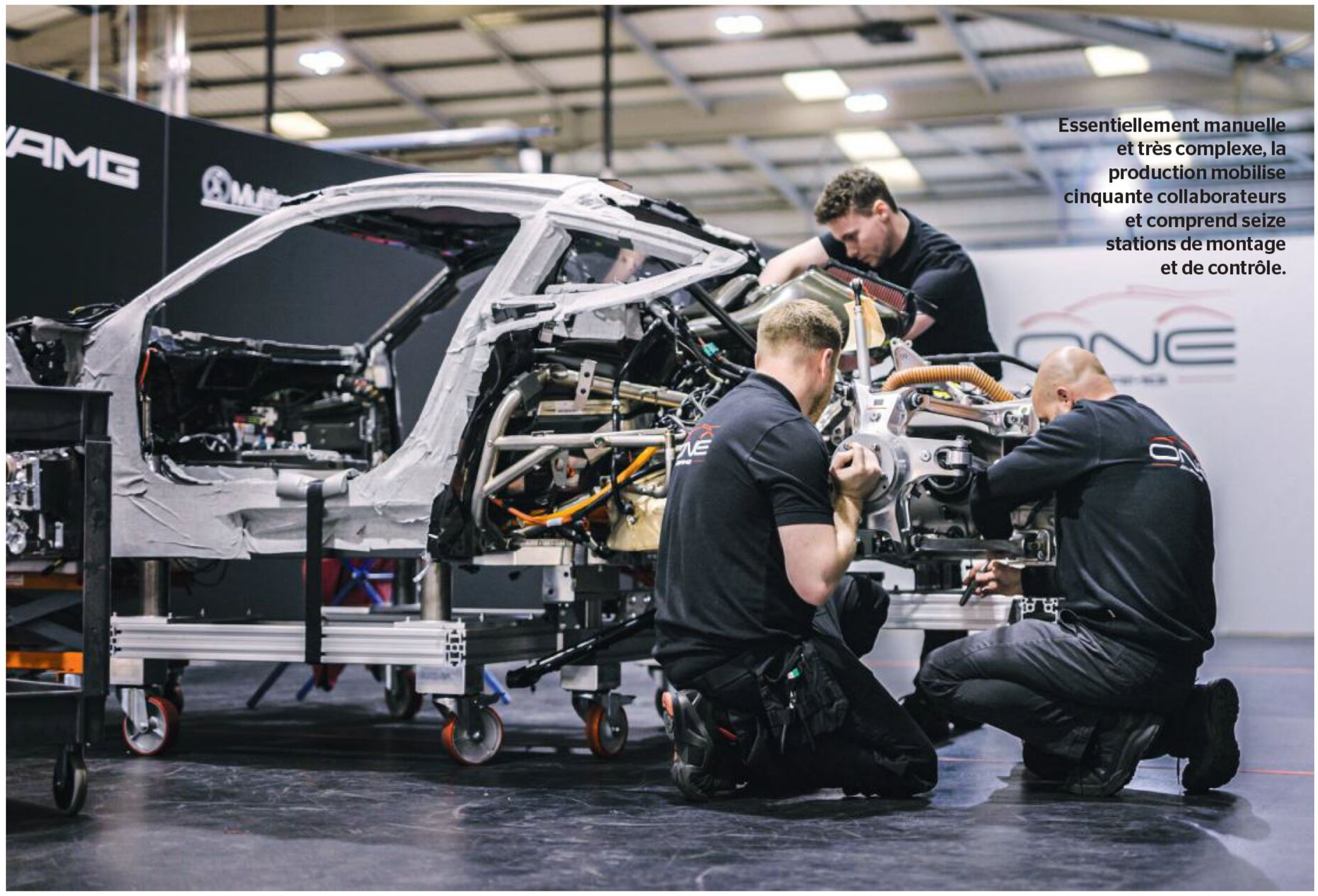
Un an avant la fin du développement - véritable parcours du combattant -, Ola Källenius, le PDG de Mercedes-Benz AG, déclare en interview: *« Les gars qui ont validé le projet en 2017 devaient être ivres ! »*.

Six programmes de conduite

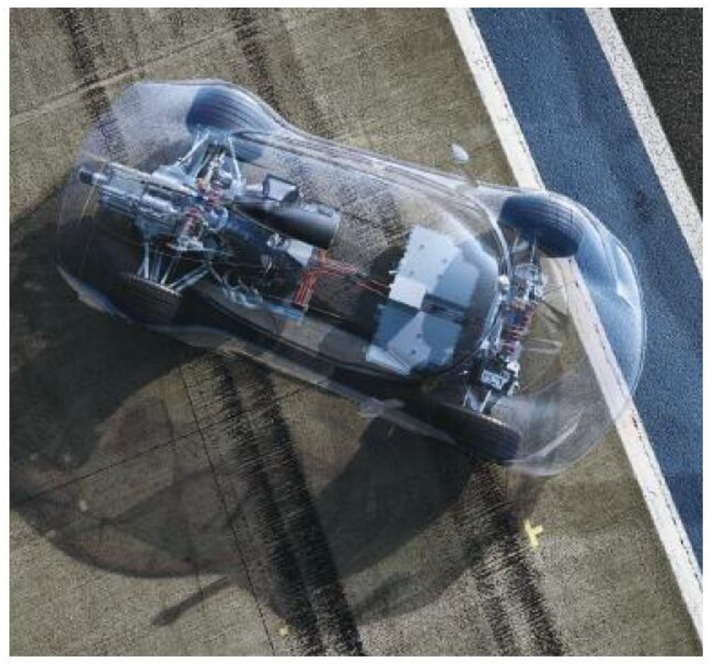
La One s'élance d'abord en mode tout électrique. L'énergie contenue dans la batterie de 8,4 kWh suffit pour parcourir 18 km. La recharge se fait pendant le trajet ou sur une prise de 3,7 kW. Le V6 ne démarre que lorsque quatre catalyseurs métalliques ont été préchauffés. Une fois le bouton de « mise à feu » enclenché, l'hypercar AMG passe de 0 à 200 km/h en sept secondes. Six « menus » de conduite peuvent être sélectionnés depuis le volant carré recouvert de Racetex. Les touches de l'antipatinage à neuf niveaux et les réglages de suspension se commandent aussi au « cerceau ». Comme en F1, un flash de changement de vitesse est intégré dans sa partie supérieure ! Le premier mode, déjà baptisé Race, fait démarrer la One en électrique, le moteur thermique s'enclenchant lorsque le conducteur accélère davantage. En mode EV, la One ne roule que grâce à la fée électricité. S'il sélectionne le mode Individual, le conducteur peut enregistrer son profil de conduite sur route. Les deux autres modes



Avec la One, la technologie de la F1 passe de la piste à la route.



Essentiellement manuelle et très complexe, la production mobilise cinquante collaborateurs et comprend seize stations de montage et de contrôle.



Une chaîne cinématique complexe au centre de laquelle se trouve un moteur dérivé du bloc F1 de la saison 2015.

sont exclusivement destinés à la piste. La One délivrant alors sa pleine puissance, les ailerons avant et arrière se déploient entièrement et l'auto s'abaisse de 37 mm à l'avant et de 30 mm à l'arrière.
L'amortissement du châssis possède, lui aussi, trois niveaux de réglage : Comfort, Sport et Sport+, ce dernier étant associé aux modes de conduite sur circuit.
Contrairement à une F1, la One dispose de l'ABS et de l'antidérapage ESP, lequel s'adapte aux virages en lacet et peut être désactivé. Le système de freinage composite carbone-céramique se compose de disques ventilés et perforés d'un diamètre de 398 mm à l'avant et de 380 mm à l'arrière. Les étriers fixes ont six pistons à l'avant et quatre à l'arrière. Les jantes - en alliage de série, en magnésium en option - sont partiellement recouvertes de caches en carbone afin d'offrir moins de résistance au vent. Les pneus Pilot Sport Cup2R M01, ont été spécialement développés par Michelin.

Entretien et logistique

Tous les 50 000 km, la One doit passer en atelier pour un check-up complet concernant notamment les moteurs électriques et les batteries. Tous les ans ou tous les 5 000 km, une vidange s'imposera... mais pas au tarif de Speedy ! À noter que la One ne sera pas homologuée aux USA, car cela nécessiterait trop d'adaptations qui grèveraient le caractère de l'ex-moteur de F1. Une solution serait cependant à l'étude : une homologation spéciale avec un kilométrage annuel limité, comme le font d'autres constructeurs d'hypercars.
La production a commencé chez AMG Powertrains, en Angleterre. Tous les composants du moteur et de la batterie y sont fabriqués, puis testés sur banc d'essai. Le montage, entièrement manuel, est assuré à Coventry par Multimatic, un spécialiste de la fabrication de prototypes et de petites séries. Une fois la voiture complète et essayée sur piste et sur route, elle est expédiée par camion à Affalterbach, le siège de Mercedes-AMG. Les deux premières livraisons à des clients ont eu lieu fin 2022. Heureux hommes ! ■

Un prototype très avancé sur les routes secondaires reconstituées du circuit de développement et d'essais de Mercedes à Immendingen. Sis à 100 km au sud de Stuttgart, c'est le plus grand du monde !

FICHE TECHNIQUE

- **Moteur thermique :** V6, 1 599 cm³.
- **Puissance du moteur thermique :** 574 ch à 9 000 tr/mn.
- **Puissance combinée des moteurs électriques :** 611 ch.
- **Puissance cumulée :** 1 063 ch.
- **Couple maxi :** N/D*.
- **Freinage :** disques composites ventilés.
- **Transmission :** boîte automatisée à sept rapports, boîte manuelle ou automatique à cinq rapports, roues arrière motrices.
- **Pneumatiques :** 285/35 ZR19 (AV) / 335/30 ZR20 (AR).
- **L/l/h :** 4,76 m / 2,01 m / 1,26 m.
- **Poids :** 1 695 kg.
- **0 à 100 km/h :** 7 s.

** Indication impossible en raison de la complexité de la chaîne cinématique (*dixit *le dossier de presse !).*

MANUFACTURE FRANÇAISE

Attitude Or, Calibre Initial
Série limitée de 100 pièces

L'EXCELLENCE DES SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS • ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT •
EPV

Entreprise du patrimoine vivant

L'excellence des savoir-faire français

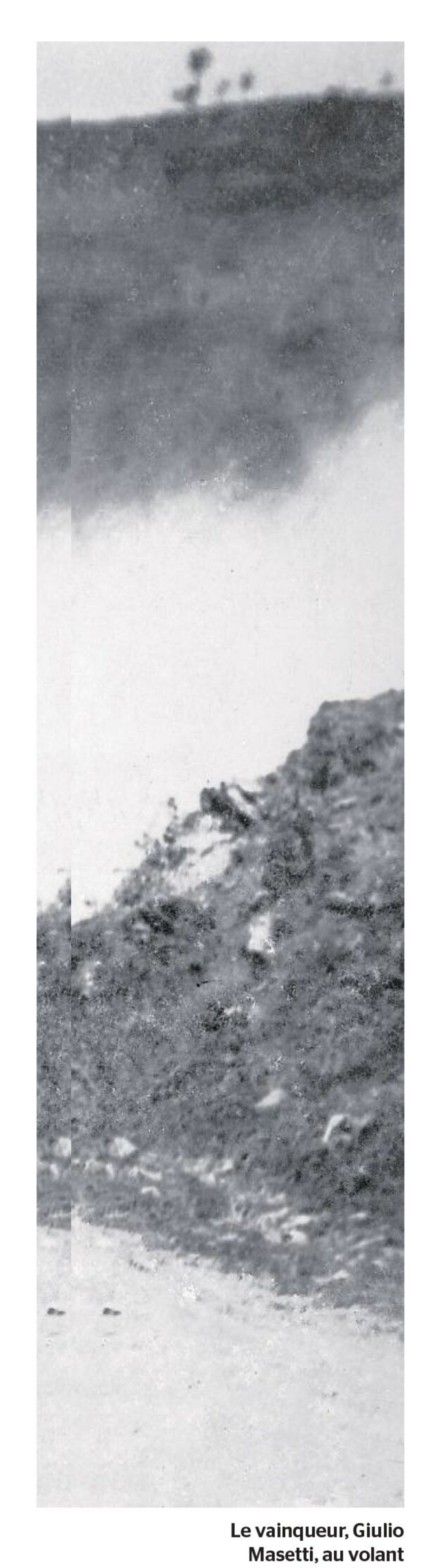
www.pequignet.com-Morteau-France

Targa Florio 1922

Une étape du sport automobile

IL Y A CENT ANS, LE 2 AVRIL 1922, LA DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT ENGAGEAIT TROIS MODÈLES DE VOITURES DE COURSE DIFFÉRENTS DANS LA XIIIE TARGA FLORIO EN SICILE. BIEN SÛR, L'UN ALLAIT REMPORTER LA COURSE, MAIS LES AUTRES OBTINRENT AUSSI DE BONS RÉSULTATS.

