Étoiles passion

Étoiles passion

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

#63

TRIMESTRIEL
JANVIER/FÉVRIER/MARS 2024

BREAKS MERCEDES

W123 vs W213

TRADITION ANCRÉE



Nouvelle Classe E



Toujours plus technologique

Mercedes 190 SL



Plus qu'une simple automobile

1974



L'année bénie de Mercedes

www.etoilespassion.com

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

L 12454 - 63 - F: 9,90 € - RD

SPOKEditions

EQE SUV

NOUVEAU SUV 100% ÉLECTRIQUE.

Jusqu'à 570 km d'autonomie*.



A 0 g CO_2/km
B
C
D
E
F
G

***Autonomie électrique du modèle présenté : 547 km (cycle mixte WLTP). Autonomies Gamme EQE SUV (hors modèle AMG) : 462-574 km (cycle mixte WLTP) / 523-672 km (cycle urbain WLTP). Consommation électrique : 18.2-21.4 kWh/100 km (cycle mixte WLTP).** Données au 09/05/23 susceptibles d'évoluer. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

Flashez pour voir le film

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer

Directeur de la publication
Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com
Directeur artistique
Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwostudio.fr
Ont collaboré à ce numéro
Philippe Auquebon, Hubert Baradat, Paul Campion, Hervé Chauvin, Michel Tona.
Secrétaire de rédaction
Sylvain Lhote
Photographes
Philippe Auquebon, Paul Marsan, Jérôme Millerin, Clément Morra, Stéphan Pham, Automuseum Dr. Carl Benz, Garage Bonne Route, Heliquo, NK Classic Cars, Mercedes-Benz et DR.
Webmaster
Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com
Rédaction
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
+33 (0)6 89 47 67 22
philippe@etoilespassion.com
Publicité
Trajectoire Médias
Nicolas Berthy
+33 (0)6 80 15 13 48
nicolas@trajectoire-medias.fr
Abonnements
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
+33 (0)5 34 56 35 60
etoilespassion@abomarque.fr

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

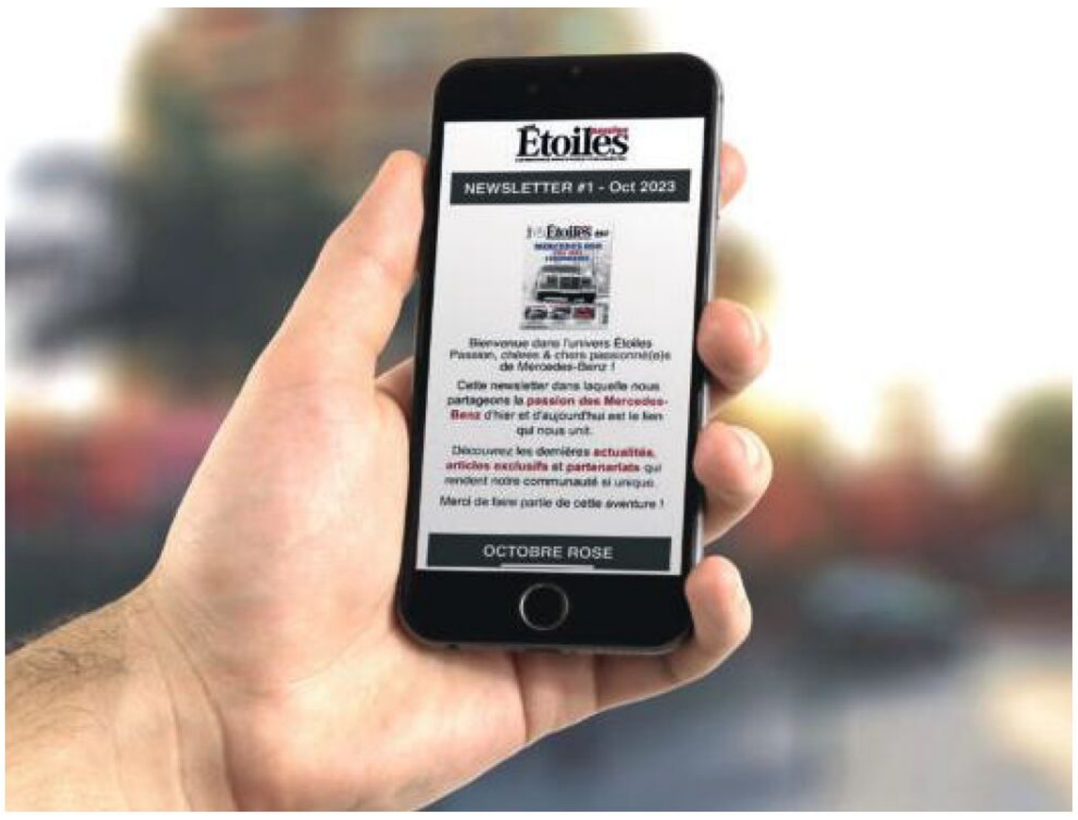
Imprimé au Portugal par
Lidergraf

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

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

Photos de couverture : Paul Marsan, Mercedes-Benz, Jérôme Millerin.

L'ÉDITO



© Creative Commons CC0.

Gardons le contact !

On l'entend à longueur de journée : aujourd'hui, les réseaux sociaux ont une importance capitale. Alors, avec l'équipe d'*Étoiles Passion*, nous avons décidé de nous pencher aussi sur cette question. Pas simplement pour paraître modernes et faire comme les autres, mais bel et bien pour garder le contact avec vous, amis lecteurs. Ainsi, au lieu d'une fréquence trimestrielle, nous pourrons échanger avec vous tous les mois, puisque deux newsletters mensuelles seront envoyées entre les magazines classiques. Pour partager avec vous des informations exclusives, pour annoncer des évènements, pour mettre en avant nos partenaires fidèles… Pour vous abonner, rien de plus simple, rendez-vous sur le site Internet *www.etoilespassion.com* et le pop-up « Newsletter » apparaît automatiquement. N'hésitez pas !

Mais comme le papier n'est pas mort, dans ce numéro #63, le premier de l'année, vous découvrirez l'essai de la nouvelle Classe E, un splendide 190 SL et nous vous raconterons tout sur le 8e Festival Étoiles Passion. Concernant les breaks W123 qu'on aime tant, vous saurez, bien sûr, tout sur la fin de la restauration du W123 300 TD, mais aussi sur un 240 TD d'origine que nous avons comparé à sa lointaine – mais très actuelle – descendance.

En résumé, un numéro varié, parfait pour vous accompagner pendant les fêtes que toute l'équipe d'*Étoiles Passion* vous souhaite excellentes !

Philippe Auquebon
philippe@etoilespassion.com

DÉFI
POUR HOMME

MARQUE PREMIUM MASCULINE

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

SOINS MASCULINS PREMIUM

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

JANVIER
FÉVRIER
MARS
2024

#63

SOMMAIRE

6 Actus
Échos, trouvailles, dernière minute...

8 Garde-temps
Les nouveautés horlogères

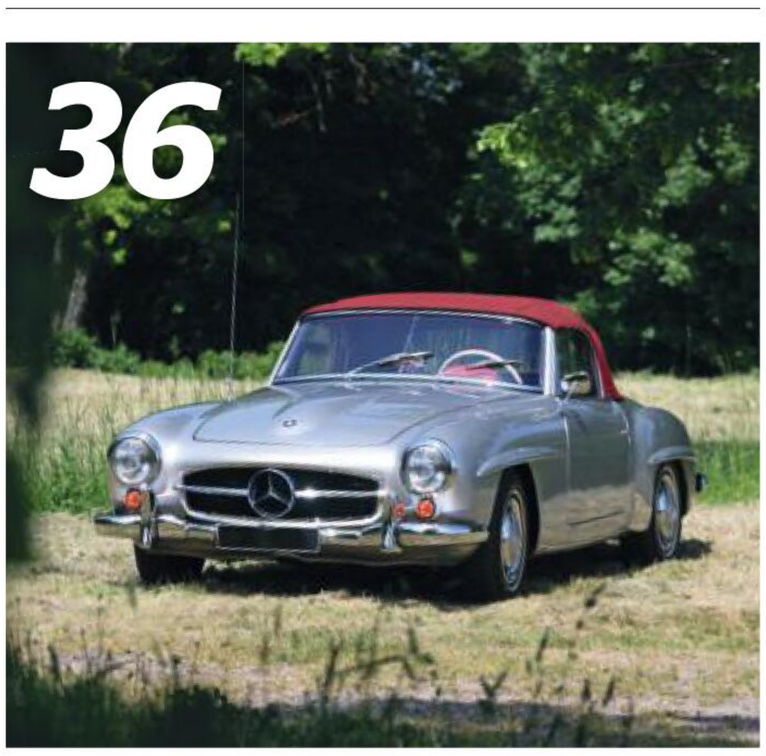
10 Lifestyle
Trouvailles chics et sincères

14 Nouveauté
Berline Classe E : techno festival

20 Course historique
Monte-Carlo Historique : jamais deux sans trois !

22 Événement
8e festival Étoiles Passion : journée des patrimoines

28 Saga
Il y a 70 ans, deux SL au Salon de New York



36 Passionné
Mercedes-Benz 190 SL, maillon de l'histoire automobile

42 Prototype
Design : l'étude SL X

48 Anniversaire
Mercedes-Benz SLR McLaren : compromis malchanceux

52 Historique
C. Benz Söhne, les autres Benz



58 Comparatif
240 TD 1983 / 220d break 2023 : pas si différents

66 Saga
Le triomphe des 450 : quatre Mercedes « Voitures de l'année 1974 »

74 Carrossiers
Karmann, fournisseur de carrosseries

76 Restauration
300 TD, indestructible charmeur !

82 Miniatures
Mini-autos et maxi-passion

85 Petites annonces

94 Cotes oldtimers et youngtimers

96 Clubs
Sites et forums

98 Bonnes adresses
Le carnet d'*Étoiles Passion*

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



À commander en ligne dès maintenant !
ferdinandlemag.com

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

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

25 % des modèles AMG vendus sont des G63



La division sportive de Mercedes-Benz se porte bien. En Europe, les ventes de modèles AMG ont augmenté de 57 % au cours du premier semestre 2023. Mais, contrairement à ce que l'on pourrait croire, notamment depuis le lancement du modèle Mercedes-AMG SL, c'est bien l'inaltérable Classe G qui se taille la part du lion. En effet, une AMG sur quatre est un G63... véhicule qui démarre à 190 000 € !

D.R.



D.R.

Mercedes fait le poids !

Vous le savez, les véhicules modernes ont une forte tendance à l'embonpoint, particulièrement les Mercedes-Benz. Sur les cinq véhicules les plus lourds roulant en Europe, deux viennent de la marque à l'Étoile : l'EQS SUV, qui affiche 2 845 kg dans sa version 580 4Matic AMG Line, se classe troisième tandis que la Maybach GLS est cinquième avec ses 2 815 kg en version Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic Mild Hybrid, équipée du moteur 4.0 V8 biturbo. C'est lourd, l'électrique !

AIRBAGS POUR LES PASSAGERS ALLONGÉS

Conséquence de la conduite autonome, les occupants pourront bientôt s'adonner à la lecture, faire la sieste, discuter ou travailler... et se relaxer en inclinant les sièges vers l'arrière. C'est pourquoi Mercedes développe déjà des airbags adaptés à la position allongée, car les airbags traditionnels n'auront, bien sûr, pas la même efficacité. Selon Paul Dick, le directeur du département sécurité chez Mercedes, les airbags seront peut-être logés dans les piliers centraux, dans les ceintures ou dans les sièges eux-mêmes. À suivre.



D.R.



D.R.

Sortie de grange

RM Sotheby's vient d'adjuger une très rare (moins de 200 exemplaires) Mercedes 370 S Mannheim Sport Cabriolet de 1933 fabriquée sur le châssis le plus court de la gamme et équipée d'un moteur six cylindres en ligne de 3,7 litres et 75 ch propulsant l'ensemble à environ 120 km/h. Le montant de la transaction a dépassé les 300 000 €.

Mercedes 300 SEL 6.3 Coupé Pininfarina

Ce coupé a été conçu par Pininfarina sur la base de la W109 à la demande d'un homme d'affaires néerlandais inconnu. La construction a débuté en 1968 et sa première apparition publique a lieu sur le stand Pininfarina au Salon de l'Automobile de Paris 1970. Récupéré par le client en 1971 et exporté aux Pays-Bas, il a, depuis, été vendu à plusieurs reprises et récemment aux États-Unis pour un montant d'environ 330 000 €.



D.R.

EURO NCAP RÉCOMPENSE LA CLASSE E ET L'EQE SUV



D.R.

L'organisme de sécurité européen indépendant Euro NCAP a récompensé le très haut niveau de performance des systèmes d'assistance de la nouvelle Classe E (berline E 400e 4Matic) et du nouvel EQE SUV (500 4Matic) qui ont reçu la note globale « très bien ». Les meilleurs résultats Euro NCAP obtenus à ce jour dans les deux sous-domaines en matière d'assistance et de sécurité ont été obtenus par la berline EQE en 2022 avec un score de 85 et 100 %. Avec des scores respectifs de 85 et 99 %, la Classe E et l'EQE SUV s'inscrivent dans la continuité de ce succès.



D.R.

DRIVE PILOT

Mercedes-Benz annonce la disponibilité de Drive Pilot aux États-Unis et franchit une étape importante en devenant le premier constructeur automobile à recevoir l'approbation de l'État américain pour le déploiement d'un véhicule à conduite automatisée SAE de niveau 3. Dès la fin 2023, en Californie et au Nevada, le Drive Pilot sera proposé, sous forme d'abonnement, sur certaines berlines EQS. En 2024, les Classe S les rejoindront.



D.R.

DURABILITÉ À 360°

Mercedes-Benz se lance un défi technologique, financier et industriel inédit pour atteindre ses objectifs de durabilité via l'électrification du parc automobile, l'amélioration des batteries et des solutions de recharge et l'utilisation croissante de matériaux recyclés et d'énergies renouvelables. Ainsi, l'usine Factory 56, implantée à Sindelfingen, a un toit recouvert de panneaux photovoltaïques qui alimentent le bâtiment en électricité. Mercedes-Benz semble se donner les moyens de ses ambitions.



D.R.

KILOMÉTRAGE RECORD

Un taxi Mercedes espagnol, un W123 Limousine, a parcouru l'équivalent de 175 fois le tour du monde sans quitter les îles Canaries. Connu sous le nom de *« el Dominguito »*, il a fait sept millions de km depuis 1988 à raison de 700 km par jour. Son propriétaire a remplacé le moteur une fois et il continue à transporter des passagers... Plus d'un million au cours de sa longue histoire. Une institution sur l'île !



D.R.

LONDRES - BRIGHTON 2023

Le 5 novembre dernier, Mercedes-Benz a participé à la fameuse course Londres-Brighton (LBVCR), créée en 1896. Plus ancien constructeur automobile au monde, Mercedes-Benz a engagé la Mercedes-Simplex 28/32 ch de 1904, véhicule actuellement exposé au Mercedes-Benz World de Brooklands (Royaume-Uni). Seuls les véhicules construits jusqu'à 1904 inclus sont admis au LBVCR. Le pionnier de l'automobile Gottlieb Daimler avait participé à la première édition... il y a 127 ans.

1



2



3



4



5



6



1 - Longines Spirit Flyback Titanium

Longines présente son modèle dans un nouvel habillage. Diamètre 42 mm, calibre automatique L791, réserve de marche 68 h, boîtier titane Grade 5, lunette bidirectionnelle, couronne vissée, verre et fond saphir antireflet, cadran anthracite soleillé, chiffres arabes, aiguilles Super-LumiNova, bracelet synthétique noir avec bouclette, étanchéité 100 m. 5 400 €.
www.longines.com

2 - Breitling Endurance Pro Ironman World Championship

Le modèle arbore le bleu, couleur emblématique de l'Ironman. Diamètre 44 mm, calibre Breitling 82 Super Quartz thermocompensé, autonomie batterie d'environ deux ans, boîtier titane, lunette bidirectionnelle affichant les quatre points cardinaux, boussole solaire, verre saphir antireflet, bracelet caoutchouc droit, boucle ardillon, étanchéité 100 m. 3 950 €.
www.breitling.com

3 - The Black Goose Gullwing

Gullwing est un hommage aux couleurs des véhicules allemands en course. Sobre, mais efficace, elle s'accorde avec toutes les voitures et toutes les occasions. Diamètre 40 mm, mouvement quartz, boîtier acier 316L, complications chronographe et affichage 24 h, série limitée à 100 exemplaires. À partir de 270 €.
www.blackgoose-watches.com

4 - Hamilton Khaki Field Titane

Déclinée en deux tailles (38 ou 42 mm) et en versions titane noir/cadran noir ou titane mat ou brossé/cadran bleu. Mouvement automatique H-10 avec spiral Nivachron, réserve de marche de 80 h, revêtement PVD noir, verre saphir, bracelet Titanium à boucle déployante, étanchéité 100 m. À partir de 1 225 €.
www.hamiltonwatch.com

5 - IWC Grande Montre d'Aviateur AMG G63

La Classe G de Mercedes-Benz est une icône tout comme la Big Pilot's Watch d'IWC, cette dernière s'inspirant de la première. Diamètre 46,5 mm, calibre automatique 52011, remontage Pellaton, réserve de marche 168 h, fond saphir, cadrans noirs gaufrés, chiffres et index appliqués en PVD noir, plusieurs choix de fermoirs, étanchéité 100 m. 37 100 €.
www.iwc.com

6 - MAT Méca Chrono Black

Chronographe monobloc de conception robuste. Diamètre 42,5 mm, boîtier acier 316L, calibre Valjoux 7750, réserve de marche 55 h, lunette tournante bidirectionnelle, cadran noir mat avec index Super-LumiNova C3, verre saphir inrayable, livré avec trois bracelets interchangeables (cuir noir à tannage végétal, caoutchouc véritable noir ou canvas kaki), étanchéité 100 m. 2 900 €.
www.merairterre.com

© PHOTOS D.R.