Texte : Hubert Baradat - Photos : Mercedes-Benz Classic



Le vainqueur, Giulio Masetti, au volant de sa 115 ch Grand Prix 4,5 litres privée, donc de couleur rouge.

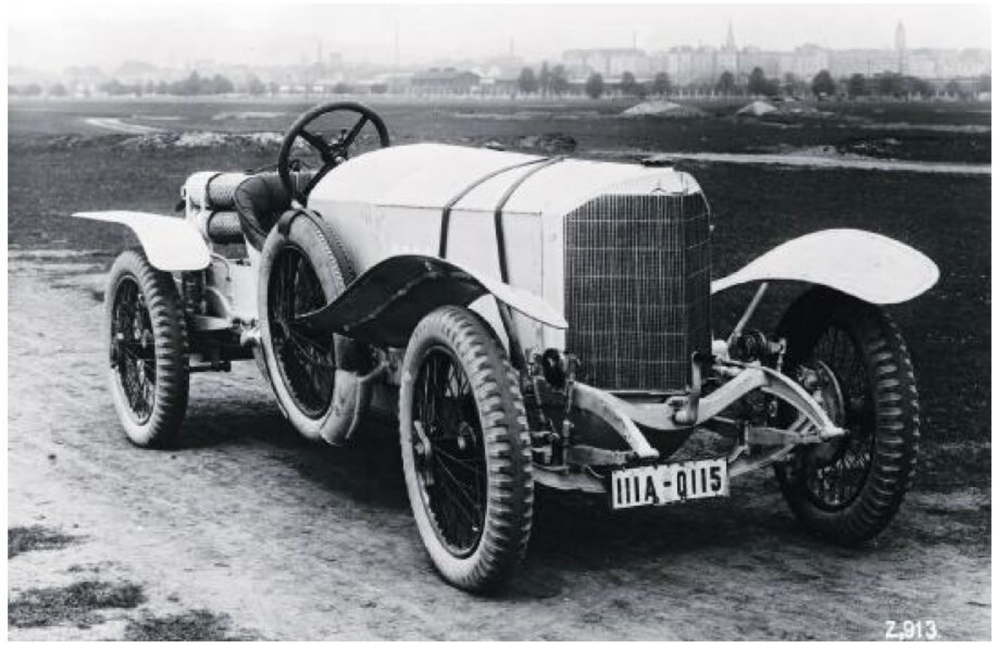
Otto Salzer et la 115 ch Grand Prix qui terminera 13e. Ici au départ de l'usine, la voiture porte ses garde-boues pour faire le trajet jusqu'en Sicile.

Si la première Targa Florio eut lieu en 1906, l'épreuve de 1922 est une étape importante de son histoire, l'une des courses automobiles marquantes avec de nombreuses voitures dont la technique se développera dans les années suivantes. Ainsi, chez Daimler, trois types différents de Mercedes de course sont engagés.

115 ch Grand Prix 4,5 litres

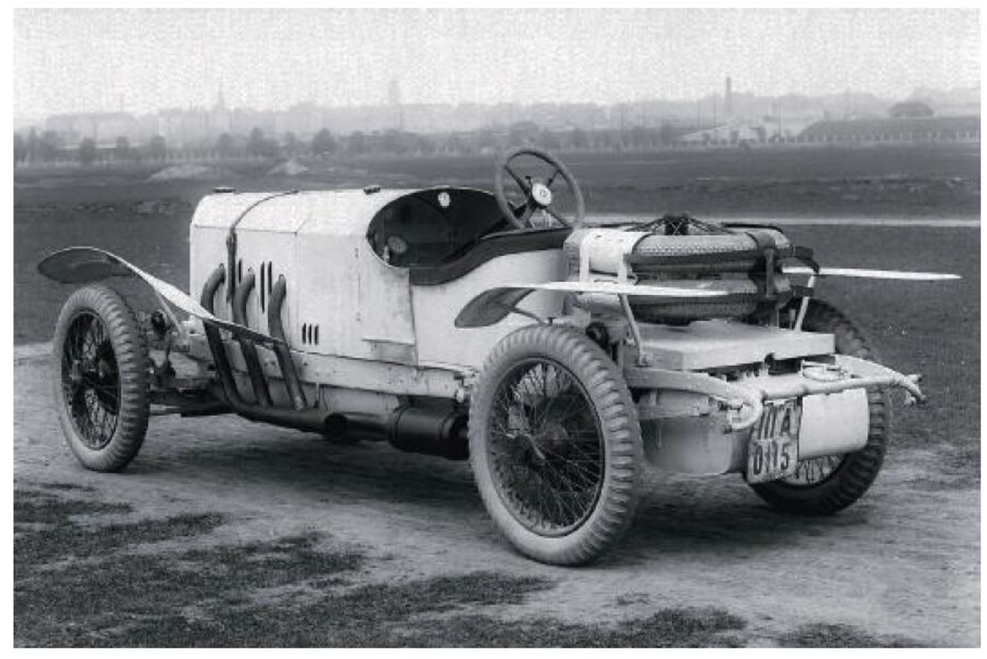
La Mercedes 115 ch Grand Prix remporte la victoire finale ainsi que deux autres places. Le comte Giulio Masetti est le premier à franchir la ligne d'arrivée dans sa voiture compétition privée de couleur rouge après 6 heures et 51 minutes de course. Il remporte aussi la victoire de classe des voitures « course » devant les pilotes d'usine, Christian Lautenschlager (2e de classe et 10e au classement général) et Otto Salzer (4e de classe et 13e au classement général) dans des voitures identiques. La plus ancienne des Mercedes engagées à la Targa Florio en 1922 est cette 115 ch Grand Prix de 1914. Elle est déjà âgée de sept ans, mais son moteur représente l'une des meilleures conceptions de son époque. Sa vitesse de rotation atteint 3 200 tr/mn, soit 1 000 tr/mn de plus que l'ancienne vitesse maximale. Après leur participation réussie au Grand Prix de France 1914 à Lyon, l'une des voitures est expédiée en Angleterre, où elle est

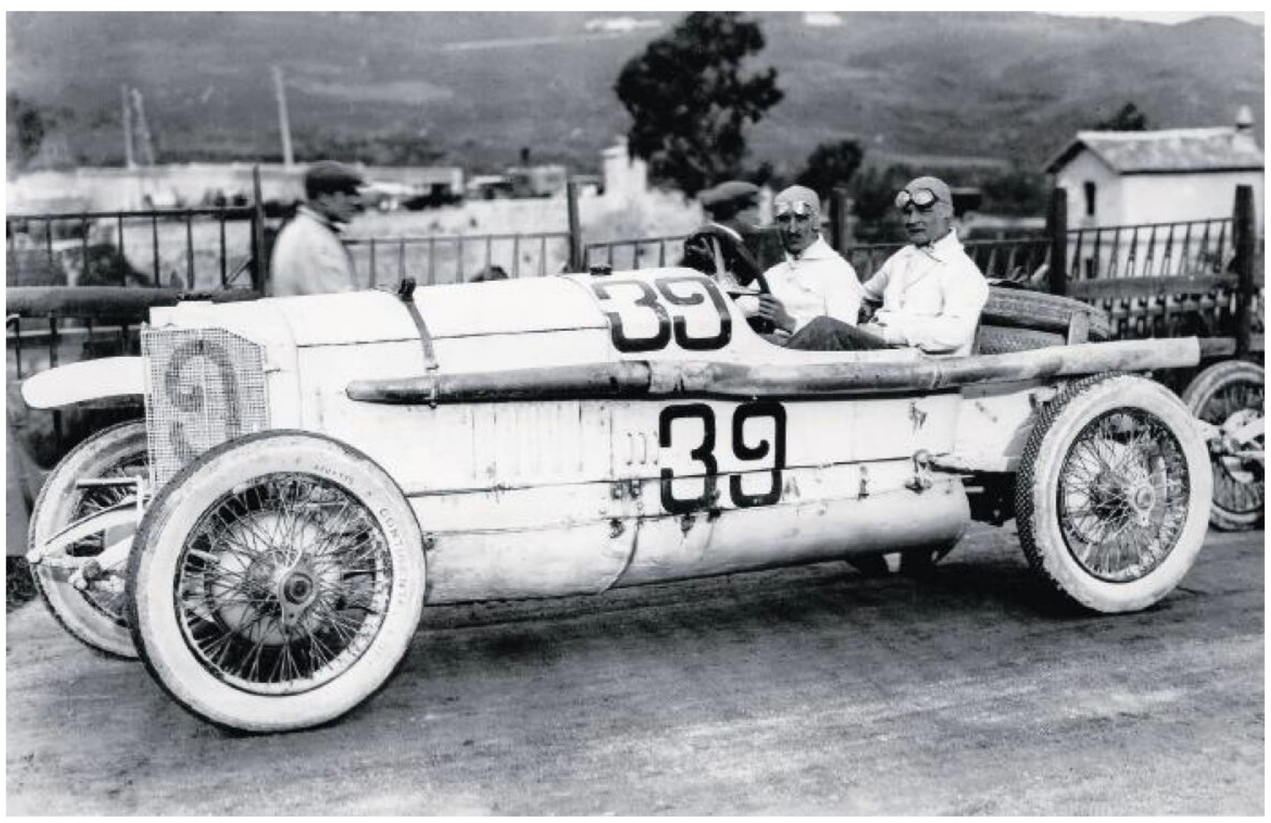
La quatrième 115 ch Grand Prix engagée est pilotée par Christian Lautenschlager qui finit à la 10e place.



Voiture sportive convertie à la course, la 28/95 ch, déjà de conception légère, est encore allégée pour la compétition.

Équipée d'un compresseur, la voiture de Max Sailer termine à la 6e place.





Sur sa 28/95 ch, Christian Werner arrive à la 8e place. On remarque que seul le pilote est protégé par un garde-boue...

La 6/40/65 ch de Paul Scheef ravitaille. Elle va terminer à la 20e place.

Ces trois types différents de voitures de compétition montrent l'importance accordée par Daimler aux divers développements techniques.

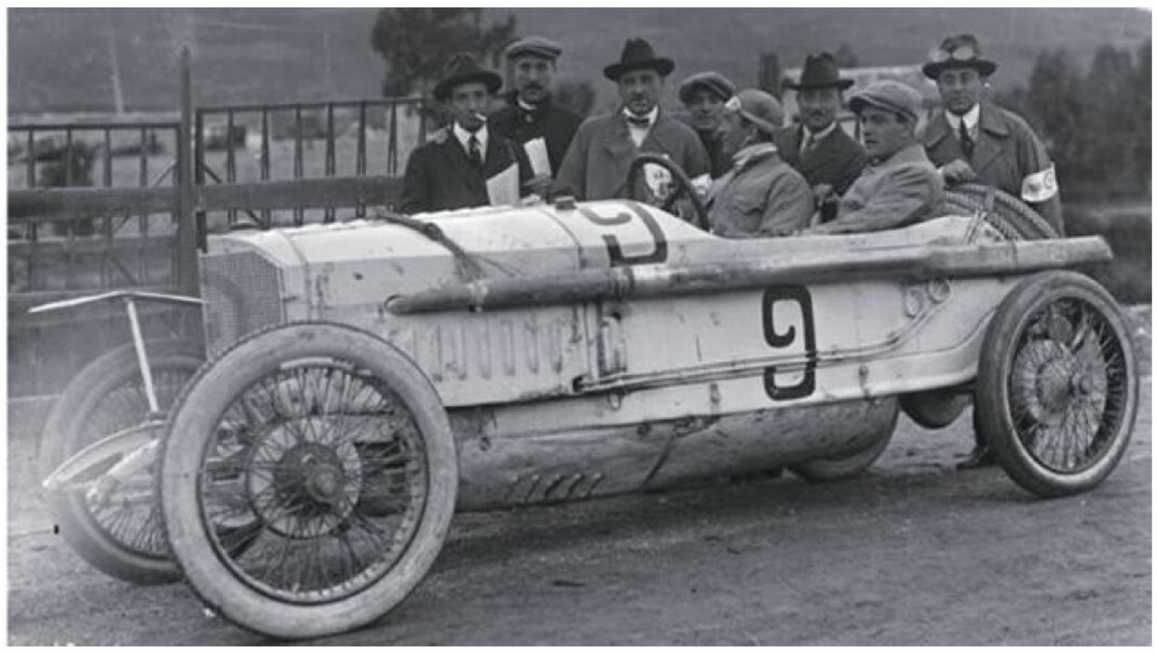
confisquée par le ministère de la Guerre au début de la Première Guerre mondiale et remise à Rolls-Royce à des fins d'études. Ses caractéristiques de conception influenceront le moteur d'avion Rolls-Royce Hawk. En 1915, une Grand Prix 1914 pilotée par Ralph de Palma remporte les 500 Miles d'Indianapolis. En 1924, un moteur Grand Prix 1914 est équipé d'un compresseur. Otto Salzer surnomme cette voiture « la grand-mère » et l'utilise dans de nombreuses épreuves de vitesse et courses de côte.
En 1927, la voiture est reprise par Alfred Rosenberger qui la fait courir avec succès jusqu'en 1930. On voit la modernité de cette voiture âgée alors de seize ans.

28/95 ch

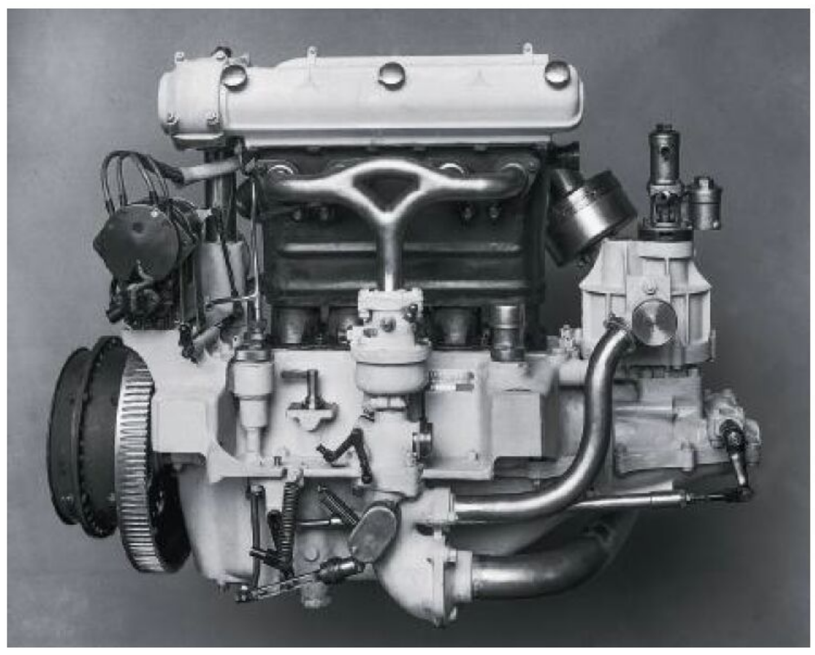
La victoire dans la classe des voitures de série de plus de 4,5 litres revient à Max Sailer dans sa Mercedes 28/95 ch à compresseur (6e place au classement général), suivi de Christian Werner dans un véhicule du même type avec un moteur de 7,3 litres, mais sans compresseur (8e au classement général). Ce modèle, qui a été la voiture de sport de Daimler de 1914 à 1924, a jeté les bases de la grande réputation des sportives Mercedes. Elle est l'ancêtre des Grand Tourisme qui naîtront avec les Type S en 1928. Au début des années 1920, son moteur sert de support pour essayer un compresseur de suralimentation avec lequel elle remporte la catégorie des voitures de tourisme/sport de plus de 4,5 litres lors de cette Targa Florio de 1922. Elle est pilotée par Max Sailer qui avait déjà remporté cette catégorie l'année précédente avec la 28/95 ch alors sans compresseur.

6/40/65 ch

Avec la 3e place dans la catégorie des voitures de série d'une cylindrée inférieure à 1,5 litre (20e au classement général), Paul Scheef, au volant d'une Mercedes 6/40/65 ch, complète le palmarès des Mercedes lors de cette course de 432 km. Sur une voiture identique, Fernando Minoia doit abandonner sur panne de magnéto.
Fin 1921, Daimler décide de développer



Sur la 6/40/65 ch, Fernando Minoia doit abandonner après deux tours sur panne : sa magnéto ne charge plus l'électricité...



Le moteur quatre cylindres de 1 500 cm³ des 6/40/65 ch à compresseur.

une nouvelle voiture de course de la catégorie des voiturettes (jusqu'à 1,5 litre de cylindrée). Le modèle de série type 6/25 ch, qui avait fait ses débuts en septembre, est une base grâce à son moteur à compresseur. La 6/25 ch et la 10/40 ch sont les premières voitures de tourisme développées après la Première Guerre mondiale. Toutes deux présentent une innovation qui va apporter aux modèles Daimler une grande renommée : la suralimentation par compresseur, initiée par Paul Daimler. Cette technique a fait ses preuves sur les moteurs d'avion en compensant la perte de puissance à haute altitude. La production en série des deux modèles de voitures particulières, appelés entretemps 6/25/40 ch et 10/40/65 ch pour désigner les puissances (fiscale, sans compresseur et compresseur enclenché), ne démarre qu'au début de l'année 1923, mais la version compétition est développée dès 1921.

Cette voiture de course voit son moteur tourner à 4 500 tr/mn. C'est le premier véritable moteur à haut régime de rotation. Sa participation à la Targa Florio 1922 marque le début de l'ère des voitures à compresseur qui se développera avec les modèles de sport haut-de-gamme Mercedes-Benz Type S à SSKL ou, plus tard, 500-540 K. Et c'est aussi l'ancêtre des Flèches d'Argent de Grand Prix de 1934 à 1939. ■

À l'usine avant de prendre la route, de gauche à droite : deux 6/40/65 ch. (Scheef et Minoia), une 115 ch Grand Prix (Lautenschlager), deux 28/95 ch (Sailer et Werner) et une 115 ch Grand Prix (Salzer).

LES MERCEDES À LA TARGA FLORIO 1922

N°	TYPE	ÉCURIE	PILOTE	CATÉGORIE	CLASSEMENT
40	GP 4,5 l	Privée	Giulio Masetti	course	1er
38	28/95 ch	Daimler	Max Sailer	tourisme sport	6e
39	28/95 ch	Daimler	Christian Werner	tourisme sport	8e
42	GP 4,5 l	Daimler	Christian Lautenschlager	course	10e
43	GP 4,5 l	Daimler	Otto Salzer	course	13e
12	6/40/65 ch	Daimler	Paul Scheef	tourisme sport	20e
9	6/40/65 ch	Daimler	Fernando Minoia	tourisme sport	ab. 2e tour
11	6/40/65 ch	Daimler	Raymond de Tornaco	tourisme sport	non parti

Garage Bonne Route

Croître et transmettre

TOUT JUSTE ÂGÉ DE DIX ANS, LE GARAGE BONNE ROUTE S'EST VITE IMPOSÉ COMME L'UN DES SPÉCIALISTES MERCEDES CLASSIQUES LES PLUS COMPÉTENTS ET COMPLETS DE L'EST DE LA FRANCE ET AFFICHE DÉJÀ LE LABEL ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT. RENCONTRE AVEC ÉRIC ET CÉDRIC WEILAND, SES DEUX CRÉATEURS.

Texte et photos : Philippe Auquebon

Il n'existe que huit ou neuf exemplaires dans le monde de ce 540 K SportRoadster fabriqué par Franco Sbarro en 1981.

Placides, ce « Mérou » et son copain Blitz attendent des jours meilleurs.

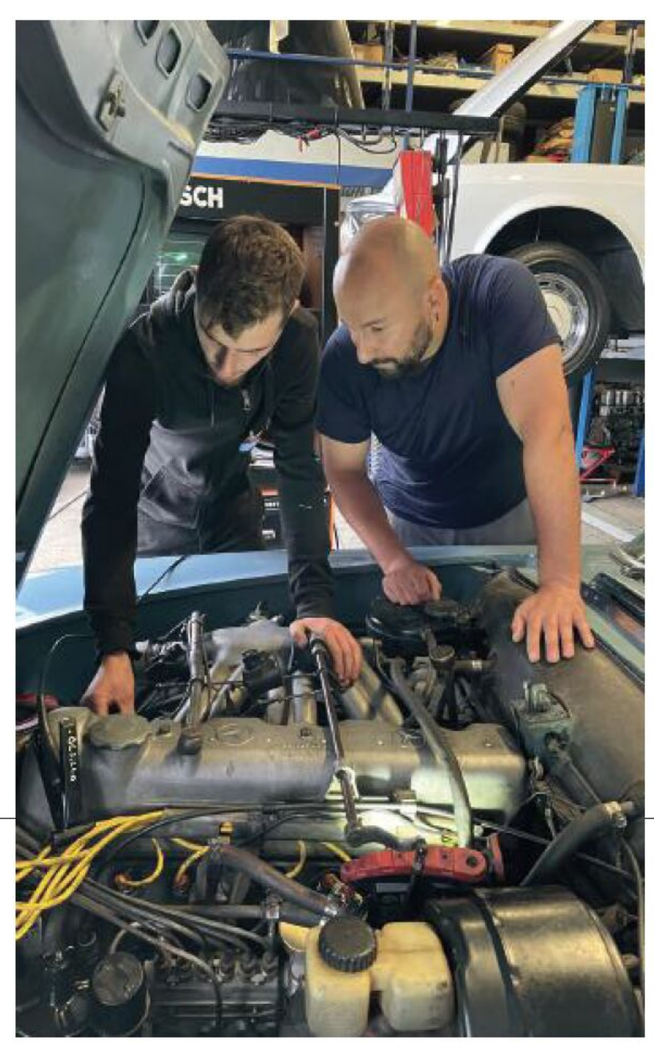
Éric et Pascal, auxquels aucun moteur ne résiste bien longtemps.

Le Garage Bonne Route est installé à Freyming-Merlebach (57), haut-lieu de l'industrie minière lorraine aujourd'hui disparue. C'est une ville où l'on n'imagine pas trouver un garage spécialisé dans les automobiles anciennes, *a fortiori* les Mercedes-Benz. Mais les frères Weiland, entrepreneurs au caractère mosellan bien trempé, aiment autant relever les défis que le travail bien fait. Et ça se sait chez les collectionneurs belges, néerlandais, luxembourgeois, suisses et, bien sûr, allemands, somme toute voisins de la Lorraine.

Les origines

Après avoir franchi de la grille d'enceinte et être accueilli par Sandrine, le ton est donné par deux fourgons, Mercedes-Benz L319 et Opel Blitz, dans leur jus. Éric sourit : *« Il y a du boulot, mais ils rouleront à nouveau. Nous avons plein d'idées pour leur redonner vie »*. Comme ce L319 de pompiers remis à neuf et transformé en camping-car ou cette Estafette devenue tireuse à bière ambulante ! Les véhicules présents sur le parking (R107 roadster et coupé, « Pagode », 190 SL) ne laissent planer aucun doute quant à la marque de prédilection des lieux. Mais pourquoi Mercedes ? *« Quand j'étais jeune, il n'y avait pas de Mercedes près de chez moi, sauf la W116 d'un directeur de la mine qui me faisait rêver. J'ai commencé à me renseigner sur la marque et ça m'a donné envie de travailler sur ces voitures »*. Le vrai tournant a lieu en 2011, lorsque les deux frères qui dirigent les Ateliers Weiland prennent en charge une 300 « Adenauer » qu'aucun mécanicien n'arrivait à réparer... sans trop savoir à quoi ressemblait l'auto. *« Après tout, ce n'était qu'une voiture. Nous avons procédé avec méthode, beaucoup lu, réfléchi, appris... et nous avons réussi ! »* Dans la foulée, le propriétaire, grand collectionneur, leur confie d'autres Mercedes, notamment un compliqué dossier d'homologation de réplique de 500 K. Le bouche-à-oreille opérant, en à peine un an, le planning et le carnet de commandes sont pleins... et c'est toujours le cas aujourd'hui. Leur petit local devient vite trop exigu et il faut déménager. C'est ainsi, qu'encouragés par le collectionneur, ils créent le Garage Bonne Route et s'installent dans les murs actuels dont nous entamons la visite. À l'entrée de l'atelier, nous découvrons un splendide 540 K SportRoadster noir ! *« Il est sale et plein de poussière, ça fait plus de trente ans qu'il n'était pas sorti de son garage ! C'est un véhicule exceptionnel, construit par Franco Sbarro en 1981 pour le Salon de Genève. Au regard de la qualité de fabrication, Mercedes-Benz a accepté qu'il porte l'Étoile sur le capot ! »*. Il n'y en aurait que huit ou neuf dans le monde. Preuve, s'il en fallait, que le garage peut aujourd'hui prendre en charge toutes les voitures à l'Étoile et pour des projets de toute nature.

En mécanique aussi, le savoir se partage et se transmet.



Le tôlier !

En s'avançant dans les locaux - les 150 m² de 2012 sont devenus 4 000 -, nous nous

Au Garage Bonne Route, tout est géré en interne. C'est la meilleure façon de maîtriser les délais, les coûts et la qualité.