SagaClassic

Vente, Achat & Entretien
de votre voiture de collection.











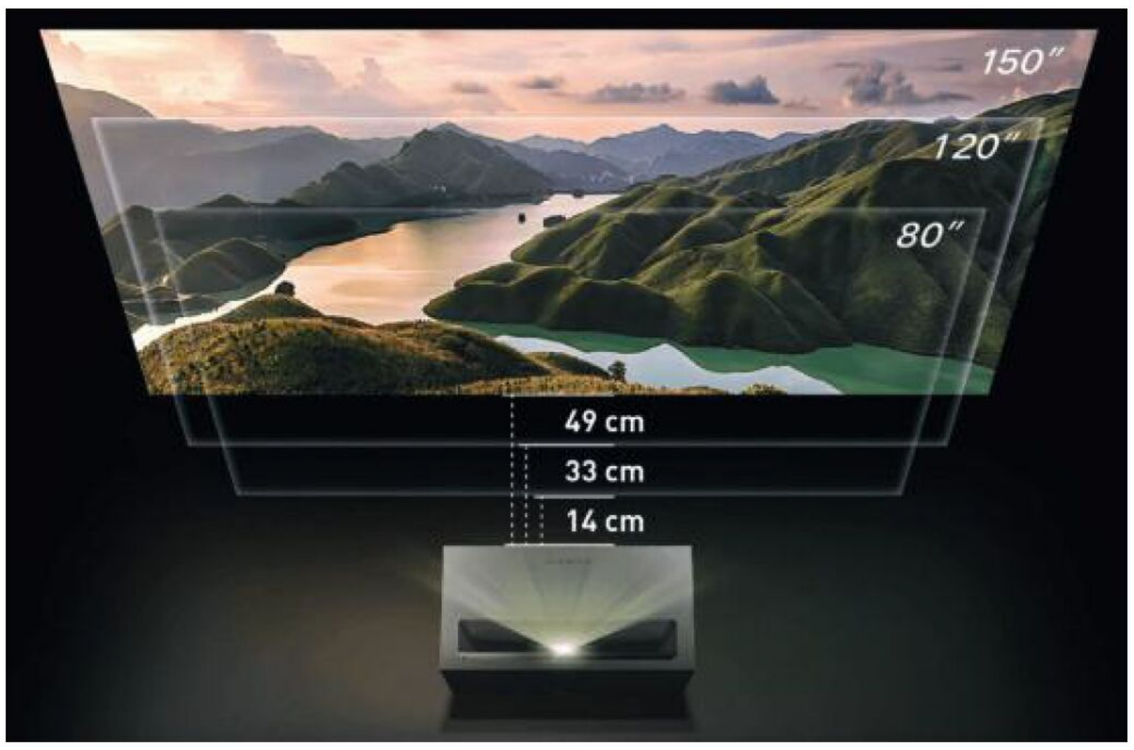
280 SL R107, 34 000 KM.

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

www.saga-classic.com

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**







Formovie Theater

Ce projecteur 4K à focale ultra-courte, certifié Android TV 11.0, transforme votre salon en salle de cinéma. Lauréat du prix Top Pick of 2022 de *projectorscreen.com*, le Formovie Theater offre une fiche technique prometteuse : premier projecteur certifié Android TV, compatible Dolby Vision, technologie d'affichage laser ALPD® 4.0 RGB+, système audio Bower & Wilkins Dolby Atmos et taille d'écran maximale de 1,5 m. 3 499 €.
eu.formovie.com/fr

Sneaker Eden

La nouvelle sneaker Eden de Philippe Zorzetto unit l'excellence du Made in France à l'écologie ! Elle est fabriquée de manière éthique en France, à Montjean-sur-Loire (49), avec une empreinte carbone faible en utilisant des matériaux naturels (cuir de veau) et recyclés. 250 €.
www.philippezorzetto.com





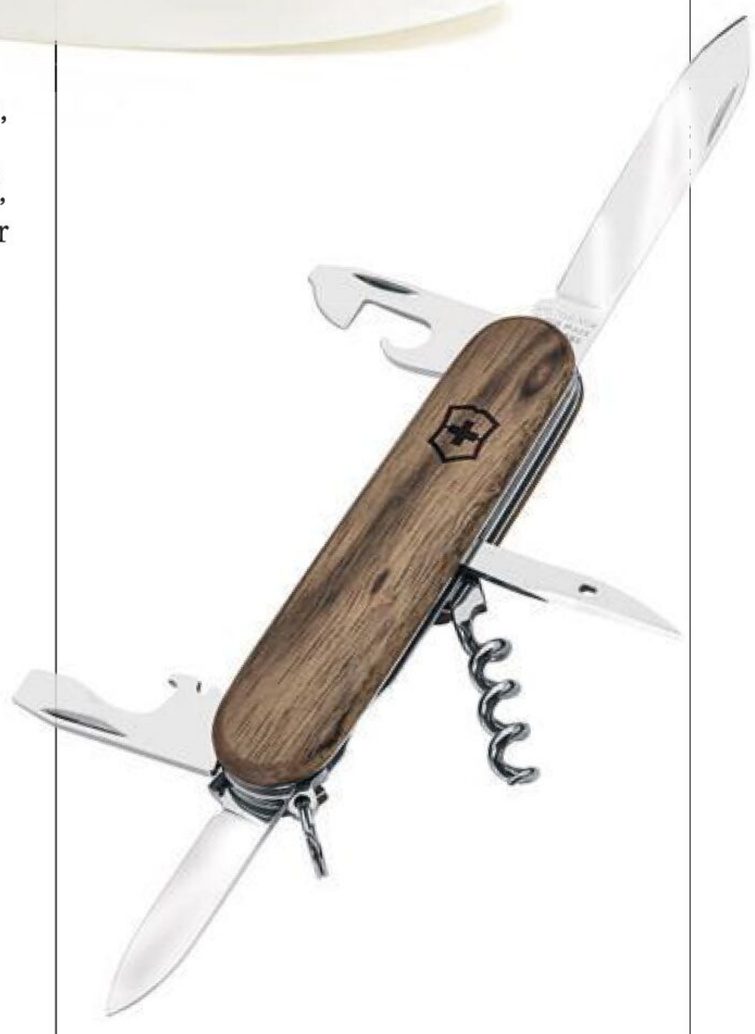
Peluche

Idéal pour Noël et pour commencer dans la vie avec Mercedes, cet ours en peluche polyester beige est fabriqué pour Mercedes-Benz par NICI. Taille : environ 35 cm. Ref. B66041559.
55,10 €.
www.mercedes-store.fr

Sweat à capuche

Le Confortable 3.0, sweat à capuche homme bleu marine, est 100 % en coton bio. Avec sa coupe décontractée, son coton hyper-doux et son molleton moelleux en 275 g/m², le Confortable 3.0 sera votre compagnon idéal pour rester à l'aise. Confectionné en France à Renaison (42). Tailles du XS au XL. Existe aussi en gris. 85 €.
www.tranquilleemile.net





Couteau Victorinox

Couteau de poche suisse Spartan Wood marron avec dix fonctions essentielles et un profil mince. Bois de noyer/acier inoxydable. Fabriqué en Suisse pour Mercedes-Benz par Victorinox. Dimensions : environ 9 × 2,5 × 1,3 cm. Ref. B66041698.
64,09 €.
www.mercedes-store.fr

© PHOTOS D.R.

ESCADRON Chrono

Montre d'Aviateur de fabrication française

Mouvement chronographe mécanique suisse

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

MER - AIR - TERRE

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



Vantrue Ondash N2S

Dashcam avant image 4K et 1440p avant et habitacle. Super vision nocturne infrarouge, GPS intégré, mode de stationnement 24 h/24 et 7 j/7. Résistant au froid et à la chaleur avec supercondensateur. Témoin fiable en cas d'accident. Très facile à installer. Garantie 18 mois. 189,99 €.
www.vantrue.com/fr-fr

PC portable MSI x Mercedes AMG

L'ordinateur portable Mercedes existe ! Présenté lors du Computex 2023 aux côtés de la AMG SL43, le MSI Stealth 16 Mercedes-AMG est un produit gamer en série limitée empruntant sa puissance, sa polyvalence et son look au préparateur allemand. Design raffiné, châssis en alliage de magnésium, couleur gris sélénite, motifs exclusifs, composants de pointe (processeur Intel Core i9 de 13e génération, carte graphique NVidia RTX série 40, écran OLED 4K 16:10)... Rien ne manque. À partir de 2 999 €.
fr.msi.com





WiFi embarqué

Profitez d'Internet haut débit en voiture avec le routeur WiFi 4 G Wikango WiCar, spécialement conçu pour les trajets automobiles et pour connecter dix dispositifs en utilisant un hotspot 4G LTE Cat4 avec une vitesse de téléchargement allant jusqu'à 150 Mb/s. Accès direct à l'allume-cigare, double port USB 5V/2A pour recharger un smartphone ou un autre appareil électronique. 69,95 €.
www.norauto.fr



Enceinte Chorus

L'enceinte centrale Chorus CC 700 offre une excellente cohérence sonore et a été conçue pour obtenir des courbes de directivité parfaites contournant les limitations d'une enceinte centrale deux voies traditionnelle. Il n'y a ainsi pas d'effet de « porte-voix » sur les dialogues. Qualité de voix et harmonie exceptionnelles par rapport aux sons environnants. 229,00 €.
www.darty.com

Ménagère Laguiole Prestige

La ménagère de 24 pièces forgées se compose de 6 couteaux de table, 6 fourchettes de table, 6 cuillères à soupe et 6 cuillères à café en inox X46Cr13. Les manches sont réalisés dans 6 essences différentes : buis, olivier, cade, bois de rose, bois de violette et amourette en finition brillante. 2 230 €.
www.couteau-laguiole.com/fr

Presse-papiers

Presse-papiers argenté/chrome/noir. Zinc moulé sous pression. Barrette en plastique chromé sur le pourtour. Surface de pose revêtue de caoutchouc mousse. Étoile de calandre originale de véhicule, design par Mercedes-Benz Allemagne. Dimensions : environ 13 × 13 × 13 cm. Ref. B66954610. 193,46 €.
www.mercedes-store.fr





Parka Rosny

Incontournable pour l'hiver, la parka Faguo homme Rosny camel est entièrement rembourrée. Fabriquée à partir de matières recyclées, elle est parfaitement imperméable grâce à sa toile déperlante. Capuche réglable intégrée pour une protection supplémentaire. Poche intérieure. Patch en liège. Produit certifié végan par PETA. 210 €.
www.faguo-store.com/fr

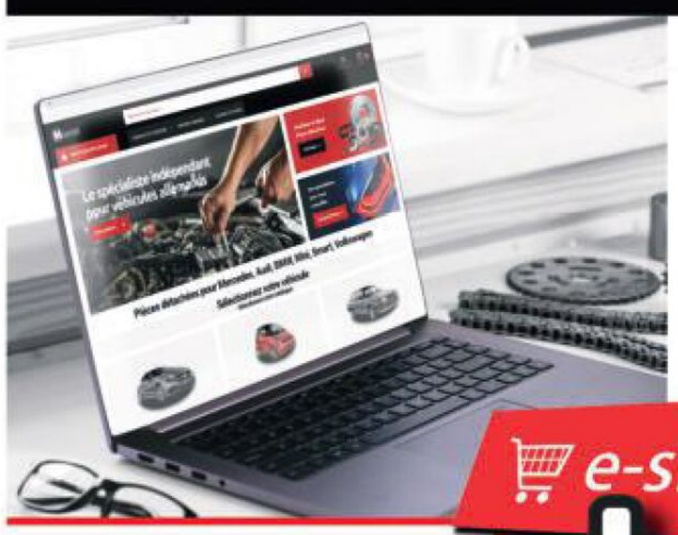


© PHOTOS D.R.

MANNES©

Besoin d'aide pour votre commande web ?

E-mail : contact@mannes.fr





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
32 Rue Robert Witchitz - 94200 Ivry-sur-Seine
▸ Tél. : 01.46.72.36.36

Garage de L'Île Saint-Louis
5 Boulevard Henri IV - 75004 Paris
▸ Tél. : 01.43.54.55.64

Mannes Lyon
21 Rue Georges Marrane - 69200 Vénissieux
▸ Tél. : 04.78.78.94.94

Mannes Roanne
18 Bd Charles de Gaulle - 42120 Le Coteau
▸ Tél. : 04.77.23.69.96

L'Atelier des Cimes
172 Rue des Erables - 73600 Moûtiers Tarentaise
▸ Tél. : 04.79.55.00.82

Mannes Bordeaux
13 Z.A. des Tabernottes Sud - 33370 Yvrac
▸ Tél. : 05.56.78.14.14

Berline Classe E

Techno festival

Une silhouette très fluide, inspirée des gammes électriques. Ce n'est pas un hasard, car, à terme, elles seront amenées à fusionner.



SI LE PATRONYME « CLASSE E » EST APPARU EN 1993 AVEC LE RESTYLAGE DE LA W124, MERCEDES-BENZ A DÉJÀ FABRIQUÉ PLUS DE SEIZE MILLIONS D'AUTOS DE CE SEGMENT DEPUIS 1946. LEUR SUCCÈS NE S'EST JAMAIS DÉMENTI ET ELLES ONT CONTRIBUÉ À FORGER L'IMAGE DE LA MARQUE. LE LANCEMENT DE LA ONZIÈME GÉNÉRATION N'EN EST QUE PLUS STRATÉGIQUE.

Par Philippe Auquebon – Photos Mercedes-Benz Cars, Philippe Auquebon

Organiser l'essai de véhicules en plein hiver, à l'heure où les inondations frappent notre pays, n'est pas chose aisée. Alors destination l'Espagne et le soleil de Bilbao qui nous accueille à notre descente d'avion pour prendre le volant de la nouvelle venue sur les routes magnifiques et aux multiples visages du Pays Basque. Le premier contact avec une auto étant bien sûr visuel, ce qui vient tout de suite à l'esprit, en observant la nouvelle et très statutaire Classe E, est son design sportif. À l'avant de notre modèle en version AMG Line, la calandre de type Black Panel, au pourtour chromé rétroéclairé et conservant l'étoile en son centre, s'étire largement jusqu'aux ailes pour englober les optiques de phare. La jupe, également spécifique à cette version, offre de grandes prises d'air et un *splitter* qui, combinés au double bossage du capot moteur, renforcent le caractère sportif de la proue. À l'arrière, dynamique et très réussi, les nouveaux feux en deux parties en forme d'étoiles sont également reliés par un bandeau noir, chapeauté par une baguette chromée rectiligne. La jupe arrière propose, quant à elle, un diffuseur et des sorties d'échappement trapézoïdales chromées (mais factices) au dessin très travaillé. On ↴



De profil, on remarque bien la ligne de caisse reliant les optiques avant et arrière au dynamisme évident.

↳ notera toutefois une lunette arrière particulièrement large, mais étroite. De profil, la silhouette, fluide et harmonieuse, est soutenue par une ligne de caractère reliant les optiques avant et arrière. Les designers ont à nouveau choisi les chromes pour l'entourage des vitres, les baguettes de bas de portes et les poignées affleurantes. Preuve de ce design harmonieux et sportif, la longueur (4,949 m), la largeur (1,880 m) et la hauteur (1,468 m) de l'auto ne sautent pas aux yeux alors que l'empattement progresse de 20 mm par rapport à la génération précédente (W213) et que le Cx atteint la valeur-record – pour les Classe E – de 0,23.

Et à l'intérieur ?

Les utilisateurs de Mercedes-Benz récentes ne seront pas dépaysés à bord de la nouvelle Classe E. Même si la version AMG réserve quelques spécificités comme le volant sport multifonction avec méplat en partie basse, les palettes de commande de la boîte de vitesses sont de série et la planche de bord offre les caractéristiques habituelles : écran conducteur à affichage 3D, grand écran central tactile LCD (14,4 pouces) et MBUX de dernière génération avec mémorisation des profils des conducteurs. Les sièges sport, partiellement électriques avec le Pack Confort Sièges, proposent le soutien lombaire. Grande nouveauté : face au passager, le Super Screen, avec MBUX (13,3 pouces) en option, permet de gérer les principales fonctions de confort et d'infodivertissement de l'auto, de surfer sur Internet, voire de visionner un film. Il devient invisible du conducteur si ce dernier a la tentation de regarder. Couplée à cette option, la caméra selfie positionnée au sommet de la planche de bord permet de participer, véhicule à l'arrêt, à des visioconférences ! Les rangements de la console centrale offrent toujours autant d'espace, une zone de rechargement des portables et des inserts décoratifs inédits avec un large choix de personnalisation. Un nouvel éclairage d'ambiance actif avec visualisation sonore apparaît tout autour de l'auto, y compris à la base du parebrise. L'option Thermotronic Digital Vent, à commande numérique, permet de régler automatiquement les bouches d'aération motorisées du tableau de bord et mémorise vos réglages individuels dans le profil de l'utilisateur. Naturellement, si de nombreuses personnalisations sont proposées, notamment via la liste d'options, c'est le caractère ultra-technologique qui ressort de cette nouvelle Classe E.