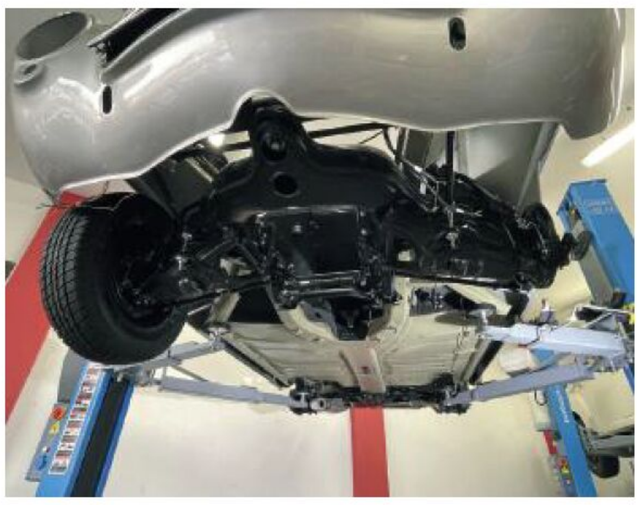
M. Pagel, qui a travaillé chez Sbarro, offre au propriétaire du 540 K SportRoadster l'article rédigé en 1981 sur son auto. Exceptionnel !

dirigeons vers la carrosserie, royaume de Cédric, le frère d'Éric, sans qui le Garage Bonne Route ne serait pas tout à fait lui-même. Chaudronnier-formeur de formation, spécialisé en soudure, il maîtrise le chalumeau, la lampe à souder et le marbre comme personne. Il précise : *« Ici, nous travaillons, nous façonnons et nous corrigeons les carrosseries au marteau et au tas. Nous vérifions le travail uniquement à la main, en caressant sans cesse la tôle »*. Et il ajoute : *« Si une pièce est irrécupérable ou introuvable, nous la dessinons et la formons à l'ancienne »*. Ces compétences permettent au garage de mener à bien des restaurations compliquées qui en rebuteraient d'autres. Aujourd'hui aidé par l'expérimenté Michel, il transmet tout son savoir à deux jeunes apprentis. Quant au label Classic Car Colors de Glasurit, que seules vingt-sept carrosseries françaises ont obtenu et qui est fièrement affiché à l'entrée du laboratoire de peinture jouxtant la cabine, il atteste de l'expertise des Lorrains en la matière. De la retouche sans raccord à la peinture complète en passant par le simple voile, tout est réalisable *in situ*. *« Pour maîtriser les coûts, les délais et la qualité »* rappelle Cédric.

Motoristes

Puis vient l'espace mécanique. Du simple entretien à la reconstruction complète d'un moteur, le garage dispose de toutes les compétences en interne. Ici aussi, on mélange l'expérience et la jeunesse avec, comme leitmotiv, la volonté de transmettre. Éric précise : *« Dans l'équipe, Pascal a plus de quarante années de mécanique derrière lui et il a formé Dylan, qui a commencé apprenti, pendant près de huit ans. Et Allen, qui a travaillé longtemps en concession et connaît bien les Mercedes modernes, vient de nous rejoindre comme nos deux jeunes apprentis »*. L'entreprise ne se tourne vers l'extérieur que pour quelques rares tâches et, dans ce cas, la proximité avec Sarrebrück, en Allemagne, est un atout. Éric s'explique : *« Mercedes a vendu sa succursale de Sarrebrück à un groupe privé et de nombreux collaborateurs ont préféré s'installer à leur compte. Comme nous parlons allemand, nous avons développé un réseau de partenaires ultra-formés qui nous donne accès à un niveau technique extrêmement élevé »*. Et pour l'approvisionnement en pièces détachées ? *« Pour Mathieu, qui s'en occupe, c'est un vrai casse-tête. Non seulement une partie des stocks a été liquidée pendant la Covid, mais les prix ont été multipliés par deux ou trois. C'est très compliqué ! »*. Mais, là encore, le garage frontalier peut s'appuyer sur de nombreux fournisseurs allemands et, privilège rare, Mercedes-Benz Classic livre deux fois par jour s'il le faut ! C'est sûr, être implanté en Lorraine est stratégique !

Au garage, on peut aussi refabriquer complètement une auto si besoin.



Lothringer qualität

Les deux frères en sont convaincus : le Garage Bonne Route doit gérer l'intégralité de la chaîne automobile. *« Sur nos autos, tout est fait ici, en Lorraine, pour maîtriser la qualité : démontage, sablage, carrosserie, formage, marbre, préparation, peinture, mécanique, remontage, lustrage... C'est un avantage, car, finalement, nous connaissons déjà parfaitement les autos que nous entretenons ensuite. »* Chaînon jusqu'alors manquant, un atelier de detailing - en attendant un sellier pour bientôt - a vu le jour, toujours à Freyming-Merlebach, à quelques encablures du garage. Les voitures passent entre les mains expertes de Florian et Thomas avant la livraison finale, mais aussi avant le remontage dans le cas d'une grosse restauration. *« Ça permet de gommer tous les petits défauts et d'avoir une auto parfaite »*, précise Éric. Une fois terminée, la voiture n'a plus qu'un étage à monter pour rejoindre la dernière nouveauté du Garage Bonne Route : un showroom de 400 m². *« C'est la vitrine qui manquait encore à notre organisation. Ce n'était pas idéal de livrer les voitures des clients à l'atelier qui doit rester inaccessible au public. Ici, c'est parfait. Nous exposerons aussi les modèles à vendre dans d'excellentes conditions. Et nous pourrons accueillir des clubs locaux* (Éric est délégué régional Grand Est-Lorraine du Club Mercedes-Benz de France) *et des* morning coffees *dédiés à l'automobile »*. Ou comment boucler la boucle...

Le virus du rallye

Éric et Cédric ont souhaité mettre en avant toutes ces compétences en 2020 en participant, pour la première fois, au Rallye Monte-Carlo Historique : *« Je voulais rouler en 280 E W114 pour limiter les coûts, mais, en hommage au tandem Schock/Moll vainqueur en 1960, j'ai choisi la copie parfaite de leur auto : une 220 SE W110 "Heckflosse" couleur Steingrau de 120 ch »*. Sans préparation - et sans panne-, il rallie l'arrivée en 199e position, déjouant les pronostics de tous ses concurrents. Et il prend goût à l'épreuve : *« En 2023, nous fêterons dignement les*

Éric et M. Pagel, le nouveau propriétaire de la 220 SE qui a fini 199e du Monte-Carlo Historique en 2020.

Cette « Pagode » de 1963 sera bientôt sur les routes du Monte-Carlo Historique pour faire mieux que la 220 SE.

soixante ans de la "Pagode". Donc, comme en 2020, le garage prépare l'auto et assurera l'assistance en course. À l'issue du rallye, elle rejoindra Rétromobile, sur le stand du Mercedes-Benz Club de France ». La « Pagode » en question est celle qui se trouve sur un pont de l'atelier, une 230 SL rouge de 1963 sur laquelle s'affairent deux mécaniciens. Heureux hasard, la 220 SE de 2020, « décoursifiée » et remise en configuration d'origine, est sagement garée au milieu de l'atelier. M. Pagel, son nouveau - et très perfectionniste - propriétaire, souhaite trouver l'origine d'un léger bruit de transmission. *« Une Mercedes, même après soixante ans, ça ne doit pas faire de bruit. Donc ils vont chercher et trouver la solution »,* explique-t-il. Éric sourit : *« Quand il a racheté la W111, M. Pagel a exigé l'installation d'une direction assistée d'époque. J'étais assez réticent... mais il avait raison. Si je l'avais eue pendant la course, je n'aurais pas eu les mains en sang et tant souffert des bras ».* C'est certain, la 230 SL de 2023 profitera de toute l'expérience emmagasinée sur la 220 SE de 2020 !

Sous le contrôle de Cédric *(casquette et tablier)*, les carrossiers reproduisent les gestes centenaires qui ne doivent pas disparaître.

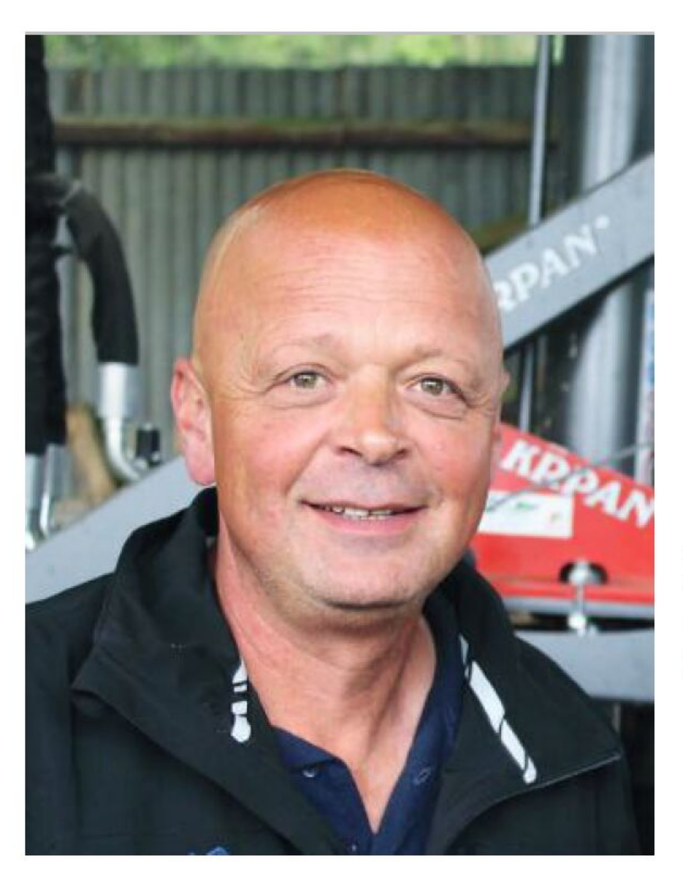
Aucune cause n'est perdue d'avance et cette 190 SL sera bientôt aussi belle qu'au premier jour.

L'équipe du garage Bonne Route au grand complet dans le nouveau showroom.

Et l'avenir ?

Éric est formel : *« Si on a l'envie, la passion et la rigueur, on peut atteindre ses rêves. Il y a dix ans, le Garage Bonne Route n'existait pas. Bien sûr, nous avançons et sommes organisés pour nous développer, mais, aujourd'hui, Cédric et moi voulons absolument transmettre nos valeurs et nos connaissances aux jeunes. Un client, ce n'est pas un numéro de facture. Quand un collaborateur travaille sur une auto, il doit le faire comme si c'était la sienne ! Ces comportements-là doivent perdurer ».* Cédric ajoute : *« Comme Éric et moi sommes parfaitement complémentaires, nous intervenons à toutes les étapes des projets, mais sans jamais nous marcher dessus et en transmettant toujours un maximum de compétences. Nos exigences communes et absolues sont la qualité et la sincérité du travail effectué ».* C'est, à n'en pas douter, cette philosophie qui leur a permis, en à peine dix ans, de décrocher le label Entreprise du Patrimoine Vivant, décerné à 1 300 structures françaises... dont seulement cinq entreprises automobiles. Une belle reconnaissance du chemin parcouru ! ■

Garage Bonne Route
23, rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach
garagebonneroute.com



Stéphane Fighera, inconditionnel de la Classe G, est le président fraîchement élu du Club.

CLUB 4x4 Mercedes-Benz de France

Bientôt quadragénaire

MOINS CONNU QUE LE CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE REGROUPANT LES MODÈLES CLASSIQUES DE LA MARQUE, LE CLUB 4X4 MERCEDES-BENZ DE FRANCE N'EN EST PAS MOINS UN ACTEUR IMPORTANT POUR LA MARQUE À L'ÉTOILE. RENCONTRE AVEC STÉPHANE FIGHERA, SON NOUVEAU PRÉSIDENT.

Textes et photos : Club 4x4 Mercedes-Benz de France

Comment est né le Club 4x4 ?

Le Club 4x4 Mercedes-Benz de France, dont la création remonte à décembre 1983, a été fondé à l'origine par un petit groupe de passionnés de la Classe G. Vous l'aurez compris - le calcul est vite fait -, le Club fêtera ses 40 ans en 2023 ! Eh oui, l'âge de la maturité, en somme.

Comment résumer en quelques lignes ces quarante années ?

Tout d'abord, ce sont quarante années de plaisir au travers des nombreux rassemblements organisés par le Club, tant en France qu'à l'extérieur des frontières hexagonales, dans des pays aussi différents que l'Islande, l'Écosse, le Maroc ou la Tunisie. Ce sont aussi quarante années passées à promouvoir la marque à l'Étoile à travers le réseau des distributeurs Mercedes-Benz de France. Enfin, ce sont quarante années de soutien sans faille de la part de Mercedes-Benz France, membre permanent du Bureau du Club, avec qui nous entretenons d'étroites relations et dont les équipes reconnaissent la réelle passion de nos membres pour la marque étoilée.

Pourquoi un club dédié aux 4x4 ?

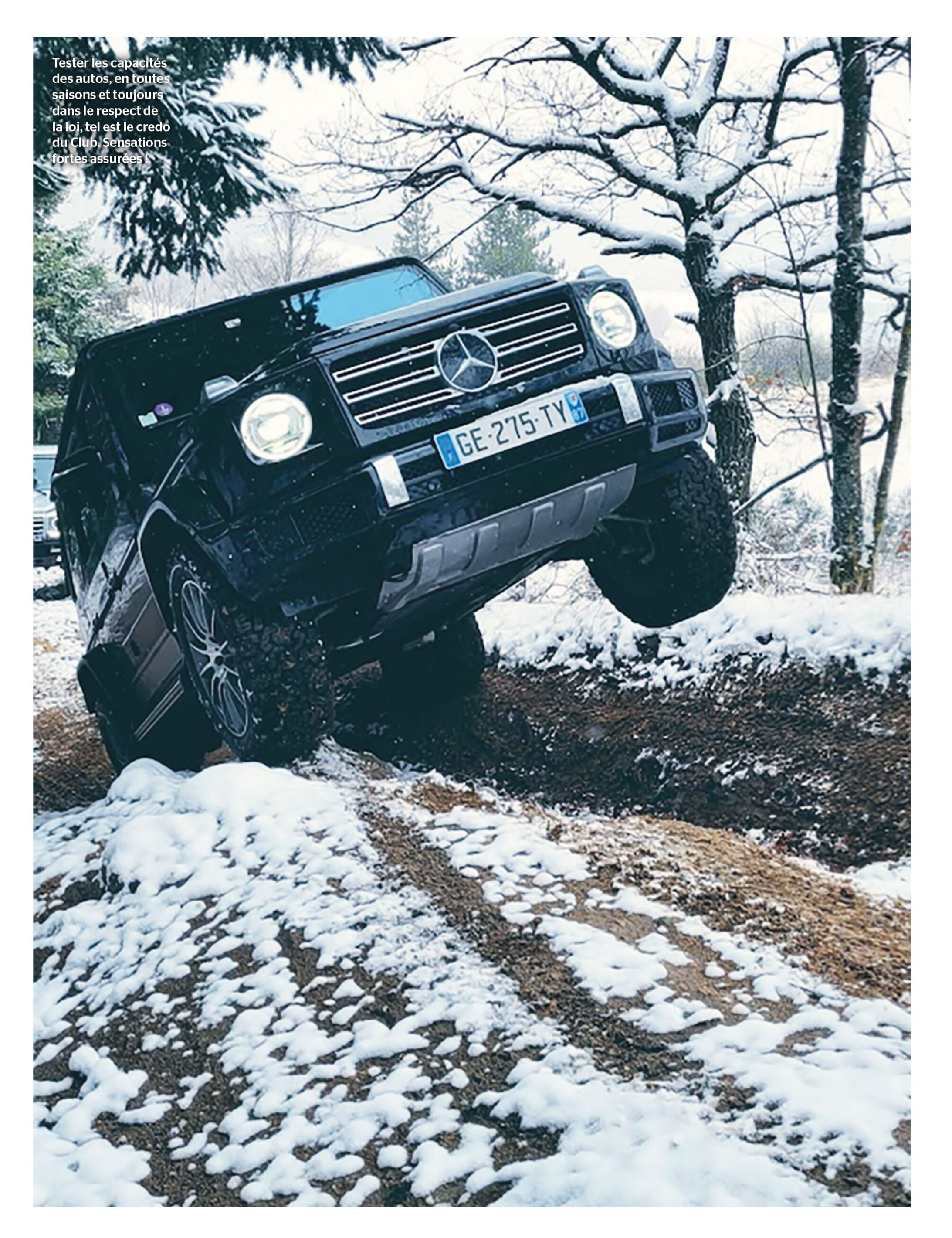
Avec la Classe G, Mercedes-Benz a démontré une nouvelle fois son savoir-faire, sa rigueur, sa qualité de fabrication, à ce jour toujours incomparable. Certes, la gamme s'est diversifiée dans les années 2000 avec l'arrivée de nouveaux SUV comme les Classe ML, GLK, GL, puis GLS et le développement de nombreuses versions 4Matic sur les berlines et les breaks, mais aucun véhicule n'a jamais réellement détrôné la Classe G. Attention ! Les SUV et les modèles équipés de la transmission 4Matic restent d'une efficacité certaine, voire même redoutable quand on parle du ML ou du GL !

Vos membres ont-ils un profil-type ?

Non. Les adhérents viennent de toute la France, mais aussi de pays frontaliers comme la Belgique, l'Allemagne - mais oui ! - ou encore la Suisse. Bien entendu, le Club est ouvert à tous les possesseurs de modèles Mercedes-Benz SUV ou 4Matic, car de nombreuses sorties peuvent parfaitement se faire avec ces véhicules. Toutefois, certaines sorties historiques du Club sont plus particulièrement destinées à la Classe G, notamment en matière de franchissement. Et que ce soit avec l'une des toutes premières versions de Classe G de 1979 ou avec un rutilant G63 AMG de la dernière génération, peu importe. Le Club ouvre ses portes à tous.

Elles sont donc si particulières, vos sorties ?

Une chose est sûre : les sorties du Club sont avant tout l'occasion de partager une passion commune pour nos véhicules au travers de périples mêlant chemins vicinaux ou forestiers - dûment autorisés, bien entendu ! -, villages perdus dans les montagnes ou les vallées et casse-croûtes ou pique-niques tirés du sac en pleine nature. Elles sont également l'occasion de croiser les habitants de ces contrées reculées qui ne manquent pas de nous adresser d'amicaux signes de salut. Et ça, ça nous réchauffe le cœur. Enfin, à chaque sortie en Classe G, les *aficionados* ne manquent pas de nous témoigner leur admiration pour ce véhicule mythique et intemporel qui n'a cessé d'évoluer depuis 1979. Mais les fils conducteurs du Club, ce sont la convivialité, le partage d'expérience dans la bonne humeur en ayant toujours à l'esprit la protection de



Tester les capacités des autos, en toutes saisons et toujours dans le respect de la loi, tel est le credo du Club. Sensations fortes assurées !

Les sorties du club, magnifiquement organisées par les membres, sont toujours conviviales.

Le Club 4x4 est ouvert à tous les SUV à transmission intégrale de la marque. Qu'on se le dise !

Bois, prairies, sentiers… Les terrains de jeu favoris des Classe G.

Forêts enneigées et Classe G : un cocktail épicé !

la nature et en veillant à ne jamais sortir des sentiers autorisés ou des terrains d'évolution dédiés à l'activité du 4x4. C'est très important et nous y veillons.

Comment la marque Mercedes-Benz France vous accompagne-t-elle ?

Certains distributeurs Mercedes-Benz s'associent à nos sorties par le biais d'un évènement ou d'un réceptif décidé d'un commun accord. D'ailleurs, le phénomène a tendance à prendre de l'ampleur, signe de l'intérêt du réseau de distributeurs à l'égard du Club 4x4 Mercedes-Benz de France.

Le Club a-t-il un message à passer ?

Bien sûr ! Pour tous ceux qui roulent aussi dans un SUV Mercedes-Benz ou avec une Mercedes-Benz équipée d'une transmission 4Matic et souhaitent nous rejoindre, rien de plus simple : rendez-vous sur le site du Club *(clubmbf.com)* où ils trouveront toutes les informations nécessaires, notamment pour contacter le responsable de leur région ou un membre du bureau qui pourront les renseigner. Ils auront accès au dernier calendrier ainsi qu'au bulletin d'adhésion pour l'année en cours et retrouveront l'historique de nos sorties, nos photos et nos vidéos. Il est important de préciser qu'en s'acquittant de la contribution financière pour le week-end de leur choix, ils peuvent déjà participer à une première sortie « Découverte » afin de faire connaissance avec le Club.

Des projets pour l'an prochain ?

Bien sûr ! En 2023, nous fêterons les quarante ans d'existence du Club 4x4 Mercedes-Benz de France. Aussi préparons-nous une assemblée générale qui sera à la hauteur de cet événement : quarante ans d'existence pour un club dédié, à l'origine, à un véhicule de niche, c'est déjà en soi une belle performance ! ■

Club 4x4 Mercedes-Benz de France
336 ter, rue de Vaugirard
75015 Paris
clubmbf.com

Indispensable !
Le hors-série #4

Actuellement en kiosque
Ne le ratez pas !

L'équipe ASCI presque au complet devant la R 107 qui vient de recevoir sa toute nouvelle capote.

ASCI *SELLERIE*

ON VANTE SOUVENT LE CONFORT DE NOS ANCIENNES QUI, GRÂCE À LEURS PNEUS HAUTS, LEURS AMORTISSEURS SOUPLES ET LEURS FAUTEUILS MOELLEUX, SAVAIENT RECEVOIR. ROULER EN VOITURE DE COLLECTION EST UN PUR PLAISIR, SAUF LORSQUE LES MOUSSES DES SIÈGES S'AFFAISSENT, QUE LE CIEL DE TOIT TOMBE OU QUE LA CAPOTE DE VOTRE SUPERBE CABRIOLET FUIT. L'INTERVENTION D'UN SELLIER EST ALORS INÉVITABLE !

Textes : Philippe Auquebon - Photos : ASCI et Philippe Auquebon

C'est dans les Yvelines, tout près de l'autoroute A13, que l'on découvre les locaux d'ASCI, sellier installé depuis sa création, en 1997, dans une rue calme de Flins. Thomas Sivry, salarié pendant vingt ans, l'a reprise en 2017 et lui a fait prendre un virage stratégique. Oubliés les contrats avec l'État, les marchés publics et les bus, cap sur l'automobile, les motos et les bateaux ! Thomas précise : *« Je suis devenu sellier par passion de l'automobile. Alors, quand j'ai repris l'entreprise, je me suis tout naturellement recentré sur ce secteur »*.

Une équipe tout-terrain

ASCI peut intervenir sur toutes les autos et les motos, peu importe la marque, pour toutes sortes de travaux : capote, sellerie, planche de bord, volant, panneaux de portes, moquettes, etc. S'ils ne prennent pas exclusivement soin de Mercedes-Benz - une Rolls-Royce et une Porsche 911 sont garées dans la cour -, Thomas et son équipe les connaissent particulièrement bien. Preuve en est la présence dans l'atelier d'une W113 « Pagode » 230 SL et d'une R107 560 SL d'origine japonaise ! Thomas explique : *« Nous travaillons beaucoup sur les capotes. Il y a deux cas de figure : soit un modèle de remplacement existe sur le marché et nous avons testé et validé son haut niveau de qualité, soit c'est introuvable. Dans le premier cas, inutile de refaire, notre valeur ajoutée réside dans l'installation et l'ajustement parfaits avec, parfois, de petites reprises. Nous ne refabriquons une capote* ex nihilo *que lorsque l'auto est trop ancienne ou trop rare. Le résultat final est transparent pour le client, sauf, bien sûr, sur le plan financier ! »*

L'amour des anciennes

Concernant nos chères voitures étoilées, ASCI connaît toutes les spécificités des « Pagode » et des R107. Mais pas que ! Thomas explique : *« Les R129 qui se mettent subitement en sécurité à cause des capteurs de portières, on connaît ! Nous sommes souvent consultés par des propriétaires de SLK de première génération. La peinture des planches de bord et des consoles s'écaille, c'est une maladie chronique. En général, nous gaînons ces zones, ce qui renforce le cachet de l'intérieur »*. Et d'ajouter : *« Nous avons aussi travaillé sur un certain nombre de SEC, car le ciel de toit finit par s'abîmer et se décoller. Nous avons l'habitude »*. L'équipe d'ASCI apprécie les Mercedes parce que les intérieurs sont bien conçus, particulièrement ceux des anciennes, comme les « Pagode » où tout est bien pensé, tout se visse et se dévisse simplement. On est très loin des sièges modernes, bardés d'électronique et de capteurs en tout genre, qu'il faut reprogrammer à l'aide d'une « valise » en croisant tous les doigts du corps pour qu'aucun voyant ne reste allumé au tableau de bord !

Tradition et origine respectées

Qu'en est-il, d'ailleurs, des tissus d'origine que les clients privilégient de plus en plus dans leurs restaurations ? *« Aucun souci. Nous avons sélectionné nos fournisseurs avec soin, en privilégiant les Européens* (nous n'en saurons pas plus) *et nous pouvons quasiment retrouver tous les motifs originaux. C'est aussi l'une de nos forces »*. Dans le cas de la « Pagode » noire, le cuir

À l'exception de la planche de bord, l'intérieur de la « Pagode » a été entièrement refait. Résultat splendide.

perforé n'est que la partie émergée de l'iceberg. Avant, il aura fallu s'occuper des ressorts, du crin, du feutre, du taillage des nouvelles mousses dans une cabine ventilée et même de l'armature métallique du siège, réparée à grand renfort de soudures avant la peinture finale. Une sellerie réussie cache une multitude de tâches préalables, invisibles et moins nobles que le client n'imagine jamais. Les moquettes sur mesure, par exemple, ont des bordures cachées. C'est plus esthétique, mais bien plus long et technique. Et pour restaurer deux sièges de W113 de A à Z, dans les règles de l'art, il faut compter une semaine de travail.