L'option Pack Dynamique (suspension pneumatique Airmatic et roues arrière directrices) offre un comportement royal.

Techno parade

Le système d'exploitation MB.OS 0.5 offre une nouvelle expérience de divertissement, intelligente, agile et personnalisable. Il serait fastidieux de dresser la liste exhaustive de ses possibilités, mais retenons la navigation en réalité augmentée avec affichage des points d'intérêt Google et le Zero Layer adaptatif qui, à l'aide de l'intelligence artificielle, affiche sur l'écran les fonctions qui vous intéressent en fonction de la situation. Le programme de divertissement permet désormais d'utiliser TikTok, le jeu *Angry Birds*, la solution Webex, l'application Zoom ou le navigateur Vivaldi.



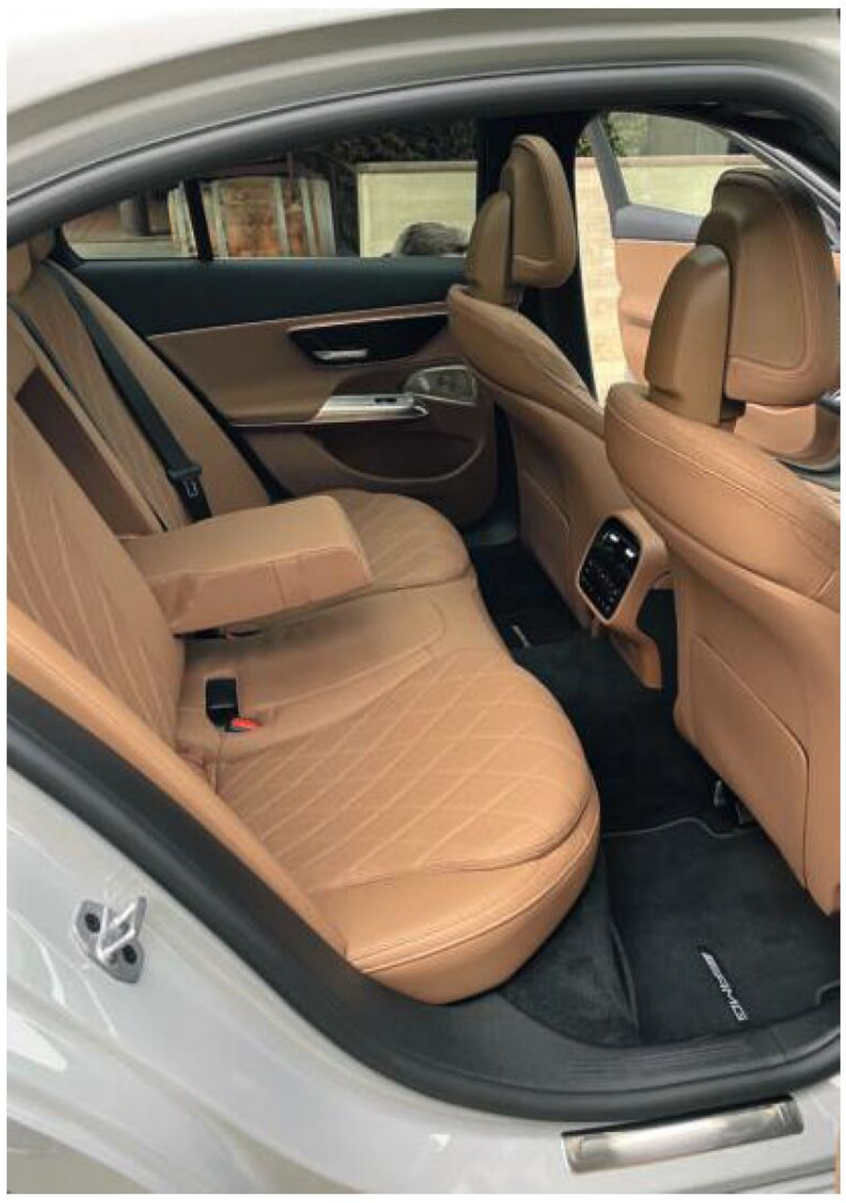
Classiques chez Mercedes-Benz, les commandes de réglage des sièges sont implantées dans la portière. Déroutant au début.



En finition AMG Line, l'arrière de l'auto bénéficie d'un traitement sportif qui lui sied à merveille.



L'habitacle est aussi luxueux qu'accueillant. L'imposant tunnel central cache de fort utiles rangements...



... et constitue une punition pour qui occupe la place du milieu. Sinon, l'espace arrière est suffisant.

Sont, en outre, proposés sur l'écran central et le Super Screen (en option) des vidéos en streaming, du contenu à la demande, des expériences interactives, des programmes vidéo locaux, du sport ou des informations. Encore améliorée grâce à la fonction Just Talk, la commande vocale Hey Mercedes est désormais activée sans mot-clé, ce qui est plus simple au quotidien. Quant à l'IA (intelligence artificielle), elle fait aussi son apparition et se met au service des tâches quotidiennes via les « routines » qui permettent à la Classe E de mémoriser et d'automatiser les systèmes de confort utilisés de manière répétée lorsque les mêmes conditions se représentent. Le conducteur peut aussi créer une routine du type : « Activer le chauffage des sièges et régler l'éclairage d'ambiance sur orange chaud lorsque la température intérieure est inférieure à 12° ». N'oublions pas la sonorisation de l'auto. Grâce au nouvel éclairage d'ambiance actif avec visualisation sonore, les occupants peuvent profiter de la musique et des bandes-son des films avec trois sens : d'abord entendus (en option avec la technologie Dolby Atmos®), puis ressentis (grâce aux convertisseurs de bruits optionnel Surround Burmester® 4D) et enfin visualisés via le bandeau lumineux de l'éclairage d'ambiance actif à 64 couleurs (lui aussi en option) dont des changements de lumière s'adaptent au rythme de la musique. Pas indispensable, mais loin d'être désagréable.

Motorisations

On en viendrait presque à oublier les motorisations. En thermique, trois blocs quatre cylindres 2.0 (un essence et deux Diesel) sont complétés par un six cylindres Diesel 3.0.

Ceux qui reprochaient un manque de personnalité à l'ancienne Classe E plébisciteront cette nouvelle face avant.

Une attention particulière a été portée aux matériaux utilisés dans l'habitacle provenant de matières recyclées…

↳ Ces autos sont toutes équipées d'un alterno-démarreur fonctionnant avec un réseau 48 V qui procure jusqu'à 23 ch de puissance et 200 Nm de couple supplémentaires tout en réduisant la consommation. Du côté des hybrides rechargeables, l'offre consiste en cinq moteurs quatre cylindres 2.0 (trois essence et deux Diesel), couplés à une batterie de 25,4 kWh et équipés en série d'un chargeur AC allant jusqu'à 11 kW. Le chargeur DC de 55 kW (optionnel) autorise une recharge de 80 % en seulement vingt minutes. On le sait aujourd'hui, l'électrification des autos impacte fortement leur poids. La Classe E n'y déroge pas, pesant entre 1 825 et 2 300 kg ! C'est beaucoup et ça impacte inévitablement le comportement général de l'auto, plus taillée – vous l'auriez deviné – pour les longs trajets autoroutiers que pour les petites routes de montagne. Les versions 220d, 300e et 300de peuvent bénéficier de la transmission intégrale 4Matic, fournie d'office sur les versions 450d et 400e. À noter aussi que le Pack Technique regroupant la suspension pneumatique Airmatic et l'essieu arrière directionnel (angle maximum de 4,5°), accroît sensiblement le confort et l'agilité de cette imposante voiture. Les – très – nombreuses et perfectionnées aides à la conduite veillent au grain et nous décernons une mention spéciale à l'affichage tête haute de très grande qualité. Sans surprise, à bord de cette luxueuse berline, le confort est royal et le silence est d'or.

Quête de sobriété

Berline au classicisme dynamique à l'extérieur… mais concentré absolu de technologie à l'intérieur, la Classe E fait la part belle à la sérénité et au confort de conduite. Impériale et parfaitement équilibrée pour tailler la route, bien servie par une boîte automatique à neuf rapports très réussie, elle sait aussi – surtout ? – ménager sa consommation en version thermique et autorise une autonomie 100 % électrique de plus de 100 km en version hybride rechargeable, belle performance au regard de son gabarit. En attendant les splendides break et All-Terrain, elle dispose indiscutablement de toutes les qualités pour atteindre, une fois encore, les sommets de son segment. ■







Signature visuelle arrière, feux en double étoile, un coffre plus long que profond… L'option Super Screen, bien moins onéreuse que l'Hyper Screen, offre au passager avant l'accès aux principales commandes de confort.

Etoile MD

La boutique Etoile MD
Les pièces détachées pour les passionnés !

www.etoilemd.com

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

E-mail : contact@etoilemd.com



Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !

Plus de 1 900 000 de messages postés,

Plus de 84 000 membres,

Plus de 1100 tutoriaux pour vous aider à préserver votre étoile.



http://mercedes-benz.forumactif.com

SUIVEZ-NOUS SUR Facebook

Mercedes-Damien est partenaire

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

Monte-Carlo Historique



Si Éric *(à droite)* a parfaitement préparé l'auto, c'est Cédric, son frère *(à gauche)*, qui s'est chargé de la carrosserie.



Jamais deux sans trois !

ON SE SOUVIENT QU'ÉRIC WEILAND, LE PATRON DU GARAGE BONNE ROUTE, A DÉJÀ PARTICIPÉ AU RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE EN 2020 SUR UNE 220 SE W111 ET EN 2022 SUR UNE 230 SL « PAGODE » W113. CETTE ANNÉE, TOUJOURS ACCOMPAGNÉ D'OLIVIER FRATANGELI, IL REPART SUR UNE INÉDITE 350 SL R107.

Par Paul Campion – Photos Garage Bonne Route, Heliquo

Lors de ses deux premières participations, Éric est allé au bout du rallye, ce qui constitue déjà une belle performance. Pour cette édition, il compte bien, à nouveau, terminer, mais il se fixe aussi comme objectif de figurer dans les cent premiers. Et si on lui demande pourquoi il s'est engagé une nouvelle fois, la réponse fuse : *« J'ai été poussé par bon nombre d'amis et de clients qui, dans le contexte morose que nous traversons actuellement, aiment suivre nos aventures sur les réseaux sociaux. Ils sont très attentifs à l'évolution de la voiture en amont du départ et suivent de très près notre parcours en course. Ils nous encouragent, c'est très fédérateur. Et comme Olivier et moi sommes membres du Club Mercedes-Benz France, ce dernier nous soutient aussi beaucoup ».*

Un R107

En 2020, la 220 SE grise engagée rendait hommage à la W111 victorieuse du rallye en 1960. En 2022, il avait pris le départ à bord de la 230 SL « Pagode » rouge d'un client pour fêter dignement le soixantième anniversaire de ce modèle légendaire. En 2023, il avait imaginé rouler en 190 SL avant de se raviser. Fort de l'expérience accumulée avec Olivier, il a décidé de préparer l'une de ses propres autos, éligible et française d'origine : un roadster 350 SL R107 de 1973, rouge avec hard top, acquis il y a plusieurs années et qu'il n'avait pas eu le temps de remettre à la route. C'est désormais en cours : *« Cédric, mon frère, a d'abord corrigé les défauts de carrosserie. Il y avait quelques petits trous par-ci, par-là, mais rien de bien grave ! ».*

Comme à l'accoutumée, la préparation est entièrement assurée par le Garage Bonne Route qui, en plus d'une révision mécanique complète avec remplacement de toutes les pièces d'usure, a aussi changé les trains avant et arrière pour d'évidentes raisons de sécu-







Seule incartade par rapport à la série : deux baquets homologués ont remplacé les sièges avant.

Entreprise du Patrimoine Vivant (EPV), le garage a géré l'intégralité du projet dans ses installations de Freyming-Merlebach.

Cédric pose à côté de son frère, mais c'est bien Olivier Fratangeli qui copilotera Éric.

rité. Avec sa boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, le R 107 est parfaitement conforme à sa sortie d'usine : *« Le moteur n'a bénéficié d'aucune préparation spécifique, car nous souhaitons démontrer qu'une Mercedes-Benz de série est parfaitement à même de courir et de finir le Monte-Carlo historique. Freinage et suspensions sont conformes, seuls les sièges ont été remplacés par des baquets avec harnais »*. Encore par sécurité.

Mieux que l'an passé

Pour l'accompagner dans ce projet, Éric a convaincu des partenaires fidèles : *« Le groupe Kroely, distributeur Mercedes-Benz bien connu dans la région Grand Est, le Club Mercedes-Benz France déjà évoqué et le Club 41 qui regroupe plus de 6 500 membres au sein de trois cents clubs répartis dans dix-sept régions pour promouvoir la force de l'amitié, l'esprit de tolérance et le dynamisme de l'action »*. À l'occasion de ce rallye, a également été créée la structure de course GBR Racing qui, bien entendu, assurera l'assistance de la R107, mais sera aussi responsable de deux véhicules « clients », preuve d'une organisation encore plus poussée qui permet à d'autres participants de bénéficier de l'expérience accumulée. Enfin, la stratégie de course évoluera sensiblement. L'an passé, alors que la « Pagode » fonctionnait à merveille, Éric et Olivier, qui roulaient pour la première fois ensemble, avaient subi de nombreuses pénalités : *« Nous roulions trop fort par rapport à la moyenne imposée avec, à la clé, une cascade de sanctions. C'est pourquoi, cette année, au lieu de nous inscrire en "moyenne basse", nous avons choisi la "moyenne haute" avec la ferme intention de nous faire plaisir tout en respectant au mieux les règles de la compétition »*. Un vrai challenge !

Objectif Monaco

Fin janvier, le planning sera sacrément serré. Le Garage Bonne Route est l'une des quinze Entreprises du Patrimoine Vivant (EPV) du secteur automobile et, à ce titre, Éric sera présent dans l'espace EPV du salon Rétromobile le 31 janvier. Il représentera la région Grand Est en partageant un stand avec la carrosserie strasbourgeoise HH Services, fondée il y a quarante ans par Hubert Haberbusch, elle aussi labélisée EPV depuis 2007. Le 1er février, il rejoindra, avec Olivier, le Parc des Expositions de Reims, l'un des quatre points de concentration européens, pour les vérifications techniques et la présentation de la R107 aux commissaires. Dès le lendemain, ils prendront la route pour la très longue liaison entre Reims et Monaco en respectant, comme en 2022, la totalité du roadbook. Et c'est en Principauté, le 3 février, que les choses sérieuses débuteront… enfin ! ■





Nous sommes accueillis par Christophe *(à droite)* et Louis *(à gauche)* qui animent la structure Saga Classic, bien connue des amateurs européens de Mercedes-Benz.

Le break 300 TD (T123) d'*Étoiles Passion* est bien au rendez-vous, en provenance directe de Nîmes. Avouez qu'il est très, très chouette !





Saga Classic fait partie du groupe RCM et c'est au Poiré-sur-Vie, dans leurs superbes locaux, que les festivaliers de la 8e édition se sont retrouvés, tôt le samedi matin.



8e Festival Étoiles Passion

Journée des patrimoines

SI LA JOURNÉE DU PATRIMOINE A RÉELLEMENT EU LIEU LE WEEK-END PRÉCÉDENT, LE 8e FESTIVAL ÉTOILES PASSION A BIEN MIS À L'HONNEUR, LE 23 SEPTEMBRE DERNIER, TROIS SUPERBES PATRIMOINES : AUTOMOBILE D'ABORD, GÉOGRAPHIQUE ENSUITE, GASTRONOMIQUE ENFIN. RETOUR SUR UNE BELLE JOURNÉE.

Texte Philippe Auquebon – Photos NK Classic Cars – Philippe Auquebon

Pour cette 8e édition, nous avons mis le cap sur la Vendée. Et sur le coup de 8 h 30, samedi matin, alors que la météo, si elle n'était pas encore ensoleillée, était au moins clémente, les premiers festivaliers ont pointé le bout de leur calandre étoilée au point de rendez-vous, fixé chez Saga Classic, la branche véhicules de collection du groupe SAGA, établie au Poiré-sur-Vie, au sein du siège du groupe RCM, à quelques tours de roue de La Roche-Sur-Yon.

Nous avions volontairement peu communiqué sur le programme de la journée pour réserver quelques surprises aux participants. À son arrivée, chaque voiture était enregistrée et recevait un numéro adhésif à coller sur le haut du pare-brise en vue du concours d'état. Christophe Relandeau et Louis Moneger – sans oublier « JC » –, les maîtres des lieux, avaient déjà positionné une belle R107 bleue sur l'allée principale pour aider les participants à se garer correctement. Et Julien Vely, de Mercedes-Benz France, qui avait eu la gentillesse de nous rejoindre avec une somptueuse Mercedes-AMG S63 e-Performance, l'avait royalement garée à côté de l'entrée principale, en compagnie de la non moins somptueuse 250 SE (W108) de Saga Classic. Au moins le décor était-il planté. Les conversations allaient déjà si bon train autour des voitures – surtout après l'arrivée de la fière armada des W124 – que nous avons eu quelques difficultés à diriger les festivaliers vers le petit-déjeuner. Il était pourtant particulièrement attendu par certains lève-très tôt ! En entrant dans le bâtiment, première surprise de taille avec le magnifique autobus à impériale transformé en bar. Sans oublier la présence de plusieurs autos emblématiques comme un Land Cruiser préparé pour le prochain Rallye Dakar, deux coupés AMG GT, un coupé C107 reconstruit pour courir les rallyes historiques ou encore une splendide « Pagode ». Croissants, pains au chocolat et espressos engloutis, tout ce petit monde se retrouve dans l'amphithéâtre (oui, oui !) pour une présentation rapide du déroulé de la journée. Puis, dans la foulée, Christophe les dirige vers le bien nommé « Musée » où, derrière une simple porte, les festivaliers ↴



L'assemblée est particulièrement attentive lors de l'explication des consignes de vote pour le concours et des pièges à éviter sur les roadbooks.