L'avenir

Expérience est le maître-mot. Il faut environ dix ans de pratique pour faire un sellier expérimenté. On voit trop d'auto-entrepreneurs qui s'installent, se décrètent selliers et capitulent rapidement en ayant abîmé l'auto et fait du tort à la profession. Thomas est fataliste : *« C'est super énervant et très dommage »*. Mais le métier attire à nouveau. *« Nous avons la chance, en ce moment, d'avoir deux apprentis à l'atelier. Nous les formons, nous les guidons patiemment et, quand ils commencent à être plus autonomes, nous leur donnons la liberté nécessaire. Ça prend du temps, mais quel plaisir de voir que la relève est là ! »* Thomas foisonne d'idées : *« Pour nos clients, nous avons créé le sac de voyage Polochon, souple, format week-end, totalement coordonné à leur auto et exclusivement fabriqué à partir de matériaux automobiles. Le cuir est identique à celui de la sellerie et les anses et renforts sont en tissu de ceinture de sécurité. Ils adorent, surtout qu'on peut les floquer ! Et pour Noël, je réfléchis à un autre projet très chouette destiné aux clients-pilotes »*. C'est sûr, chez ASCI, l'expérience n'a d'égale que la passion ! ■

ASCI
27, rue de Valence - 78410 Flins-sur-Seine
Tél. : 01 30 90 28 00 - *asci78.fr*

Voilà une moquette sur mesure pour l'arrière de la W113. Avec bordure et couture invisible, s'il vous plaît !

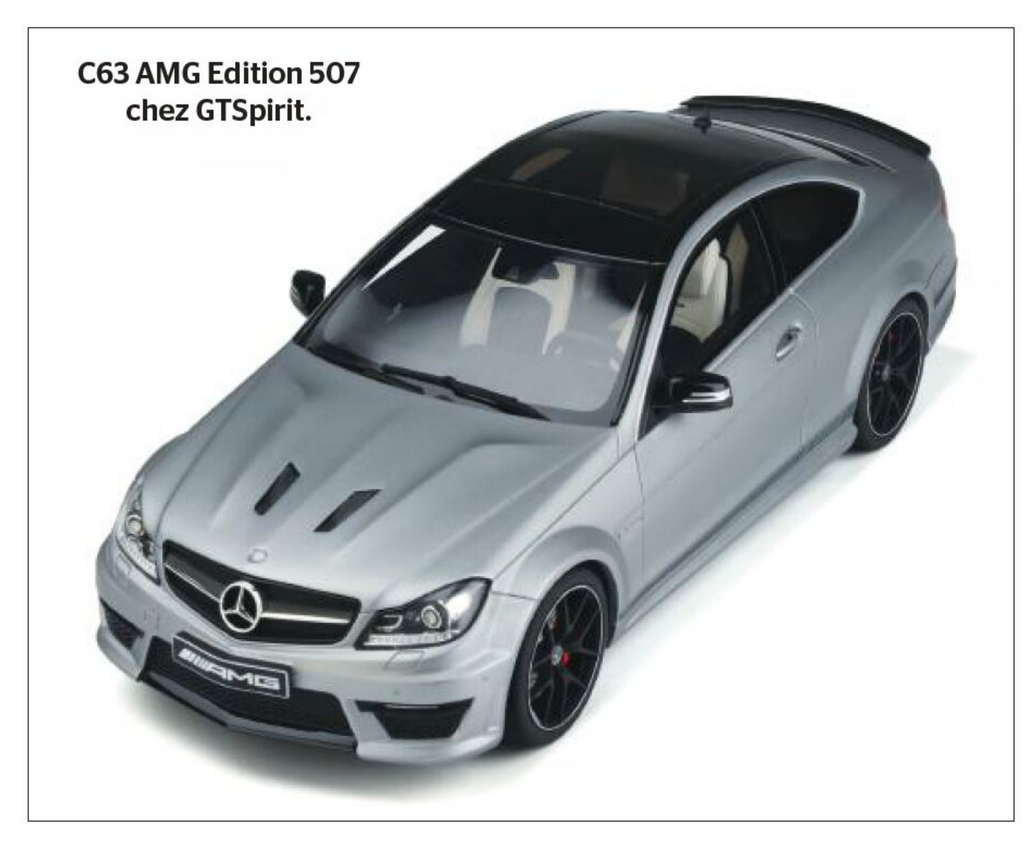
La qualité de l'ajustement fait la qualité de la capote. Difficile de faire mieux.

Travail dans les règles de l'art. On pique d'abord, puis on insère chaque bande de mousse. Beaucoup plus technique que de tout coudre ensemble !

MINIATURES **Beaucoup de nouveautés pour les fêtes ! À l'échelle 1/43e sauf autre indication.**

Corbillard Nagoya thaïlandais chez Autocult.

Classe E corbillard Wilcox chez GLM.



C63 AMG Edition 507 chez GTSpirit.

Brabus 900 Rocket Edition au 1/18e chez GTSpirit.

S 680 W06 chasse au tigre chez Autocult.

EQC SUV au 1/18e chez NZG.

170 VS de 1938 chez Autocult.

Concept Fascination 2010 chez Spark.

710 SS cabriolet
Castagna chez Ilario.

320 cabriolet B et cabriolet D 1937 chez Spark.

710 SS W06 cabriolet Murphy chez Matrix.

FOCUS SUR LES W114-115

Corbillard Pollmann 1972 chez Cult Scale.

Break Binz 1974 et ambulance Binz 1969 chez Matrix.

Pick-up Argentine 1974, limousine V114 1969 et berline-pick up Binz chez Matrix

200 série 2
chez Minichamps.

Crayford Estate 1971 chez Matrix.

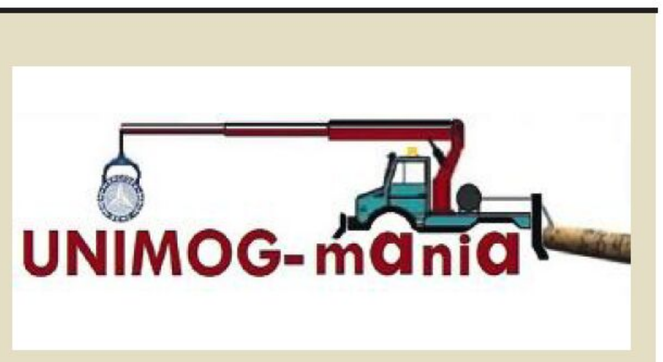
Coupé 280 C au 1/18e
chez Sunstar.

Sites & Forums

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

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

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



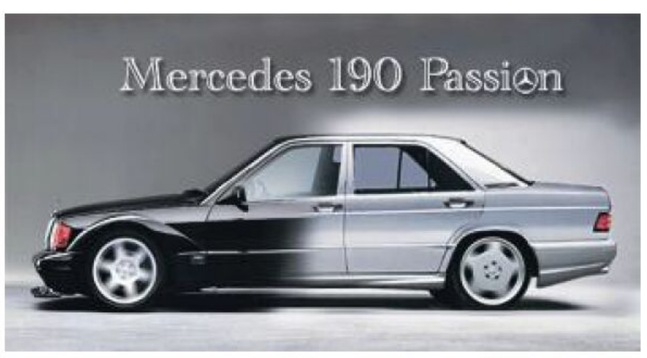
Unimog-mania
Le site des Unimog et MB-Trac :
https://www.unimog-mania.com/

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

PHOTOS DR

SL SERVICE

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR MERCEDES DE COLLECTION

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

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

190SL

230-280SL R113

280-560SL 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

LE SPÉCIALISTE DES

PAGODES

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

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes

☏ 06 76 54 04 70

parispagode@orange.fr

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

☐ N° 17

☐ N° 19

☐ N° 20

☐ N° 22

☐ N° 23

☐ N° 24

☐ N° 26

☐ N° 27

☐ N° 28

☐ N° 29

☐ N° 30

☐ N° 31

☐ N° 32

☐ N° 33

☐ N° 34

☐ N° 35

☐ N° 36

☐ N° 37

☐ N° 38

☐ N° 39

☐ N° 40

☐ N° 41

☐ N° 42

☐ N° 43

☐ N° 44

☐ N° 45

☐ N° 46

☐ N° 47

☐ N° 48

☐ N° 49

☐ N° 50

☐ N° 51

☐ N° 52

☐ N° 53

☐ N° 54

☐ N° 55

☐ N° 56

☐ N° 57

☐ N° 58

☐ HS#1 - Guide collection 2019/2020

☐ HS#2 - Guide collection 2020/2021

☐ HS#3 - Guide collection 2021/2022

COMMANDEZ SUR *etoilespassion.com*

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

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

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

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

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

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

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

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

> Je règle par chèque bancaire libellé à l'ordre de SOLAMI - 33 rue du Belvédère - 78750 Mareil-Marly

Les numéros 1 à 11 et 13/16/18/21/23/2/5/31/33/38/42/46/29/45/48 sont épuisés en versions papier.

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

ABONNEZ-VOUS !

FORMULE 1 AN
ABONNEMENT 4 NUMÉROS
35 € au lieu de 39,6 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 41 €

FORMULE 2 ANS
ABONNEMENT 8 NUMÉROS
67 € au lieu de 79,2 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 79 €

FORMULE 1 AN STAR
ABONNEMENT 4 NUMÉROS
+ 2 HORS-SÉRIES
58 € au lieu de 65,6 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 69 €

FORMULE 2 ANS STAR
ABONNEMENT 8 NUMÉROS
+ 4 HORS-SÉRIES
110 € au lieu de 131,2 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 129 €

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

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

BULLETIN D'ABONNEMENT À DÉCOUPER ET À RENVOYER

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

Je m'abonne à Étoiles PASSION et je choisis :

FORMULE 1 AN
- ☐ 35 € (France)
- ☐ 41 € (Etranger)

FORMULE 1 AN STAR
- ☐ 58 € (France)
- ☐ 69 € (Etranger)

FORMULE 2 ANS
- ☐ 67 € (France)
- ☐ 79 € (Etranger)

FORMULE 2 ANS STAR
- ☐ 110 € (France)
- ☐ 129 € (Etranger)

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

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

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

○ M ○ Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : ..... Ville : .....

Tél. : .....

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

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

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

EP 59

PETITES ANNONCES

GRATUITES*

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

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

190 E automatique
08/1992 - 245000 km - 4500 €, Orléans (45) - Tél. : 02 38 68 30 48

E 400
1992. Ttes options. 188000 km. Int Cuir. Sièges Mémoire. Rideau AR-BVA. 16000 €. Montauban. Tél. : 06 22 15 47 30

190 SL Cabriolet
1958. 4 cyl. - 105 cv. 71739 km. TBE. Expertisée. 120000 €. Tél. : +33 2 35 20 57 02 Email : atelier.rp76@orange.fr

190 W121
1957. Entièrement d'origine. 3e main. État exceptionnel. 121000 km, 29500 €. France. Tél. : +33 6 08 37 07 84

190 SL
1957. Intérieur cuir beige, entièrement d'origine. 148000 €. France. Mail : commercial@garagebonneroute.com

190 SL W121
Intérieur cuir bleue. 92297 km, 137000 € (non certifiés). France. Mail : commercial@garagebonneroute.com

280 SE
Première main. État neuf. 33000 km, 30000 €. France. Tél. : +33 6 07 14 20 44

560 SL R107
1986. 2e main. Parfait état. 80000 km, 42000 €. France. Tél. : +33 6 07 14 20 44

SLK R171
2004. CT OK. Révision récentee. Bâche neuve. Dort dans garage, 50000 km, 16500 €. France. Tél. : +33 6 12 97 64 15

280 SL Pagode
1970. 3e main. État d'origine exceptionnel. 75000 km, 115000 €. France. Tél. : +33 6 07 14 20 44

SL 320 Cabriolet
1996. Hard top. Jantes AMG. Origine Allemande avec son carnet. 128000 km, 25000 €. France. Tél. : +33 6 62 79 85 31

W153
1939. Rare. À restaurer. Moteur reconditionné. Châssis refait. 59000 €. France. Tél. : +33 6 51 70 05 35

190 E 2.6
1990. 2e main. Carnet Mercedes. BEG. Révisée. 152859 km, 11000 €. France. Mail : fraissard.daniel@gmail.com

450 SL
1978. Remise en état mécanique complète + peinture chez Étoiles Collections, 39000 €. France. Tél. : +33 609455083

560 SL R107
3e main. État concours., 80000 km, 48000 €. France. Tél. : +33 6 07 14 20 44

500 SL
2004. Boite 7G. 3e main. Factures et carnet d'entretien. 168000 km, 21600 € (ferme). France. Tél. : +33 6 80 43 81 51

E200 Cabriolet Série Prestige
1995. État exceptionnel. Aucun frais à prévoir. CT OK. 169120 km, 16000 €. France. Tél. : +33 6 34 37 09 84

E200 W124
114000 km, 12500 €. France. Tél. : +33 6 21 79 30 37

300 SL
Complètement remise à neuf avec factures officielles Mercedes. 23000 €. France. Tél. : +33 6 70 60 12 17

500 CL
2007, 62000 km, 22000 €. France. Tél. : +33 7 81 08 78 49

La boutique Etoile MD

Les pièces détachées pour les passionnés !

http://www.etoilemd.com

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

Appelez-nous au 06 07 38 14 86

E-mail : boutique@mercedes-damien.com

Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !

Plus de 1 600 000 de messages postés,

Plus de 72 000 membres,

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

http://mercedes-benz.forumactif.com

Mercedes-Damien est partenaire

PETITES ANNONCES

PRESTIGE AUTO RADIO

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

Depuis 20 ans, une expérience et une passion uniques.

www.prestigeautoradio.fr

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

300 SL R129
1990, 169 700 km, 17 800 €. France. Tél. : +33 6 20 47 19 88

400 E
1992. Toutes options. Int. cuir. Sièges à mémoire. Rideau arrière… 188 000 km, 16 000 €. France. Tél. : +33 6 22 15 47 30

350 SL Cabriolet
1973. Moteur V8. Modèle rare carrossé Zender. 130 000 km. Prix sur demande. France. Tél. : +33 6 77 46 10 98

600 E
1996. Noir/cuir exclusif noir/gris. ADS. Frigo. AMG 18… 76 950 km, 38 900 €. France. Tél. : +33 3 44 57 01 65

200 W21
1935, 50 000 km, 45 000 €. Paris, France. Tél. : +33 6 79 61 06 14

SL 230 W113
1966, 1 km, 53 000 €. Saint-Marcel-Lès-Valence, France. Tél. : +33 6 09 35 09 09

SL 280 Pagode
1969, 89 000 km, 73 000 €. Sainte-Marie-de-Ré, France. Tél. : +33 6 07 84 40 67

280 CE
1974, 195 000 km, 15 900 €. Angers, France. Tél. : +33 6 81 16 36 06

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

350 SE W116
1976, 239 000 km, 14 000 €. Paris, France. Tél. : +33 6 79 61 06 14

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

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

ML 320 CDI A
2005, 191 000 km, 11 350 €. Paris, France. Tél. : +33 7 53 23 30 06

C 220 CDI Avantgarde Sport Edition
2005, 122 000 km, 6 499 €. Selestat, France. Tél. : +33 7 69 26 27 20

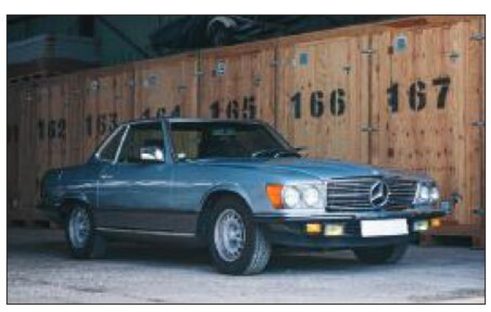
230
1983, 210 831 km, 10 995 €. En Belgique, France. Tél. : +32 4 79 68 81 97

SL 300 24
1986, 96 000 km, 37 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

CLK 63 AMG Avantgarde A
2007, 43 000 km, 55 000 €. Bordeaux, France. Tél. : +33 6 07 25 09 40

190 SL
1962, 13 081 km, 119 900 €. Athis Mons, France. Tél. : +33 1 60 48 52 52

300
1980, 292 000 km, 3 900 €. Le Perreux sur Marne, France. Tél. : +33 6 24 29 06 55



SL 500 R107
1983, 69 000 km, 37 500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

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

SLK 200 K A
2006, 74 400 km, 16 000 €. La Ciotat, France. Tél. : +33 6 71 12 82 93

AUTO SCOUT 24

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

Téléchargez gratuitement l'application:

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

www.autoscout24.fr

*18/09/2018

PETITES ANNONCES

E 220 CDI Avantgarde Auto
1999, 177 000 km, 2 499 €. Lille, France, France. Tél. : +33 6 37 46 44 60

300
1981, 137 170 km, 4 500 €. Nice, France. Tél. : +33 7 69 68 91 66

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

190 E
1983, 75 000 km, 8 450 €. Sulniac, France. Tél. : +33 6 31 34 39 75

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

S 560
1989, 165 000 km, 22 900 €. Fegersheim, France. Tél. : +33 1 76 54 89 23

190 E 2.5 16V
1989, 272 000 km, 26 900 €. Saint-Denis-de-Cabanne, France. Tél. : +33 6 69 98 86 97

190 E 2.5-16
1990, 203 000 km, 27 000 €. Saint-Andre, France. Tél. : +33 6 27 40 83 75

300 E 24S
1991, 106 485 km, 13 800 €. La-Chapelle-des-Fougeretz, France. Tél. : +33 6 34 22 11 51

CE 300 SportLine A
1991, 159 000 km, 9 500 €. Bucarest, France. Tél. : +33 6 62 96 81 83

SL 60 AMG
1992, 162 000 km, 49 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 6 51 29 31 95

250 CE
1970, 34 972 km, 12 000 €. Montauban, France. Tél. : +33 5 63 66 95 05

E 300 D Turbo
1992, 345 123 km, 3 990 €. Thionville, France. Tél. : +33 7 44 57 12 23

280 PAGODE
1969, 159 000 km, 154 990 €. Nice, France. Tél. : +33 7 71 67 26 87

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

S 450 SE W116
1973, 182 745 km, 11 500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

E 250 Tbo D Référence A
1994, 146 100 km, 14 900 €. Alès, France. Tél. : +33 6 95 08 25 18

E 280 Break Prestige
1995, 187 000 km, 11 990 €. Thionville, France. Tél. : +33 6 21 50 86 44

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

CE 230
1984, 103 154 km, 17 990 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

C 250 TD Classic
1997, 177 000 km, 3 500 €. Le Castellet, France. Tél. : +33 6 10 52 50 06

SLC 350 slc bva
1972, 39 725 km, 19 990 €. Evreux, France. Tél. : +33 2 32 34 15 90

S300 Turbo D Prestige
1997, 455 000 km, 5 299 €. Fenay, France. Tél. : +33 7 84 05 62 34

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

AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques

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

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

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

www.autohaus60.com

*Région Ile de France, autres régions sur demande

LOKAstar

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

PETITES ANNONCES

SL 300 24 A
1991, 86000 km, 19900 €. Fleury-les-Aubrais, France. Tél. : +33 6 75 04 83 31

350 SL
1973, 170000 km, 28500 €. Chateaurenard, France. Tél. : +33 6 83 85 58 14

SL 500
1997, 202000 km, 20700 €. Strasbourg, France. Tél. : +33 6 84 57 99 57

190 SL
1963, 50273 km, 125000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

SLK 200 Kompressor
1998, 160000 km, 5990 €. Fos-sur-Mer, France. Tél. : +33 4 42 05 30 00

E 300 D
1990, 311888 km, 1990 €. Gainneville, France. Tél. : +33 2 35 30 13 93

S 500 Classe L
2006, 63000 km, 29000 €. Gaillon, France. Tél. : +33 6 05 85 38 10

500
1992, 140493 km, 59990 €. Nalliers, France. Tél. : +33 2 51 30 96 90

CLK 320 Sport A
1998, 59000 km, 11500 €. Neuf-Brisach, France. Tél. : +33 6 11 11 44 04

300 SE
1966, 66700 km, 77500 €. Gassin, France. Tél. : +33 6 89 39 30 71

E 290 TD Classic A
1998, 485000 km, 1500 €. Arrouede, France. Tél. : +33 6 33 71 29 11

450
1977, 212000 km, 12500 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. : +33 9 88 44 83 75

300
1965, 53400 km, 150000 €. Auch, France. Tél. : +33 6 73 64 46 69

S 300 TD
1998, 291000 km, 9900 €. Villeurbanne, France. Tél. : +33 6 99 47 07 08

190 SL
1956, 76000 km, 109990 €. Corps-Nuds, France. Tél. : +33 7 50 41 49 30

500 E
1996, 75300 km, 65000 €. Auch, France. Tél. : +33 6 73 64 46 69

G 350
2013, 150000 km, 60950 €. Enghien-les-Bains, France. Tél. : +33 7 58 81 64 60

SLC 450
1975, 147338 km, 27000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

S 280 SE W126
1983, 304 km, 6700 €. Le Muy, France. Tél. : +33 4 94 96 03 45

250 S berline
1966, 83500 km, 16000 €. Le-Mesnil-en-Thelle, France. Tél. : +33 3 62 02 80 00

CLK 230 K Sport
1999, 261232 km, 500 €. Moissac, France. Tél. : +33 6 48 01 81 55

SL 600
1993, 83850 km, 28000 €. Paris, France. Tél. : +33 6 11 70 15 22

CLK 320 Elégance A
1999, 88000 km, 6000 €. Metz, France. Tél. : +33 6 51 86 40 02

SL 230
1964, 10205 km, 78500 €. Marcq, France. Tél. : +33 6 14 24 11 40

E 220 CDI Elegance
2001, 110000 km, 6000 €. Paris, France. Tél. : +33 6 03 70 01 71

CLK 430 Elégance A
2000, 121000 km, 24500 €. Soultzbach Les Bains, France. Tél. : +33 6 48 40 93 43

280 SE
1969, 195000 km, 49895 €. Gembloux (Belgique), France. Tél. : +32 4 95 51 72 00

SL 450 EU
1974, 169500 km, 38000 €. Alès, France. Tél. : +33 6 46 05 40 69

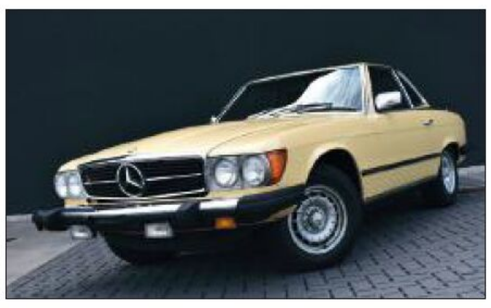
E 320 CDI Avantgarde A
2000, 293814 km, 1000 €. Branges, France. Tél. : +33 6 20 78 82 65

190 2.3-16 soupapes
1987, 238995 km, 31990 €. Nalliers, France. Tél. : +33 2 51 30 96 90

190 E 2.3 16V Confort
1986, 223600 km, 22900 €. Montbéliard, France. Tél. : +33 6 79 17 41 57

CLK 230 Kompressor Elegance
2000, 225000 km, 2500 €. Drobeta-Turnu Severin, France. Tél. : +33 7 74 04 45 81

ML 320 A
2001, 174661 km, 5500 €. Puteaux, France. Tél. : +33 6 28 02 03 83

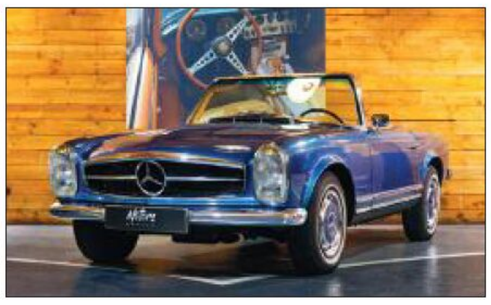


SL 450
1981, 63715 km, 14995 €. En Belgique, France. Tél. : +32 4 79 68 81 97

G 400 Amg
2001, 165000 km, 35000 €. Saint-Etienne, France. Tél. : +33 6 71 12 58 48

E 270 CDI Classic
2001, 172000 km, 5000 €. Auxerre, France. Tél. : +33 6 82 00 79 92

C 200 T CDI Elegance
2001, 365000 km, 2900 €. Noyon, France. Tél. : +33 7 76 95 31 57



230 SL Pagode
1966, 100000 km, 74990 €. Nice, France. Tél. : +33 7 71 67 26 87

E 500 BlueEfficiency Executive A
2011, 177000 km, 22500 €. Saint-Jean-Cap-Ferrat, France. Tél. : +33 6 34 69 61 90

E 220 CDI Classic
2001, 281000 km, 3000 €. Braine-le-Comte, France. Tél. : +33 4 78 91 45 48

S 560 SEC A
1990, 86700 km, 35000 €. Auch, France. Tél. : +33 6 73 64 46 69

SL 300
1994, 178200 km, 17500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 1 76 24 17 50

S 300
1988, 300000 km, 9000 €. Le Muy, France. Tél. : +33 4 94 96 03 45

C 220 CDI
2002, 87450 km, 4490 €. Serignan, France. Tél. : +33 6 29 10 73 90

S 320 CDI
2002, 250000 km, 4800 €. Thouars, France. Tél. : +33 6 02 37 72 99

CLK 200 Kompressor Avantgarde
2002, 165000 km, 6500 €. Saint-Quentin, France. Tél. : +33 6 50 01 25 77

SL 350 Séquentronic
2003, 189400 km, 14900 €. Lille, France. Tél. : +33 6 98 89 53 94

E 320 Elégance Pack Luxe A
2003, 56000 km, 13000 €. Beausoleil, France. Tél. : +33 7 56 84 20 30