↳ découvrent une petite caverne d'Ali Baba où, en un seul lieu, sont réunies pour partie une collection privée et pour l'autre les autos à vendre de Saga Classic. Les yeux de ceux qui n'avaient jamais approché un coupé 300 SL « Gullwing » s'écarquillent et s'emplissent d'étoiles en admirant son habitacle. La Mercedes 600, sagement garée dans un coin, un peu basse sur sa suspension pneumatique, n'en impressionne pas moins par son gabarit. Le joyeux break 280 TE (T123) vert citron déjà vu à Rétromobile est aussi présent, attendant que son nouveau propriétaire allemand prenne le temps de venir le chercher. À l'autre bout de la salle, un L319, le « mérou » à la bouille si sympathique, semble sourire à l'assemblée. Les téléphones portables, en mode photo, sont tous de sortie tant les merveilles ou les curiosités se succèdent, chacun élisant son coup de cœur ! Bien sûr, nous aurions pu rester là des heures à admirer ce bout de patrimoine Mercedes, mais il était déjà temps de lancer le concours d'état.



Aucun doute possible : en pénétrant dans le « Musée », nous plongeons bien dans l'univers des Mercedes classiques.

Un concours *new look*

Nous saisissons le micro tendu par « JC » pour expliquer le principe et le fonctionnement du concours qui, cette année, est un peu différent en raison du type d'autos inscrites. Si, en 2022, nous avions quatre catégories, elles ne sont plus que deux en 2023 par souci de simplification : coupés, roadsters et cabriolets d'une part, breaks et berlines de l'autre. Autre nouveauté : pour une plus grande convivialité, tous les festivaliers doivent voter et indiquer leur tiercé gagnant, sachant que, par souci d'équité, le propriétaire d'un coupé, par exemple, ne jugera que les berlines et les breaks. Les équipages se voient alors remettre leur *welcome bag*, garni de beaux goodies (offerts par Saga et Mercedes-Benz France) et de produits locaux, qui contient également les bulletins de vote et les deux roadbooks de la journée. Comme à l'accoutumée, pendant près d'une heure, sous un soleil enfin sorti des nuages, les portières s'ouvrent, les capots se lèvent, les intérieurs sont scrutés, les questions fusent et les préférences sont tenues secrètes jusqu'à ce que nous récupérions l'ensemble des bulletins… parfois avec difficulté tant les échanges sont enthousiastes. Pendant ce temps, nous briefons Marion et Manue, préposées aux photos, pour la traditionnelle prise de vue souvenir



Cette somptueuse « Pagode » bleue est bien à vendre, ce qui n'est pas le cas de tous les véhicules présentés ici.

de chaque équipage. L'allée centrale se prêtant parfaitement à l'exercice, c'est au pied de celle-ci que la pose sera prise. Mais avec trente autos inscrites, il s'écoule presque une demi-heure avant que Christophe et Louis, qui ferment la marche à bord de la 250 SE, ne se présentent devant les objectifs. Entretemps, comme il faut être deux pour suivre correctement un roadbook, nous avons jeté notre dévolu sur la 220 Seb (W111) immaculée de Cyril et, surtout, Audrey à qui nous avons confié la redoutable mission d'ouvrir la voie pour guider la colonne jusqu'au Golf de la Domangère où nous attend le déjeuner.

Patrimoine géographique

Au programme, quarante minutes de balade – si personne ne s'égare – dans les méandres du bocage vendéen dont les routes étroites serpentent sous des voûtes d'arbres centenaires, longent d'innombrables ruisseaux et traversent les villages traditionnels aux typiques





Ce bar, aussi imposant que surprenant, est un endroit génial pour déguster le très attendu petit-déjeuner.



Cinquante ans séparent ces deux voitures, fleurons automobiles de leurs époques respectives. Édifiant !

maisons blanches sans étage. Quant à nous, photos dans la boîte, nous fermons la marche dans la voiture « balai » qui, à ma grande surprise, ne récupère personne en route. Signe qu'Audrey a scrupuleusement suivi les indications et parfaitement rempli sa mission. Nous sommes aussi fiers d'elle que rassurés ! Une fois l'armada garée, nous envahissons la terrasse en surplomb du restaurant qui offre une vue plongeante sur le parcours du golf. Par choix – et malgré quelques reproches –, pas d'alcool au programme du déjeuner. Les gendarmes vendéens ont la réputation de ne pas être gentils et la seconde balade nécessite un peu de concentration. Ne changeant pas l'équipe gagnante du matin, nous confions de nouveau à Audrey la lourde mission d'ouvrir la voie. Elle ignore cependant qu'en explorant le splendide patrimoine naturel du bocage vendéen, nous avons tout fait pour dénicher de magnifiques routes, cachées et peu fréquentées, au prix de changements réguliers de direction dans un région qui ne brille pas par le nombre et la qualité de ses panneaux. Tout semble bien se dérouler sur le plan du roadbook et de la navigation lorsque, contre toute attente, la vénérable 230 (W114) de Marc, en proie à des soucis d'allumage, décide subitement de ne plus avancer. Solidarité oblige, tous les festivaliers s'arrêtent alors pour prêter main-forte au malheureux Marc. Rien de plus naturel et sympathique… d'autant que l'auto finit par repartir. En revanche cet incident a pour effet de détourner l'attention des copilotes de leur roadbooks et il est, dès lors, assez difficile d'en retrouver le fil. Repartis, mais un peu égarés, plusieurs équipages décident alors d'employer la méthode forte en s'en remettant à Saint Waze pour rallier le point de rendez-vous. L'efficacité légendaire de l'application, si elle les mène directement à bon port, les prive cependant de la fin de la balade qui emprunte la magnifique route de la Corniche des Sables-d'Olonne. Corniche sur laquelle Audrey et Cyril – accompagnés des trois autos qui suivent sagement la belle 220 Seb – roulent sereinement alors que le soleil brille encore de mille feux ! Mais, quel que soit l'itinéraire emprunté, malgré quelques frayeurs et un ou deux retardataires, tous les festivaliers répondent bien à l'appel au port de la Guittière.

Patrimoine gastronomique

N'imaginez surtout pas qu'au port, nous ayons organisé une régate ou une traversée en bateau. Que nenni, le port de la Guittière est réputé pour ses cabanes conviviales, où l'on déguste des huîtres et des crevettes succulentes avec juste ce qu'il faut de jus de citron et de beurre salé, accompagnées d'un petit verre de blanc bien frais qui redonne leur sourire à certains… et certaines ! Il eut été inconcevable de venir aux Sables-d'Olonne sans rendre hommage à ce patrimoine gastronomique et déguster ces grands classiques ! Le patron ↴



Jamais le parking du Golf de la Domangère n'avait vu autant de Mercedes… et encore moins de W124 !



Pause repas conviviale à l'issue d'une première balade agréable et sans incident de parcours.



Totale solidarité des festivaliers lors de la panne d'allumage de la W114.



Le patron de l'Huîtrier Pie, captivant et passionné devant l'Éternel !

↳ de l'Huîtrier Pie, qui nous fait visiter ses installations et nous explique tout sur l'élevage des huîtres, nous ouvre bien sûr l'appétit. La dégustation que tout le monde attendait est aussi conviviale qu'animée puisque c'est le moment choisi pour divulguer le palmarès du concours. Nous ignorions alors que Marc, président de l'Amicale 124, était allergique à tous les produits de la mer, ce dont il ne nous a pas tenu rigueur, tout heureux que son magnifique cabriolet 320 CE soit déclaré vainqueur de sa catégorie. L'Amicale 124 faisait d'ailleurs très fort puisqu'elle trustait les deux autres places du podium avec Germano, également en cabriolet 320 CE, et François-Régis avec son coupé AMG E36. Dans l'autre catégorie, celles des berlines et des breaks, c'est la tête chercheuse de la journée, la 220 SEb de Cyril, qui s'est adjugée le titre. Clément, qui arrivait tout juste de Nîmes après avoir tant sué dans la semaine pour terminer à temps la restauration du super break 300 TD d'*Étoiles Passion* et participer au Festival, s'adjugeait la deuxième place. Quant à Marc, les soucis de démarrage de sa 230 W114 étaient pardonnés puisqu'elle lui permettait de monter sur le podium grâce, répétons-le, à la solidarité et aux compétences techniques des participants. Si les gagnants repartaient avec un superbe garde-temps MAT et leurs dauphins avec une montre Mercedes-Benz, nous décidions, sur le tard, d'attribuer un prix spécial « roadbook » ! Et, vous en conviendrez, qui d'autre qu'Audrey, impressionnante de concentration et de gentillesse tout au long de la journée, pouvait y prétendre ?

Et l'an prochain ?

C'est sur ce palmarès que se clôturait cette 8e édition du festival Étoiles Passion. L'armada des W124, qui passait la nuit sur place, décidait de prendre la route de la Corniche dans l'autre sens pour ne pas rester sur une amère note de navigation. D'autres participants avaient aussi décidé de prolonger le week-end et de profiter du dimanche pour visiter encore un peu cette belle Vendée. Quant à nous, le devoir nous appelant, nous prenions sans tarder la route de Paris, avec Manue et Clément, à bord de notre beau break 300 TD qui, à la fort honorable moyenne de 120 km/h, nous ramenait sans faillir dans la capitale après avoir parcouru près de 1 500 km en deux jours. Et puisque nous abordons la notion de distance, nous l'avons prise en compte et avons choisi, pour l'an prochain, une destination plus centrale et plus facile à rallier, notamment pour nos amis belges et suisses. C'est donc en Sologne que nous vous donnons rendez-vous, le 21 septembre 2024, pour la 9e édition du Festival et plein de nouvelles surprises. Vivement l'an prochain ! ■



Christophe et « JC », nos hôtes du jour, que l'équipe d'*Étoiles Passion* remercie à nouveau pour leur aide précieuse et leur grande disponibilité. Le succès de ce Festival est aussi le leur.

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

Il y a 70 ans

Deux SL à New York

EN 1954, DIX ANS APRÈS LA RECONSTRUCTION ET LE REDÉMARRAGE DE SES USINES, DAIMLER-BENZ PRÉSENTE POUR LA PREMIÈRE FOIS SES NOUVEAUTÉS HORS D'ALLEMAGNE. AU SALON DE NEW-YORK, IL DÉVOILE LE COUPÉ 300 SL À PORTES « PAPILLON » OU *GULL WING* (« AILES DE MOUETTE » EN ANGLAIS). CE SUPERBE TÉMOIGNAGE DU RETOUR DE L'ÉTOILE AU FIRMAMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EST FLANQUÉ D'UN PROTOTYPE DE PETIT ROADSTER, LE 190 SL.

Par Michel Tona – Photos Mercedes-Benz Classic

Le Salon de New York remonte à 1900. L'édition de février 1954 est à marquer d'une pierre blanche dans l'histoire de Mercedes avec la présentation en première mondiale de deux futures icônes, le coupé 300 SL Gullwing et la 190 SL.

80 % des 190 SL s'écouleront hors d'Allemagne, dont la moitié aux États-Unis.



Aux États-Unis, la croissance économique et l'essor de la classe moyenne après la Seconde Guerre mondiale dopent le marché des véhicules neufs comme nulle part ailleurs. Ne vendant pas encore assez d'exemplaires sur le Vieux Continent, les constructeurs européens optent rapidement pour le Salon de New York afin de séduire la *middle class*. En ce milieu des années 1950, les constructeurs anglais occupent plus de la moitié de la surface du New York International Auto Show, y présentant une cinquantaine de modèles chaque année. Ils visent le marché américain de la « deuxième voiture » avec leurs Sunbeam Rapier, roadster MGA et autres berlines Jaguar 2.4 l. Mais, très vite, l'Allemagne de l'Ouest devient



Mercedes doit une fière chandelle au flair et à l'insistance de Max Hoffman pour ces deux premiers SL.

le plus grand exportateur de voitures vers les USA. C'est donc dans la ville qui ne dort jamais que se succèdent les *world premiere* des nouvelles BMW, Borgward, Mercedes-Benz et Porsche. Pour l'édition 1954, le Salon héberge dans un de ses halls sa 3e exposition internationale des voitures de sport. Une célèbre photo, prise d'en haut par le service Presse de Mercedes, fait apparaître le nouveau « Gullwing » et, à sa droite, le 190 SL

Dus au flair de l'importateur Max Hoffman, les 190 SL et 300 SL – cette dernière sur le podium circulaire – font leurs débuts au salon de New York le 6 février 1954. En France l'ambiance est moins opulente : l'abbé Pierre a lancé cinq jours plus tôt son appel sur les ondes de Radio Luxembourg, invitant à « l'insurrection de la bonté »...



Ce ne sont donc pas un, mais deux *Sport Leicht* qui jouent les vedettes sur le stand Mercedes qui expose aussi toute la gamme 300, alors le top du catalogue, et deux « Ponton » : une berline 220 et un 220 cabriolet A.

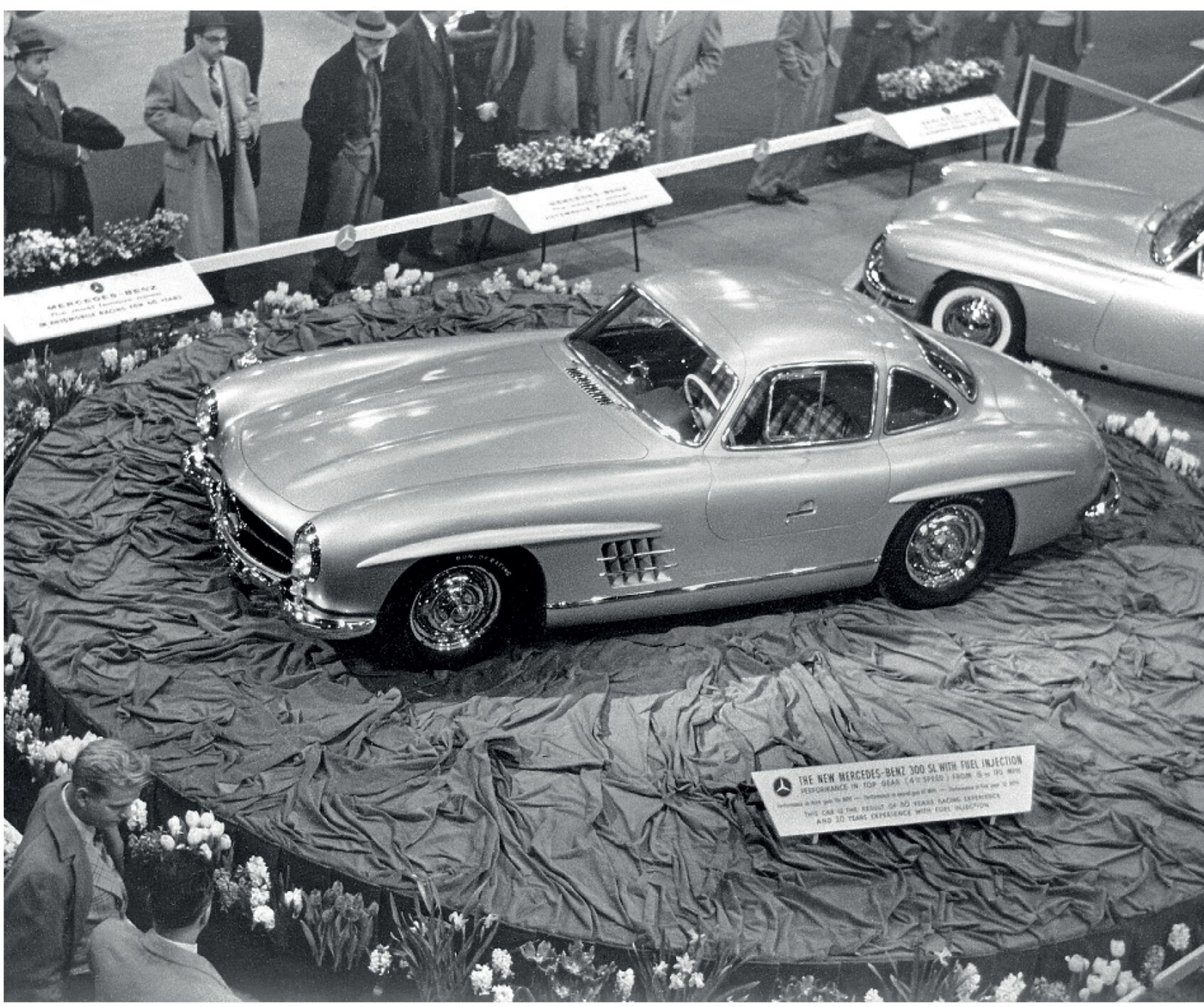
↳ encore à l'état de prototype. D'autres sportives de renom sont aussi de la fête : Chevrolet Corvette, Jaguar XK120, Porsche 356, Aston Martin DB2/4 et Ferrari 250 ! Quant aux constructeurs américains, ils présentent aussi des autos, mais plus « rangées », telles les Buick Skylark, Ford Crestline et Chrysler New Yorker. Le spectacle est également assuré par les concepts ou showcars rivalisant d'excentricité.

Max tout-puissant

Si le New-Yorkais Maximilian E. Hoffman, importateur américain de Jaguar, BMW, Porsche et Mercedes (pour la côte Est depuis septembre 1952) préfère le coupé 300 SL, il voit dans le roadster 190 SL un véhicule stratégique pour accroître les volumes de vente. Les exploits du 300 SL de compétition (W194) en 1952 – notamment aux 24 Heures du Mans et à la Carrera Panamericana – ont attiré toute son attention. Le 2 septembre 1953, le conseil d'administration de Daimler-Benz se range à ses arguments. En allemand sans doute – il est d'origine autrichienne –, Hoffman explique que Mercedes-Benz jouit d'une très bonne réputation aux États-Unis, mais il regrette l'absence d'une voiture de sport « ouverte ». Il accueillerait bien dans son showroom de la 5e Avenue, dessiné par Frank Lloyd Wright, un *people grabber,* un véhicule attirant les foules. À ses yeux, le futur modèle serait décisif pour développer un véritable réseau de concessionnaires. Cette réunion historique entérine donc la mise en série des 190 SL (W121) et 300 SL (W198 I). Ce feu vert est aussi dû à l'engagement que prend Max Hoffman de vendre 1 000 exemplaires du 300 SL aux USA sous la forme, selon la légende, d'un conséquent chèque de réservation ! Ce génie du marketing au flair redoutable va donner à l'Étoile une impulsion décisive outre-Atlantique. Les ventes passent de 253 voitures en 1952 à 6 048 en 1957. Et celles du 190 SL de 830 en 1955 à près de 2 000 en 1956. Pourtant, l'idylle avec le constructeur souabe finira par tourner court. En effet, insatisfait de la qualité du service après-vente alors mis en place, Daimler- ↴

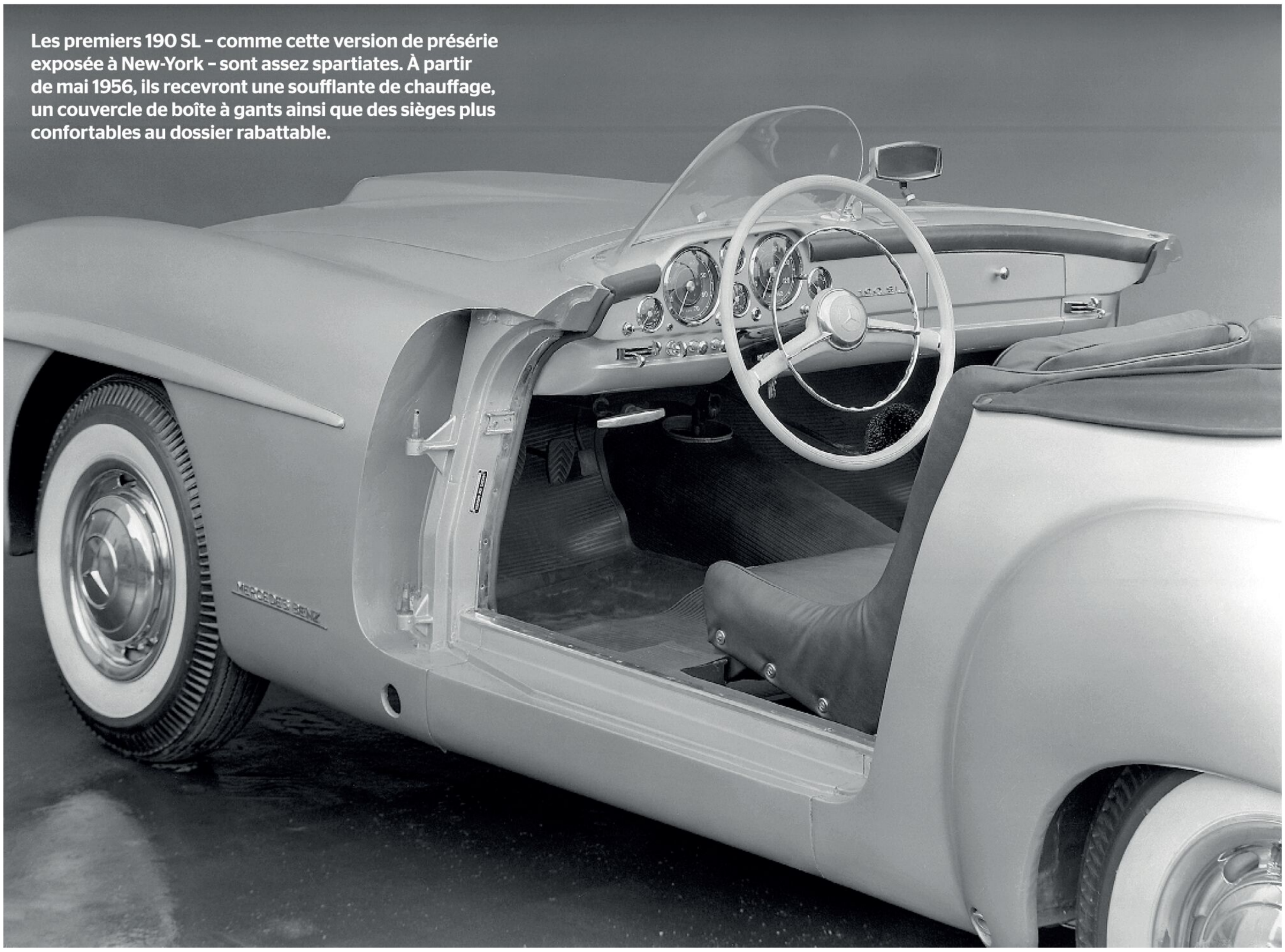






Entrevoyant d'excellentes perspectives commerciales, Hoffman a, cinq mois plus tôt, convaincu Mercedes de lancer une version routière du 300 SL et un petit roadster bien plus abordable, mais d'une esthétique proche.

Le 300 SL fera un malheur aux States, surtout dans la version roadster qui en est dérivée à partir de 1957. Le 190 SL connaîtra le même succès à une autre échelle commerciale.



Les premiers 190 SL – comme cette version de présérie exposée à New-York – sont assez spartiates. À partir de mai 1956, ils recevront une soufflante de chauffage, un couvercle de boîte à gants ainsi que des sièges plus confortables au dossier rabattable.

↳ Benz ajournera le contrat de représentation d'Hoffman qu'il venait pourtant d'étendre à la côte Ouest. Le 11 avril 1957, Studebaker-Packard reprendra la franchise. Hoffman regrettera plus tard son manque d'implication à ce niveau, mais poursuivra avec succès l'importation de BMW et de marques italiennes.

6 février 1954

Le 300 SL trônant sur un podium circulaire est quasi définitif, poignées de porte et vitres latérales mises à part. Hoffman aurait préféré avoir un roadster 300 SL dès le début ; il devra patienter trois ans… En revanche, le 190 SL n'est encore qu'un prototype s'inspirant du look de son grand frère. Contrairement au coupé 300 SL, l'auto – développée en urgence sur la base de la berline 180 « Ponton » – est un roadster élégant et relativement rapide, mais pas sportif. Nuance ! Le prototype exposé au Salon va être soigneusement remanié (calandre, pare-chocs et feux modifiés, « sourcils » sur les passages de roue arrière et ailes arrière moins « dodues ») pour être lancé



Cette affiche américaine de juillet 1955 présente le 190 SL comme un moyen idéal pour se faire des ami(e)s tout en se faisant plaisir au volant.

un an plus tard, à Genève. Basses, élégantes et fines, ces Mercedes de nouvelle génération, plus ou moins sportives, expriment la vitesse même à l'arrêt, captivant le public comme la presse. Dans le même temps, l'astucieux importateur a également mis la pression aux autres marques allemandes qu'il représente : c'est sous son impulsion que Porsche sortira son Speedster 356 et BMW sa 507.

Plébiscités aux States

Millionnaires, acteurs, artistes… Moult célébrités se font régulièrement photographier – souvent à l'initiative du département Presse de Mercedes – au volant des deux SL. 1 400 coupés 300 SL sont assemblés en trois ans, plus d'un sur deux partant à l'export, dont la très grande majorité aux USA. En 1957, suivra le roadster 300 SL, sorte de grand frère du 190 SL, bien plus « civilisé » que le « Gullwing ». Quant aux 25 881 190 SL produits, huit sur dix quittent l'Allemagne, la moitié à destination des USA. Max aura, doublement, mis dans le mille ! ■



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







Disponible à la vente :

-Mercedes 250SE Coupé

-Mercedes 300SE Coupé

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

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



Pour Stéphan, l'heureux propriétaire de cette superbe 190 SL, l'automobile fait partie de l'histoire industrielle mondiale. Rouler en ancienne, c'est aussi rendre hommage à plus d'un siècle d'ingénierie.

190 SL

Maillon de l'histoire automobile

EN 1994, STÉPHAN TRAVAILLE DANS UNE ENTREPRISE ALLEMANDE, ENTOURÉ DE VRAIS PASSIONNÉS DE BELLES MÉCANIQUES. DE FIL EN AIGUILLE, ILS LUI PRÉSENTENT ARTHUR BECHTEL, CRÉATEUR DE BECHTEL CLASSIC MOTOR, SPÉCIALISTE RECONNU DE LA RESTAURATION DES MERCEDES ANCIENNES. VINGT ANS PLUS TARD, STÉPHAN A TRÈS ENVIE DE ROULER EN ANCIENNE… MAIS CELA VA PRENDRE UN PEU PLUS DE TEMPS QUE PRÉVU.

Par Paul Campion – Photos Jérôme Millerin, Stéphan Pham

Initialement, Stéphan pensait acquérir une Jeep Willys ou une Jaguar XK 120, mais il tombe sous le charme de la Mercedes 190 SL. Une auto due en grande partie au génie commercial et marketing de Max Hoffmann, l'importateur de la marque aux États-Unis : *« Mercedes-Benz fait partie de l'histoire de l'automobile. Ils en ont été les pionniers en partant de simples bicyclettes, ils ont osé chercher et repousser les limites. Ce sont des valeurs qui me parlent et m'interpellent, d'autant que je suis un grand passionné d'Histoire et d'histoire industrielle en particulier »*. Ce sera donc une 190 SL ! Alors, se souvenant d'Arthur Bechtel, il rappelle son copain Lucas – par qui il l'avait rencontré à l'époque – pour qu'il les remette en contact. Et quand Stéphan explique son projet, Arthur se montre rassurant : *« Si tu trouves une auto, même en très mauvais état, nous te la restaurerons ! Et, honnêtement, si tu te charges toi-même de la recherche et de l'achat, le projet global te coûtera sensiblement moins cher. La seule condition, que je pose dès maintenant, c'est que tu ne nous stresses pas sur les délais »*. Dans le foulée, Arthur lui présente Tim, son fils, qui suivra le projet.

Cela convient à Stéphan qui, bien que très occupé sur les plans professionnel et familial, est tellement motivé qu'il trouve le temps de traquer la bonne auto : *« Mon but était d'avoir une auto parfaite qui fonctionne à merveille, qui démarre quand je le souhaite et qui soit une source de grand plaisir. C'est vrai qu'idéalement, j'aurais adoré tout faire moi-même,* ↴

Devant une telle beauté, on ne peut que se féliciter du flair et de la force de conviction de Max Hoffmann, l'importateur américain.

↳ *mais ça m'aurait pris une éternité. Alors j'ai fait une croix sur la restauration et je me suis concentré sur le sourcing* ». Après quelques fausses pistes et plusieurs tentatives infructueuses, il identifie, aux États-Unis, une voiture *matching numbers* dont les papiers indiquent une immatriculation à Grand Rapids, dans la région de Chicago, mais qui, en réalité, se trouve à Phoenix. Profitant d'un déplacement professionnel, il contacte le propriétaire et va voir la voiture… Du moins ce qu'il en reste : « *Elle a été entreposée pendant des années à côté d'un garage dont le toit n'avait aucune gouttière. Elle a donc régulièrement et abondamment pris l'eau, générant une corrosion gourmande. Un vrai jeu de massacre !* ». Mais cela ne fait pas reculer Stéphan qui, en 2015, assisté par les équipes de Bechtel pour les volets administratif et logistique, fait rapatrier l'auto en France et la voit, enfin, débarquer au Havre. Elle ne reste pas longtemps en Normandie puisque, quasiment dans la foulée, elle repart chez Arthur Bechtel Classic Motor, à Böblingen, à quelques kilomètres au sud-ouest de Stuttgart.



Rouler au soleil, capote baissée, sur de petites routes nationales : l'un des plus grands plaisirs de Stéphan.

Deux ans de boulot

Autant faire simple et résumer : « *Bechtel a tout refait de A à Z… mais cela a duré deux ans, notamment parce que de vrais tôliers-formeurs sont intervenus sur la carrosserie. En revanche, j'ai pu la configurer exactement comme je le souhaitais. Tim m'a fait une suggestion de combinaison (caisse grise-sellerie rouge), mais c'est moi qui ai choisi les nuances* ». Stéphan va devoir attendre février 2017 pour découvrir enfin son auto terminée, exposée sur le stand du restaurateur à Rétromobile. Il n'en prend toutefois pas possession tout de suite, car elle repart à Böblingen pour être vérifiée une dernière fois avant de revenir en France pour une livraison et une mise en mains en bonne et due forme. Stéphan se souvient avoir été surpris : « *L'auto est arrivée dans une sorte de grande caravane. Les collaborateurs de Bechtel m'ont fait une vraie mise main, me donnant les principaux conseils. C'était très pro* ». Si, dès les premiers tours de roues, la 190 SL s'avère irréprochable sur le plan mécanique, elle souffre malgré tout de soucis mineurs comme, par exemple, des lève-vitres bloqués en position haute ou un pare-brise qui n'est pas étanche au niveau des montants. Quant au bouchon du réservoir d'essence, Stéphan s'aperçoit, en faisant le plein près de chez lui, qu'il a une fâcheuse tendance à déserter son poste au som-









met de la goulotte. Après avoir roulé quelque temps, il décide de la ramener chez Bechtel lui-même, par la route, se disant que la distance Paris-Stuttgart constituera un précieux test de roulage. À peine sorti de la capitale, à la hauteur de Villepinte, sur la N2, il entend un bruit très suspect, rapidement suivi de nombreux appels de phares ! Continuant sa route, il ne réalise pas que le carburant s'échappe de son réservoir ! Il n'en prend conscience à ↴



Quel meilleur moment pour échanger avec le propriétaire d'une belle auto que lors d'une chouette balade ?



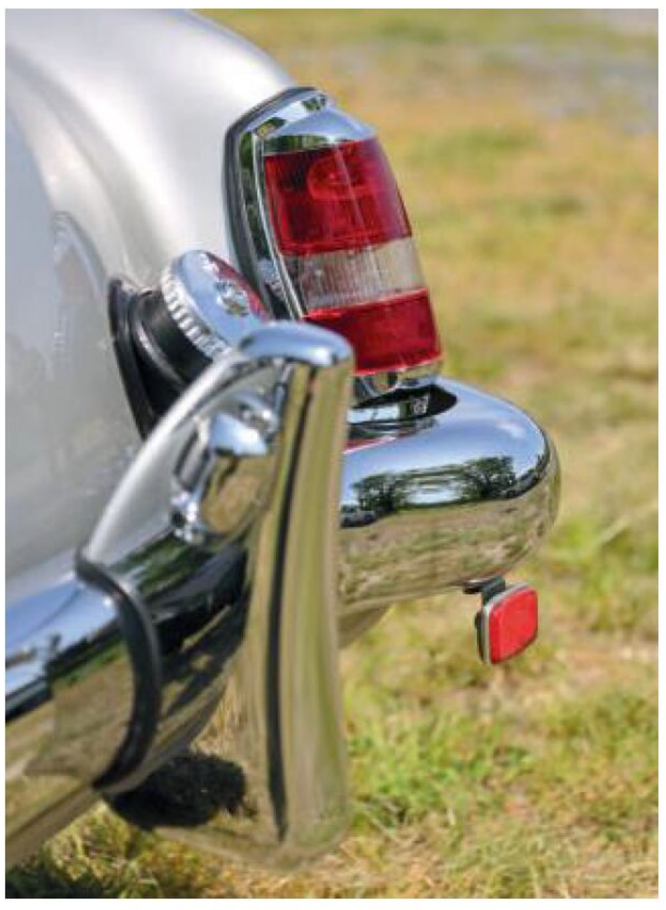
Quelle planche de bord ! Métal peint, casquette en cuir, cadrans et chromes omniprésents... Le luxe des années 1950.



Le très mauvais état de la caisse n'a pas laissé le choix aux équipes de Bechtel qui ont plus entrepris une reconstruction qu'une restauration. Ceci explique la durée du projet ... mais, deux ans plus tard, le jeu en vaut la chandelle.



Souci absolu du détail, le sourcil de roue reçoit aussi une fine baguette décorative.



À cette époque, la profusion de chromes devait convaincre les clients américains.

C'est sur les conseils avisés de Tim Bechtel que Stéphan a validé la combinaison carrosserie grise-sellerie rouge. Splendide !