PETITES ANNONCES

E 270 Break CDI Elégance A
2003, 263 000 km, 3 250 €. Clermont-Ferrand, France. Tél. : +33 7 69 95 74 55

C 200 CDI DPF (BlueEFFICIENCY) 7G-TRONIC Elegance
2011, 154 000 km, 11 500 €. Brive-la-Gaillarde, France. Tél. : +33 6 95 48 86 77

GL 320 CDI 4Matic 7G-TRONIC
2009, 90 600 km, 15 900 €. Nice, France. Tél. : +33 6 59 73 04 63

190 SL
1956, 5 000 km, 39 990 €. Marseille, France. Tél. : +33 6 21 75 00 78

220 SE
1963, 110 000 km, 35 000 €. Le-Mesnil-en-Thelle, France. Tél. : +33 3 62 02 80 00

CLK 270 CDI Elegance
2003, 245 000 km, 3 750 €. Livry-Gargan, France. Tél. : +33 6 74 21 74 59

SL 600 A
2003, 110 000 km, 39 000 €. Bucarest, France. Tél. : +33 7 72 03 36 16

C 220 CDI BlueEfficiency Fascination
2013, 208 497 km, 15 000 €. Freyming-Merlebach, France. Tél. : +33 6 08 16 38 49

SLK 200 K
2003, 150 000 km, 9 990 €. Antibes, France. Tél. : +33 7 82 92 36 34

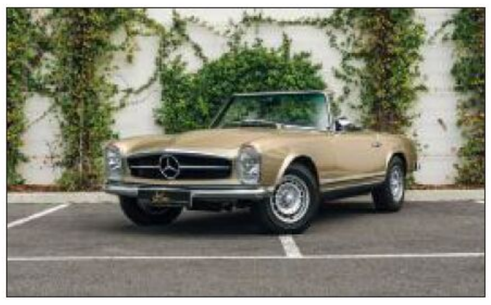
C 55 AMG
2004, 172 000 km, 17 500 €. Saint-Martin D'Oydes, France. Tél. : +33 6 45 03 24 35

E 55 AMG
2004, 96 000 km, 28 500 €. Nantes, France. Tél. : +33 6 62 07 84 17

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

S 420
1987, 135 700 km, 26 900 €. Nalliers, France. Tél. : +33 2 51 30 96 90

E 420 CDI 7G-TRONIC Avantgarde DPF
2008, 179 000 km, 13 000 €. Nemours, France. Tél. : +33 7 82 49 69 45



SL 280
1971, 3 500 km, 215 000 €. Monaco, France. Tél. : +33 6 09 96 34 78

C 63 AMG Avantgarde A
2009, 76 500 km, 43 900 €. Voiron, France. Tél. : +33 6 06 48 66 85

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

C 220 T CDI DPF Automatik Avantgarde
2008, 299 000 km, 5 390 €. Fegersheim, France. Tél. : +33 6 12 93 27 17

CLK 320 CDI 7G-TRONIC Avantgarde DPF
2008, 183 800 km, 11 900 €. Perpignan, France. Tél. : +33 6 16 48 81 50

S 63 AMG
2009, 130 000 km, 31 900 €. Antibes, France. Tél. : +33 7 88 37 77 23

G 55 AMG Long A
2010, 15 000 km, 85 000 €. Paris, France. Tél. : +33 6 03 55 53 01

E 250 CDI Avantgarde BVA
2010, 218 000 km, 10 990 €. La Gorgue, France. Tél. : +33 6 07 43 07 98

SL 230
1964, 56 000 km, 82 000 €. Le Ban Saint Martin, France. Tél. : +33 7 71 89 64 25

SL 230 version française
1963, 120 000 km, 80 000 €. Sainte Maxime, France. Tél. : +33 6 08 31 01 64

Pierre Brunelin

SPÉCIALISTE OCCASIONS MERCEDES INDEPENDANT

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

Retrouvez tout notre stock sur :
www.brunelin.com

DSA PARIS

ENTRETIEN • REPARATION
ACHAT • DEPOT VENTE

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

Spécialiste
Mercedes Benz

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

Etoile 67 Classic

Clinique ELECTRO - DIESEL

Après

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

Avant

Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

BOSCH
Diesel Service

www.clinique-electro-diesel.fr

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

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

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers

CARROSSERIES		MODELES	ANNEES	COTE -	COTE +
Les « 220 »					**W187**
W187	berline	220	51-54	13 000	24 000
W187	cabrio A	220	51-55	60 000	110 000
W187	cabrio B	220	51-53	50 000	120 000
W187	coupé	220	53-55	35 000	65 000
Les « 300 »					**W186 - W188 - W189**
W186	limousine	300 /b /c	51-57	25 000	60 000
W189	limousine	300 d	57-62	35 000	85 000
W186	cabriolet D	300 /b /c	52-56	90 000	150 000
W189	cabriolet D	300 d	58-62	120 000	230 000
W188	cabriolet	300 S	52-55	150 000	230 000
W188	cabriolet	300 Sc	56-57	170 000	250 000
W188	coupé	300 S	52-55	120 000	180 000
W188	coupé	300 Sc	55-58	130 000	200 000
W188	roadster	300 S	52-55	180 000	260 000
W188	roadster	300 Sc	56-58	200 000	280 000
« Ponton » quatre cylindres					**W120 - W121**
W120	berline	180 /a /b /c	53-62	5 000	17 000
W120	berline	180 D /b /c	54-62	4 000	16 000
W121	berline	190 D /b	58-61	5 000	12 000
W121	berline	190 /b	56-61	5 000	13 000
W120	break	180 Binz	56-59	14 000	18 000
W121	break	190 Binz	57-61	14 000	18 000
W121	roadster	190 SL	55-63	60 000	140 000
La 300 SL					**W198**
W198	coupé	300 SL	54-57	1 000 000	1 600 000
W198	coupé	300 SL Alu	54-57	4 000 000	7 000 000
W198	roadster	300 SL	57-63	900 000	1 300 000
« Ponton » six cylindres					**W105 - W128 - W180**
W180	berline	220 a	54-56	9 500	15 000
W105	berline	219	56-59	9 500	15 000
W180	berline	220 S	56-59	11 000	16 000
W128	berline	220 SE	58-60	11 000	18 000
W180	coupé	220 S	56-59	30 000	65 000
W128	coupé	220 SE	58-59	33 000	68 000
W180	cabriolet	220 S	56-59	55 000	115 000
W128	cabriolet	220 SE	58-60	60 000	125 000
« Heckflosse »					**W110 - W111 - W112**
W111	berline	220 b	59-65	9 000	17 500
W111	berline	220 Sb	59-65	10 000	19 000
W111	berline	220 Seb	59-65	11 000	21 000
W112	berline	300 SE	61-65	17 000	35 000
W112	berline	300 SE Lang	63-65	19 000	3 800
W111	berline	230 S	65-68	8 500	11 000
W110	berline	190 c / 190 Dc	61-65	8 500	12 000
W110	berline	200 / 200D	65-68	8 500	14 000
W110	berline	230	65-68	9 500	15 000
W111	break	230 S Universal	66-67	35 000	50 000
W110	break	190 Dc Universal	66-68	20 000	40 000
W110	break	200 / 200 D Universal	66-68	20 000	40 000
W110	break	230 Universal	66-68	25 000	35 000
W111 - W112					**W111 - 112**
W111	coupé	220 Seb	61-65	22 000	35 000
W111	coupé	250 SE	65-67	24 000	39 000
W112	coupé	300 SE	62-67	27 000	49 000
W111	coupé	280 SE	68-69	29 000	52 000
W111	coupé	280 SE Flachkühler	70-71	36 000	68 000
W111	coupé	280 SE 3.5	69-71	38 000	69 000
W111	cabriolet	220 Seb	61-65	48 000	125 000
W111	cabriolet	250 SE	65-67	58 000	145 000

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

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

Youngtimers

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

MODELE	ANNEES	COTE -	COTE +
W126 - Classe S - Série 2			**W126 / 2**
260 SE	85-91	9 000	18 000
300 SE	85-91	9 000	18 000
300 SEL	85-91	9 000	18 000
420 SE	85-91	9 800	19 500
420 SEL	85-91	9 800	19 500
500 SE	85-92	10 000	22 000
500 SEL	85-92	11 000	23 000
560 SE	88-91	12 000	24 000
560 SEL	85-92	13 000	25 000
C126 - Coupés SEC - Série 1			**C126 / 1**
380 SEC	81-85	10 000	28 000
500 SEC	81-85	14 000	32 000
C126 - Coupés SEC - Série 2			**C126 / 2**
420 SEC	85-91	14 000	33 000
500 SEC	85-91	14 000	35 000
560 SEC	85-91	16 000	38 000
W201- Berline 190			**W201**
190 D	83-93	3 000	7 500
190 D 2.5	83-93	4 500	9 500
190 D 2.5 Turbo	86-93	4 500	10 500
190	82-91	4 500	8 000
190 E / 190 E 2.0	82-93	4 000	10 000
190 E 2.3	83-93	4 000	10 000
191 E 2.6	86-93	5 000	10 000
192 E 2.3-16	85-88	6 000	25 000
190 E 1.8	90-93	15 000	9 000
190 E 2.6-16	89-91	18 000	32 000
190 E 2.5-16 Evolution	89-89	60 000	70 000
190 E 2.5-16 Evo. II	90-90	100 000	140 000
W124 - Berline			**W124**
200 D / E 200 Diesel	85-95	5 000	10 000
250 D Turbo	88-95	6 000	12 000
E 250 Turbodiesel	88-95	6 000	12 000
300D / E 300 Diesel	85-95	6 500	14 000
300 D Turbo	86-95	6 500	14 000
E 300 Turbodiesel	86-95	6 500	14 000
200 / 200 E / E 200	85-95	5 000	11 000
260 E	85-92	7 000	12 000
280 E / E 280	92-93	7 000	12 000
300 E	85-92	7 000	14 000
220 E / 230 E / E 220	89-96	5 000	11 000
300 E-24 / 320 E / E 320	89-95	7 500	14 500
400 E / E 420	91-95	18 000	36 000
500 E / E 500	91-95	22 000	47 000
W124 - Break			**S124**
200 TD	85-91	4 000	12 000
250 TD / E 250 Diesel	85-89	4 000	12 000
250 TD Turbo	90-96	5 000	130 000
E 250 Turbodiesel	90-96	5 000	13 000
300 TD / E 300 Diesel	86-96	5 500	14 000
300 TD Turbo	86-96	6 000	14 500
E 300 Turbodiesel	86-96	6 000	14 500
200 T/ E 200	85-96	5 500	12 500
200 TE/220 TE/230 TE/E 220	88-96	5 500	13 500
280 TE/300 TE/E 280	85-96	6 300	15 500
300 TE-24/320 TE/ E 320	89-92	8 000	21 000

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

LE CARNET DES BONNES ADRESSES Étoiles PASSION

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

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

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

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

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

Davis Mongazons
Brillant et dynamique concessionnaire à Magnanville, il a été le premier à nous contacter, voici trois ans, lors de l'ouverture de son département consacré aux anciennes. Depuis, nous échangeons régulièrement avec Éric Herreman, homme à la passion pure.
Avenue de l'Europe - 78200 Magnanville
01 30 92 86 66

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

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

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

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

Michelin classiques
Lors de la récente réunion des R et C 107, l'expert présent remarquait deux choses : peu de SL arboraient des balais d'essuie-glaces en acier et des Michelin aux profils classiques, comme à l'origine. Baptisés XWX, ces Michelin, en versions modernes, aux dimensions adaptées et reprenant les dessins d'époque sont disponibles sur *classic.michelin.com*

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

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

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

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

PHOTOS D.R.

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

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

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

300 SL, etc.
On l'ignore trop souvent, mais l'un des plus illustres chasseurs, connaisseurs et restaurateurs de Mercedes 300 SL est français. C'est Nicolas Jambon-Bruguier, dont le Classic Sport Leicht s'ouvre, depuis l'arrivée de François Bieuvelet, à l'entretien et à la restauration d'autres modèles.
06 28 57 53 11 et *contact@classicsportleicht.com.*
classicsportleicht.com

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

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

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

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

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

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

BPM héritage

CRÉATEURS DE SOUVENIRS

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

Mercedes 560 SL 1986
105 000 km d'origine

Mercedes 300 SL 24 1993
8 400 km d'origine

Mercedes 190 SL 1961
Restaurée

Mercedes 350 SLC 1975
15 000 km d'origine

Mercedes 230 SL 1965
59 000 km d'origine

Mercedes 600 1969
État exceptionnel d'origine

Mercedes 280 SE coupé 1969
Boite 5 vitesses

Mercedes 450 SEL 6.9 1976
101 000 km d'origine

Citroën ID 19 Confort 1966
39 000 km d'origine

Mercedes 170 VB cabriolet 1938

Peugeot 504 injection coupé 1971
29 000 km d'origine

VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION

www.bpmheritage.fr

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

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

Il y a plus simple pour protéger votre véhicule.

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

91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

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

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

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

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