↳ Soissons, lorsqu'il est contraint de se ranger sur la bande d'arrêt d'urgence en panne sèche, créant au passage un bouchon mémorable. Rude apprentissage de la vie en ancienne mais, par chance, l'auto s'est arrêtée à trois cents mètres d'une station-service ! Le plein refait, Stéphan repart immédiatement pour Reims, puis Nancy où il fait une halte et découvre qu'en fait, c'est le joint en liège défectueux du bouchon de réservoir, pourtant tout neuf, qui laisse couler le carburant. Remplaçant le fautif par un joint de camion Iveco (!), il reprend la route, passe la frontière, roule tout l'après-midi et ne s'arrête que sur le coup de 20 h. Il se trouve alors sur l'aire d'autoroute de Sinsheim pour observer, de loin, une partie du musée aéronautique lorsqu'il est abordé par un automobiliste qui a remarqué la belle Mercedes et engage la conversation. Ce n'est qu'après trente minutes de discussion que Stéphan réalise que son interlocuteur n'est autre que le propre cousin de Tim Bechtel ! Reprenant le volant, il atteint enfin, tard dans la nuit, Böblingen et le célèbre V8 Hotel, connu pour ses chambres « automobiles » et ses pieds de lit fabriqués à partir de calandres de voitures.



La légendaire fiabilité Mercedes-Benz, notamment mécanique, a aussi dicté le choix de la 190 SL.

Parfaite...

Le lendemain, il dépose sa 190 SL chez Bechtel Classic Motor qui répare les quelques défauts et procède à de petits réglages mécaniques. Depuis, l'auto est quasi irréprochable, mais a subi une révision générale en 2022 au garage VLP : *« Si rien de grave n'est arrivé, cela nous a quand même permis de corriger une foule de petits détails comme un silent bloc desserré ou un réglage imparfait. Finalement, j'ai récupéré une auto parfaite, sans aucun bruit parasite »*. De son propre aveu, Stéphan ne roule pas assez à son goût : *« J'ai participé à deux Rallyes d'Aumale, une manifestation très sympa, parfaitement organisée et j'ai fait quelques traversées de Paris. Récemment, je me suis rendu à un rassemblement organisé, à côté du Mémorial du Mont-Valérien, par la ville de Suresnes. Beaucoup d'anciennes et une vue splendide vue sur Paris. Très sympa »*. Et les clubs, le Club 190 SL notamment ? *« J'allais y venir, car, aujourd'hui, je préfère*



Si une – déjà – grande étoile orne fièrement la malle arrière...



... Que dire de celle qui occupe le centre de la calandre ? Massive ?

La 190 SL traîne une image paisible. Mais, bien menée, elle révèle une efficacité redoutable et insoupçonnée.

de plus grandes balades. C'est la première raison pour laquelle je me suis inscrit au club. La seconde est qu'il a cet énorme avantage d'être un effaceur de différences. Peu importe qui tu es ou ce que tu fais dans la vie, personne n'accorde d'importance aux artifices socio-professionnels. Je trouve ça génial de côtoyer un artisan et un PDG qui échangent interminablement sur leur passion de l'auto. Il n'y a que cela qui compte, pas le titre ou les moyens financiers. En plus, le club projetait d'organiser un périple Paris-Turin à travers les Alpes qui me paraissait particulièrement intéressant ». Stéphan est très lucide : *« Cette voiture aurait pu me coûter moins cher. Ça aurait aussi pu durer moins longtemps si je l'avais achetée déjà restaurée... mais suivre le projet, m'investir et y participer me plaisait ! À part une prise USB, bien pratique au demeurant et ses couleurs, elle est 100 % conforme à l'original. Aujourd'hui, on se doit de respecter cela ! »*

Bilan

Avec le recul, l'auto, en tant qu'objet, a beaucoup de qualités aux yeux de Stéphan : *« Elle est authentique, pas capricieuse pour un sou, elle démarre quand je le souhaite, offre un comportement sain et constant et, en raison de sa qualité de conception avec une boîte de vitesses et un moteur surdimensionné, elle est réellement fiable ».* Mais ce n'est pas tout, car, même si cela n'était pas un but en soi, accompagner leur père et rouler en 190 SL a également changé le regard de ses trois fils, Nicolas, Jean-Baptiste et Alexandre, sur l'automobile. Un temps intéressés, comme beaucoup de jeunes, par les sportives puissantes, onéreuses et voyantes, ils ont progressivement évolué vers l'authenticité et la valeur des choses, conscients de côtoyer un maillon de l'histoire automobile. Ce qui, pour Stéphan, n'a pas de prix ! ■

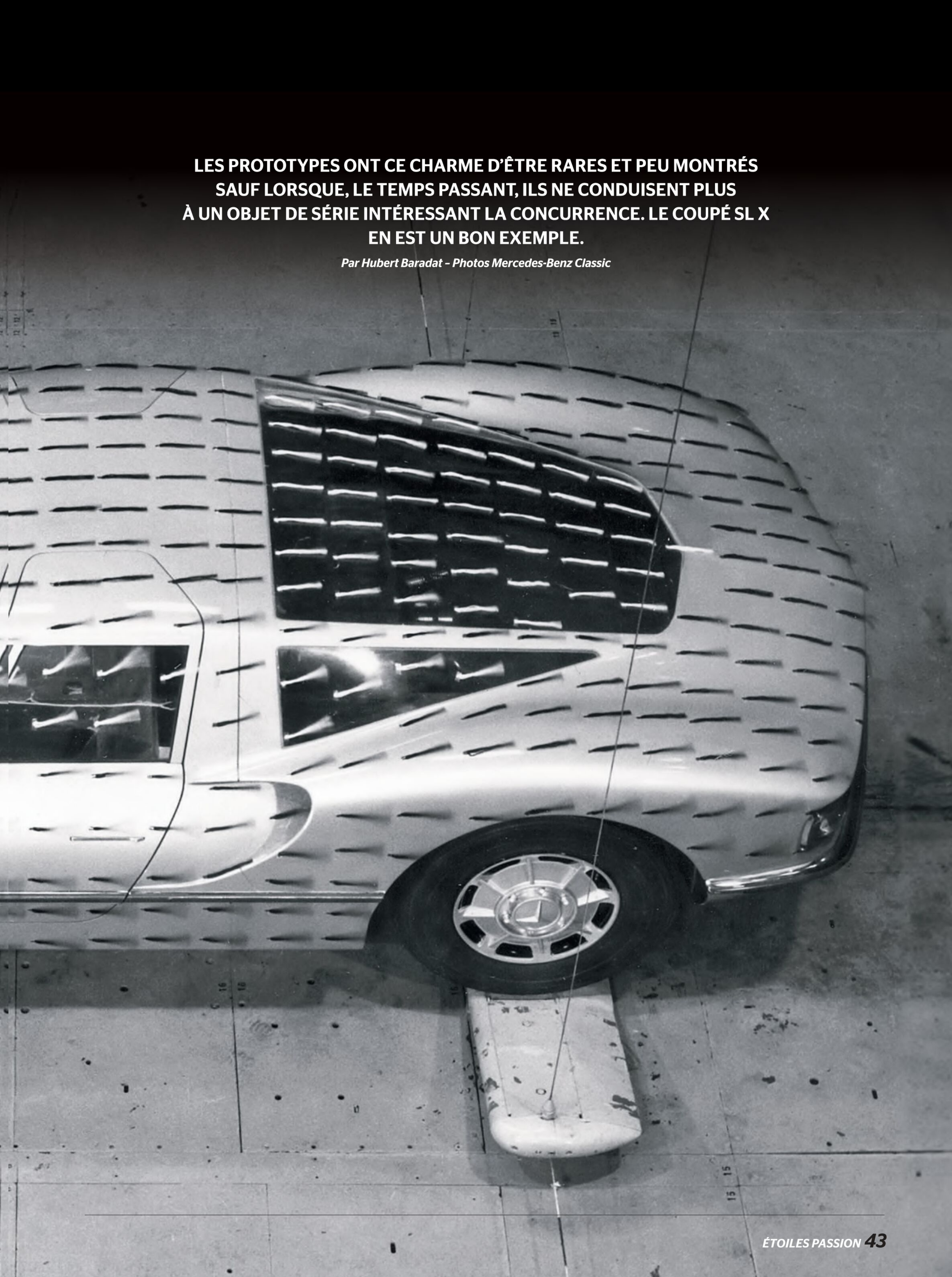
Les roadsters sont souvent plus esthétiques capote baissée. Il n'en est rien ici, signe d'un dessin parfaitement réussi. Intemporel ?

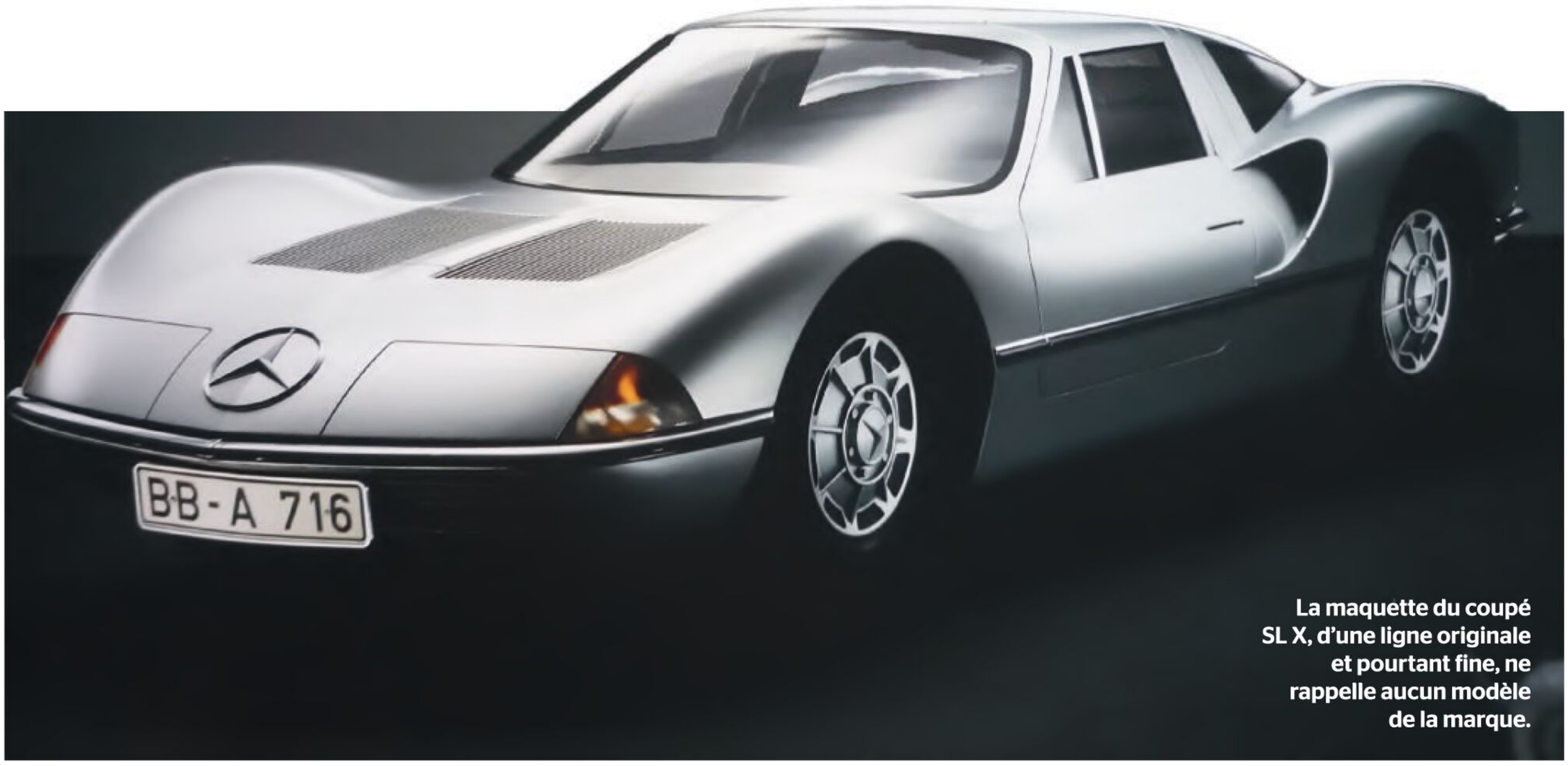
Design

L'étude SL X

LES PROTOTYPES ONT CE CHARME D'ÊTRE RARES ET PEU MONTRÉS SAUF LORSQUE, LE TEMPS PASSANT, ILS NE CONDUISENT PLUS À UN OBJET DE SÉRIE INTÉRESSANT LA CONCURRENCE. LE COUPÉ SL X EN EST UN BON EXEMPLE.

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic





La maquette du coupé SL X, d'une ligne originale et pourtant fine, ne rappelle aucun modèle de la marque.

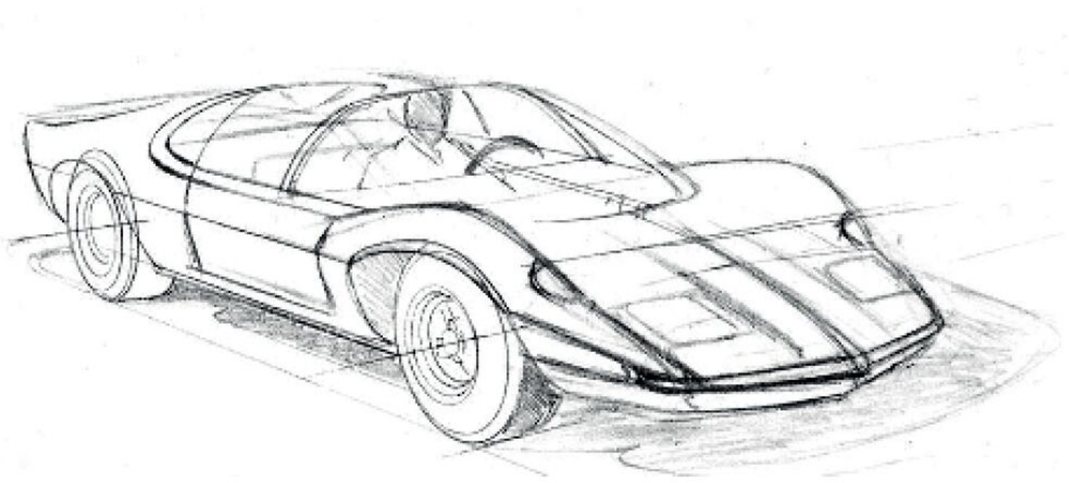
Cette étude de 1965 a été menée par les stylistes Giorgio Battistella et Paul Bracq qui ont intensivement travaillé sur une super-voiture de sport au milieu des années 1960, appelée SL X en interne. Cela a conduit Battistella à proposer de nombreux dessins fort modernes, modélisés en couleurs et en trois dimensions par Bracq ; il en tira d'autres études toujours plus évoluées, alors qu'un autre Français, Gérard Cardiet, lança des dessins encore plus surprenants et nettement tournés vers la compétition. Sans qu'aucune information ne soit communiquée par la marque – ce qui est normal pour un projet ! – des rumeurs circulèrent sur cette SL X. Elle serait équipée d'un moteur rotatif Wankel ou serait engagée aux 24 Heures du Mans... Tout cela inspiré de simples dessins et de maquette au 1/5e montrant des voitures portant un numéro de course ou dans un environnement tiré du circuit du Mans.



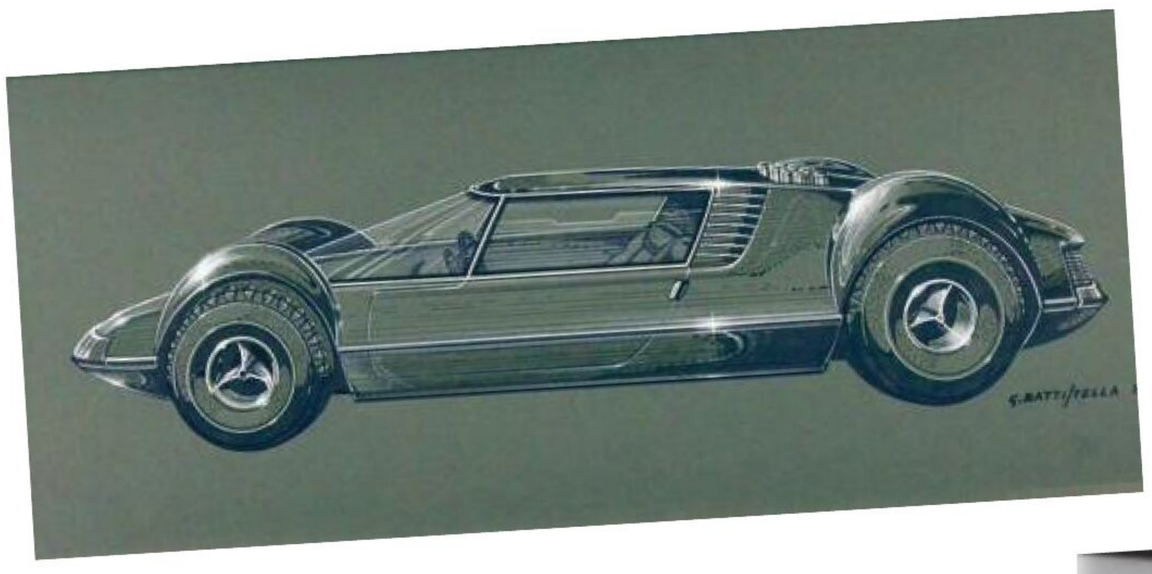


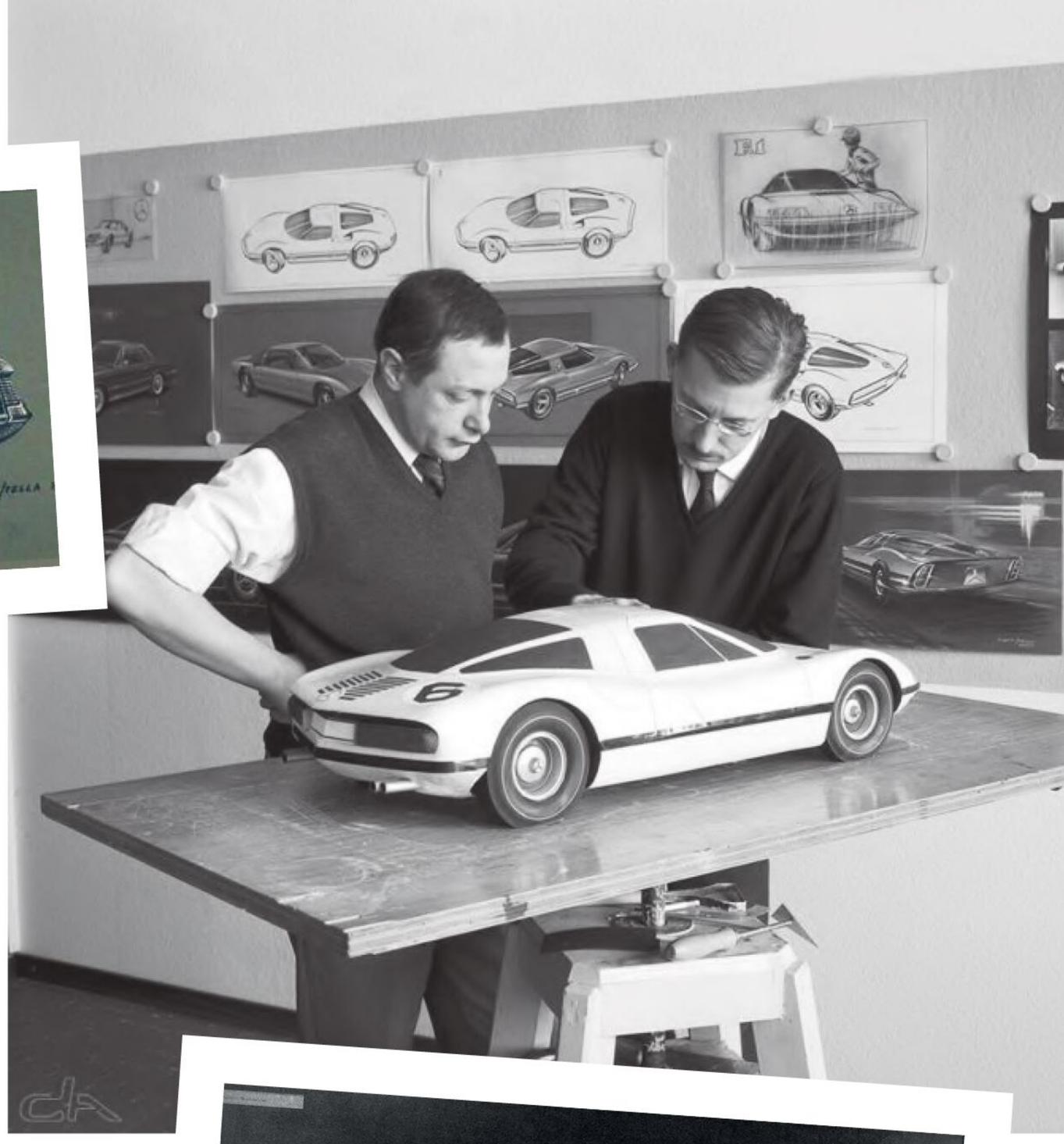
Vu sous tous les angles, le coupé SL X propose d'intéressantes nouveautés de dessin. On en oublierait qu'il est en bois et sans moteur...

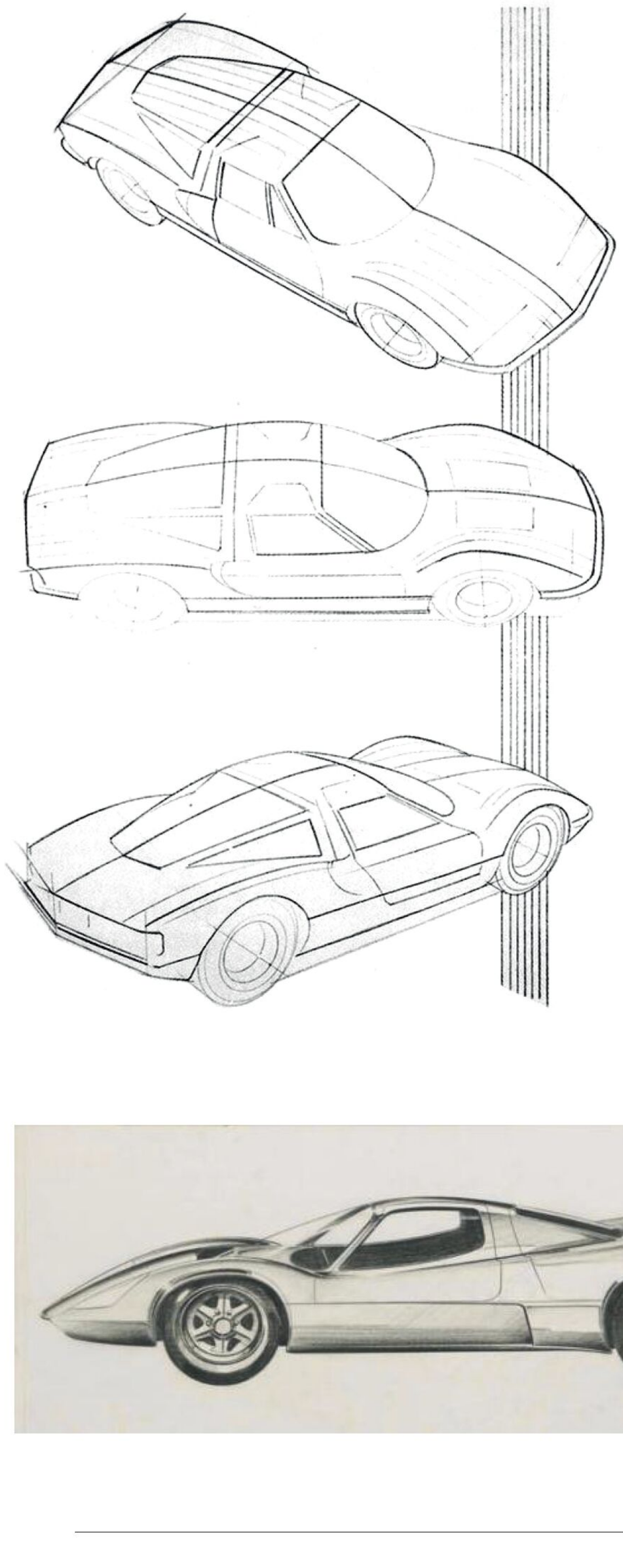




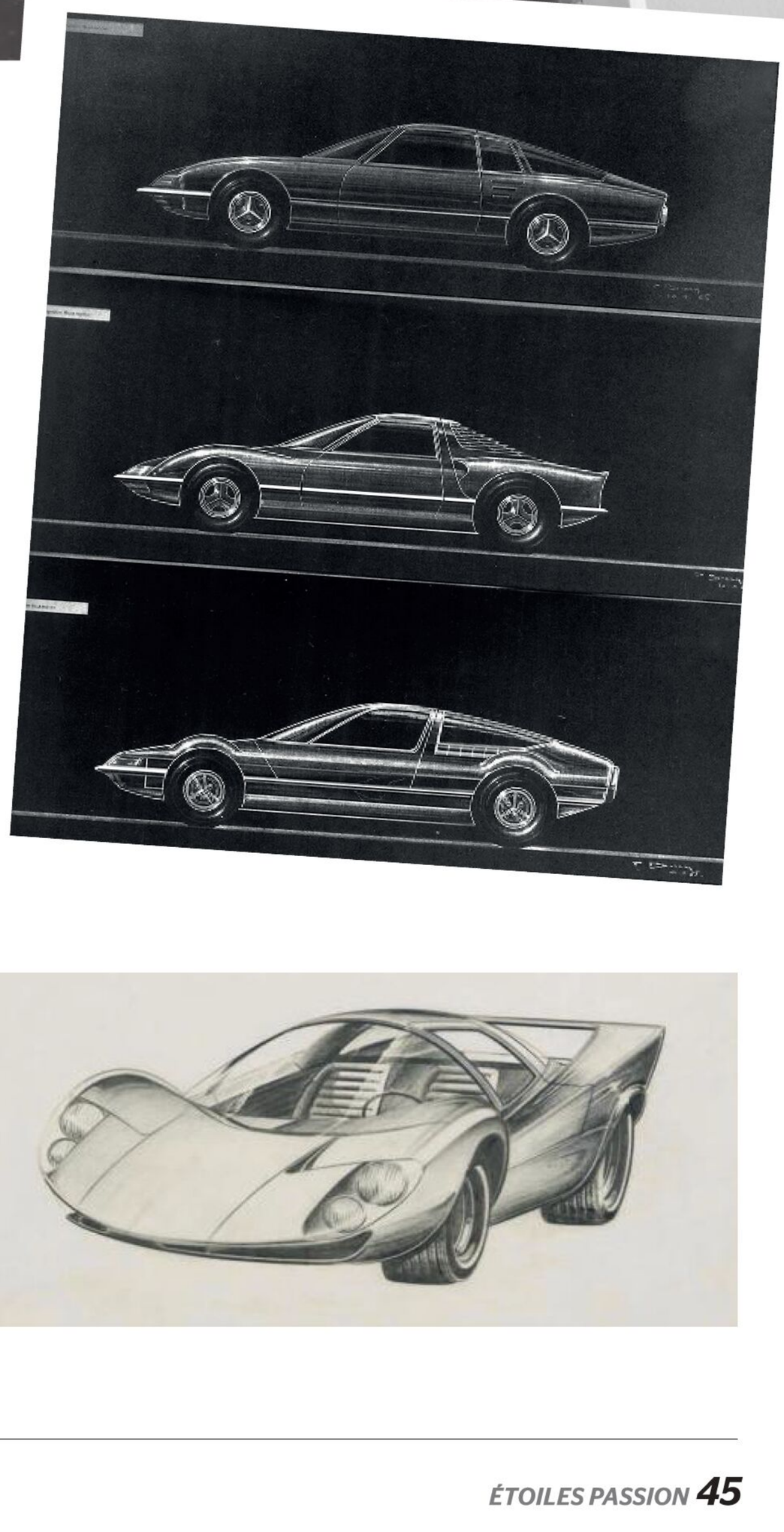


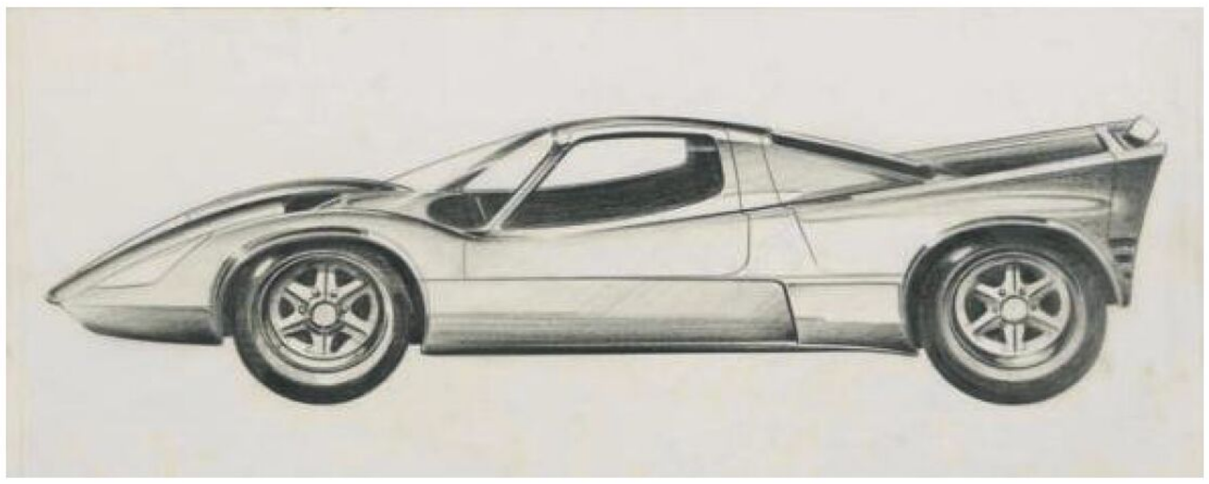


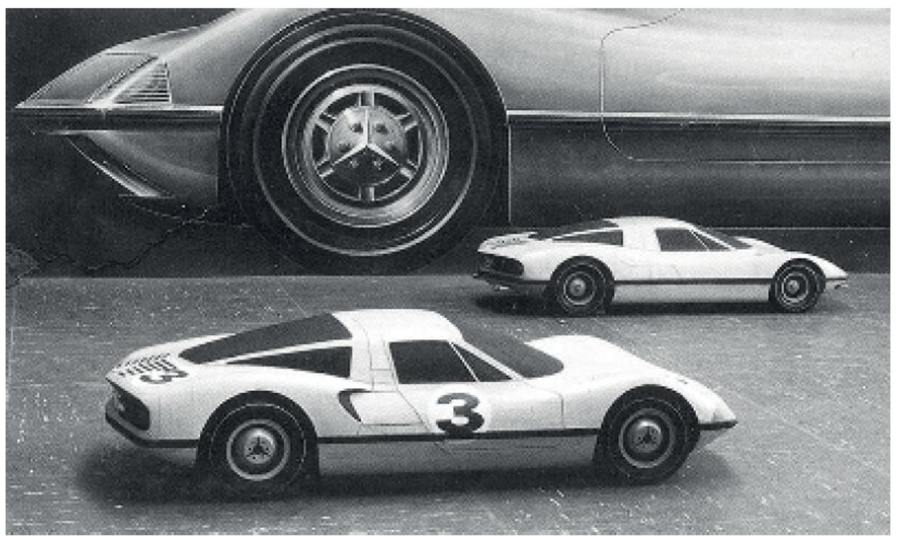




Paul Bracq et Giorgio Battistella devant une maquette sportive. À gauche, quatre dessins de Battistella, dont le tout premier en haut. À droite, trois dérivés de Bracq. En bas de la double page, quatre dessins du français Gérard Cardiet.





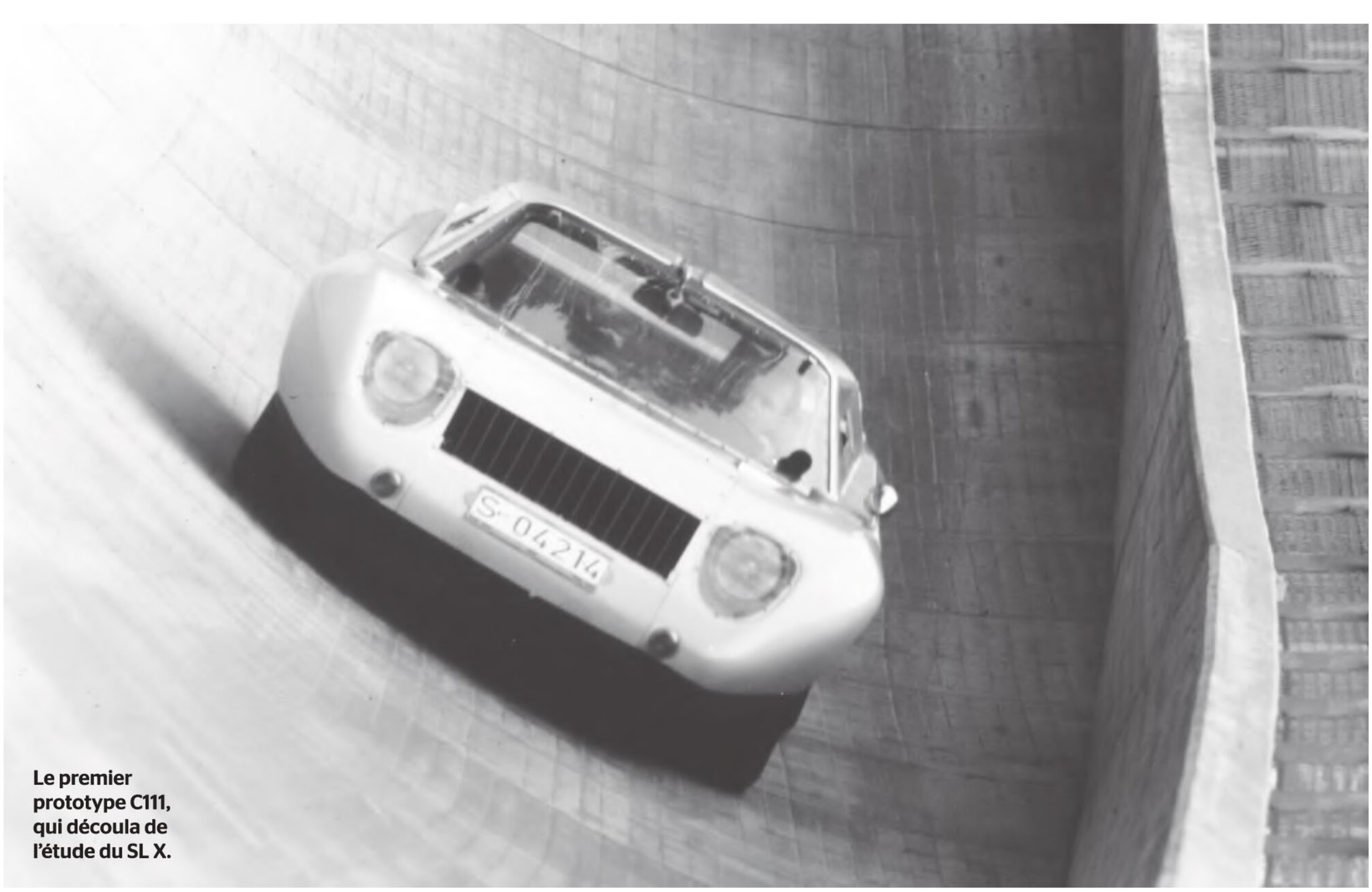


Simples suppositions : le SL X aurait pu utiliser le moteur Wankel et même courir aux 24 Heures du Mans...

↳ Alors qu'en réalité, la maquette à taille réelle qui sera montrée plus tard est en bois et mastic, et bien sûr sans moteur !
Cette étude illustre l'ampleur de l'avancée qui a conduit au prototype suivant, la C111 en 1969, et la manière dont les designers Bruno Sacco et Josef Gallitzendörfer ont renouvelé le langage du design de Mercedes-Benz avec cette très aboutie C111 de sport à moteur Wankel qui aurait été commercialisée – peut-être sous ce nom de SL X – si le moteur rotatif s'était montré moins gourmand. ■

Sur une étude du C111, suivant le SL X, Hans Scherenberg (recherche et développement), Werner Breitschwerdt (carrosserie), Guntram Hubert (sécurité passive), Josef Gallitzendôrfer (style), Bruno Sacco (style) et Friedrich van Winsen (projet mécanique).





Le premier prototype C111, qui découla de l'étude du SL X.

Vous souhaitez vous abonner

Vous désirez compléter votre collection

Étoiles passion

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

Découvrez nos offres sur

etoilespassion.com

ou scannez ici

SPOKEditions

Mercedes-Benz SLR McLaren

Compromis malchanceux

EN 1999, MERCEDES PRÉSENTE À DETROIT UN SHOWCAR QUI FAIT SALIVER LA PLANÈTE AUTOMOBILE : LA VISION MCLAREN-MERCEDES. LANCÉE QUATRE ANS PLUS TARD, LA VERSION DE SÉRIE CONVAINC… SANS PLUS !

Par Michel Tona – Photos Mercedes-Benz Cars

Un design très pur, à la fois avant-gardiste et évocateur.

À partir de 1995, l'écurie McLaren de Formule 1 est motorisée par Mercedes. Mika Häkkinen remporte le championnat du monde 1998 et 1999, le titre constructeurs revenant au team anglo-allemand en 1998, année où Mercedes-Benz s'impose aussi en FIA GT par le truchement d'AMG.

DaimlerChrysler – nouveau nom de la maison-mère de Mercedes-Benz après le rachat du plus petit des *Big Three* américains en 1998 – étant actionnaire à 40 % de McLaren, une coopération s'impose. Le pitch ? Construire une supersportive puisant dans l'aura de la 300 SLR (W196 S) qui, dérivée de la Formule 1 W196 R, avait remporté le championnat du monde des voitures de sport en 1955.



Divers éléments assurent le spectacle et sont autant d'œillades à la 300 SLR : grilles d'aération sur le capot et les flancs et échappement latéral.

Jouer avec la tradition

Plutôt qu'un moteur central, le duo anglo-allemand opte toutefois pour une solution moins radicalement sportive : un V8 implanté derrière l'essieu avant. Les designers Mercedes signent une voiture de sport aux accents de flèche dont le long capot et le nez évoquent les monoplaces de F1. Le SLK « II » reprendra la recette en 2004.

Hormis les grilles d'aération latérales et celles du capot, le design se veut futuriste. Le concept Mercedes-Benz McLaren Vision SLR est dévoilé au Salon de Detroit en janvier 1999. Cette « Flèche d'Argent de demain » vise trois objectifs : évoquer le design du SL R230 (programmé pour fin 2001), inaugurer des technologies inédites et servir de base à une nouvelle supercar étoilée. Belle à se damner, l'étude aux portes en élytre est annoncée comme développant 558 ch et atteignant 320 km/h. La belle ne pèserait que 1 400 kg grâce à un châssis en fibres composites – technique empruntée à la F1 et permettant une rigidité et une légèreté exceptionnelles – et une carrosserie en aluminium.



Le SLR McLaren 722 Edition prêt à mordre la piste.

Validée pour la série

Dès juillet 1999, DaimlerChrysler annonce un lancement pour fin 2003, moyennant un coût de développement de 400 millions de DM. Le communiqué explique que les SLR seront construits chez McLaren à raison d'environ 500 unités par an, soit 20 % du segment des supersportives selon les marketeurs de Stuttgart. Le groupe annonce également que le V8 suralimenté sera fourni par AMG. Ce n'est pas un hasard : DaimlerChrysler vient aussi d'acheter 51 % du capital du tuner d'Affalterbach.

En septembre, au Salon de Francfort apparaît un second showcar : le roadster SLR Vision. Quelques journalistes triés sur le volet sont conviés à en prendre le volant. Le proto n'a pas encore d'aileron arrière rétractable, ni de compresseur. Gordon Murray, l'ingénieur en chef de McLaren Cars, a pour challenge de réaliser la version de série. Si le style reste l'apanage de Mercedes, l'aérodynamique active, chère au Sud-Africain, abondera sur le SLR. La version de série recevra un fond plat, un diffuseur arrière et un aileron arrière mobile, comme les SLR des *fifties* !

Cinq ans plus tard, au même endroit, Jürgen Schrempp, PDG de DaimlerChrysler, présente le SLR de série à la presse internationale. C'est alors la course à l'échalote entre les groupes allemands, Volkswagen préparant notamment la Bugatti Veyron. Bardé de technologies issues de la F1, l'ambitieux SLR vise les blasons les plus prestigieux : Ferrari, Lamborghini et Aston Martin. Par rapport au showcar de ↴





Une double griffe « protège » la grille d'aération du très long museau.

Comme ceux de la Ferrari Testarossa dans les *eighties*, les rétroviseurs sont une œuvre d'art.





Pour démarrer, il suffit d'appuyer sur un bouton du levier de vitesse, une fois levé un volet façon avion de combat.

Le V8 suralimenté est monté en arrière de l'essieu avant.

↳ 1999, le moteur est maintenant celui du SL55 AMG, dont la puissance est ici portée à 626 ch, ce qui permet d'atteindre 334 km/h en pointe et de passer de 0 à 100 km/h en 3,8 s. Ce gros bouilleur équipe aussi les Maybach 57 et 62 (en version 557 ch) dévoilées au Salon de New York en juillet 2002. Dotée d'une belle répartition des masses (49 % à l'avant, 51 % à l'arrière), le SLR de série pèse finalement 1 768 kg, loin des 1 400 de la Vision… et des 1 138 kg de la McLaren F1 de 1992 ! La prise de poids est principalement due aux exigences de Mercedes en matière de confort, la belle recevant sièges électriques, GPS et système audio Bose, ainsi qu'une armada d'airbags et une climatisation automatique à contrôle séparé. Reconduisant le châssis composite des Vision, le SLR est la première voiture de série à recevoir des zones de déformation en carbone. Elle se passe du levier de vitesses « joystick » et du volant à méplat haut des concept-cars tandis que l'habitacle rappelle – trop – celui du nouveau SL (R230), vendu quatre fois moins cher…

Sacrées perfs, mais conduite « limite »

Côté performances, le SLR est un avion. Moins sportif que les « ballerines » Porsche Carrera GT et Ferrari Enzo, il est cependant presque aussi vif et les domine au niveau du confort et de la praticité… En bonne Mercedes, l'auto peut aussi *cruiser* grâce à son excellente boîte automatique à cinq rapports et convertisseur, dotée de commandes sur le volant. Le comportement convainc par une adhérence exceptionnelle, mais suscite moult critiques sur route et à la limite. *« Le long capot est en grande partie caché au regard du conducteur et les changements de tenue de cap et le manque de retour d'information de la direction ne facilitent pas les choses »,* regrette, par exemple, l'essayeur d'*Auto Motor und Sport*. Comme le nouveau SL, le SLR est une vitrine technologique et reçoit donc le freinage électro-hydraulique Sensotronic Brake Control avec, en sus, des disques en céramique.

Trois fois le prix d'un SL 55 AMG…

Les premiers acheteurs sont des entrepreneurs, des décideurs, des célébrités (Fernando Alonso, Kanye West, Paris Hilton…) et autres gentlemen drivers. Le tarif de 435 000 € (hors options) leur « offre » l'entrée au Club SLR, créé par la marque, qui organise chaque année des raouts très *select*. S'y ajoutent, à partir de 2007, des courses ouvertes aux seuls 21 exemplaires de la version 722 GT. Non homologués pour la route, ces SLR vraiment sportifs ne pèsent que 1 390 kg et seront réalisés par le spécialiste anglais Ray Mallock.

Mais revenons à la série. Comme d'habitude chez Mercedes, les options font vite grimper la note comme les jantes de 19 pouces à 9 860 € ou la sellerie en cuir Silver Arrow Leather 300 SL à plus de 10 000 € ! Disponible à l'automne 2006 en série limitée à 150 unités, la version 722 Edition reçoit plus de trois cents pièces modifiées et une cavalerie portée à 650 ch. Avec son peu discret lettrage latéral,



Même à l'arrêt, le C199 (code usine du SLR) laisse deviner sa puissance.

« Nous voulions faire le lien avec notre glorieux passé sans tomber dans le rétro design. »
Peter Pfeiffer, Chief Designer Mercedes-Benz



Un design encore plus poussé pour le SLR Stirling Moss, sans doute plus acquis par des collectionneurs que pour tâter de la piste !

ce SLR affûte son jeu : châssis plus dynamique, aérodynamisme optimisé et habitacle plus sportif. Allégé de 44 kg, il voit ses règles de passage de rapports modifiées et gagne deux dixièmes sur le 0 à 100 km/h et 3 km/h en vitesse de pointe. « 722 » fait référence à la 300 SLR #722 qui permit à l'équipage Stirling Moss/Dennis Jenkinson de remporter les Mille Miglia 1955. Partis à 7 h 22 du matin, ils boucleront un parcours de 1 600 km sur des routes secondaires en à peine plus de dix heures !

SLR roadster, puis Stirling Moss

En septembre 2007 est dévoilé le SLR roadster, également décliné en version 722 courant 2008. La capote se déverrouille manuellement avant de se replier sur simple pression d'un bouton. Dernier avatar, le SLR Stirling Moss, lancé en 2009, se passe de toit, mais aussi de pare-brise. Il ne sera produit qu'à 75 unités. Le SLR tire sa révérence en décembre après 2 157 unités construites, dont 1 412 coupés. On reste loin des 3 500 exemplaires envisagés au départ. La faute à un compromis pas forcément heureux entre la « légèreté sportive » chère à McLaren et le confort indissociable de Mercedes. Présenté à Francfort en septembre 2009, le SLS AMG, étroitement conçu avec l'officine, fera indéniablement mieux… mais sera moins exclusif. ■



Un diffuseur massif caractérise l'arrière du SLR qui, au freinage, déclenche son aérofrein.



Devant l'ancienne usine Benz Söhne à Ladenburg, une torpédo 8/25 ch de 1924.



C. Benz Söhne

Les autres Benz

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic, Automuseum Dr. Carl Benz et D.R.

En janvier 1903, Carl Benz cessa son activité à la Benz & Cie pour entrer dans le conseil d'administration, mais il quitta bientôt l'entreprise. En effet, la direction avait appelé à l'usine de Mannheim un groupe de techniciens français, dont l'ingénieur Marius Barbarou, qui créèrent le modèle Parsifal afin de contrer la concurrence Mercedes avec des produits équivalents, ce qui entraîna des querelles internes. Les fils Eugen et Richard Benz quittèrent également l'entreprise, Richard revenant cependant à Mannheim en 1904 comme directeur de fabrication des voitures particulières. En 1906, Carl Benz poursuivit son œuvre industrielle moins connue en France : la construction et la vente des voitures sous la marque Carl Benz Söhne (Carl Benz & Fils) qu'il venait de créer à Ladenburg, près de Mannheim. Ils commencèrent à concevoir des moteurs pour l'industrie et l'automobile. Mais le marché changeait vite et, la demande de moteurs seuls devenant faible, ils lancèrent donc la construction de voitures complètes :





Au volant d'une Benz Söhne 22 ch, Eugen et Richard Benz avec leurs sœurs Ellen, Clara et Thilde ; à l'arrière, Carl et Bertha Benz.

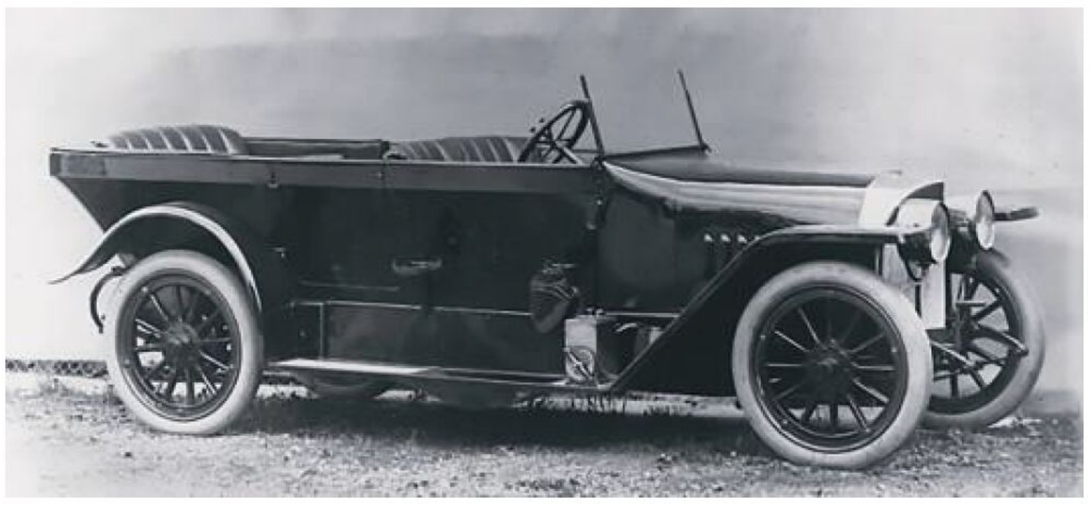
↳ les Carl Benz Söhne. Carl Benz avait commencé à acquérir une ferme en 1898, puis, peu à peu, des terrains à Ladenburg. C'est là que fut construite la nouvelle usine. La première C. Benz Söhne apparut lors de la course Prinz-Heinrich-Fahrt de 1909, équipée d'un moteur 10/18 ch. Au Salon de Londres 1911 furent présentés les modèles 12/20 et 20/30 ch, puis, en 1912, une plus puissante 40 ch. Elles étaient carrossées classiquement, surtout en torpédos et, plus tard, en berlines et en fourgonnettes. Toutes ces carrosseries étaient confiées aux entreprises Drauz, à Heilbronn, et Stadler & Jest, à Ludwigshafen.

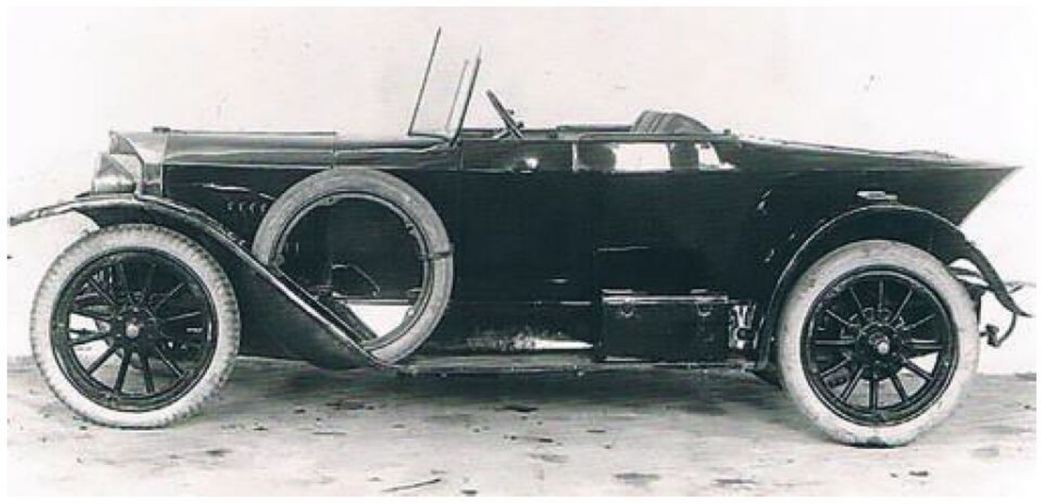
Taxis londoniens et douilles d'obus

Les Benz Söhne étaient réputées pour leur grande fiabilité. Elles devinrent pour cela les voitures préférées des taxis londoniens. La production s'arrêta en 1924 après 350 exemplaires, mais deux voitures de plus furent construites, que Carl Benz conserva pour son usage. Elles existent toujours aujourd'hui au musée portant son nom. En 1925 la société ↴



Une Benz Söhne 22 ch de course de 1911 devant l'usine devenue musée.





Deux modèles 25 ch : une torpédo 1912 carrossées par Drauz et un spider sport.





Ces deux torpédos 8/25 ch de 1924 sont visibles au Dr. Carl Benz Automuseum de Ladenburg.





Un utilitaire Benz Söhne du début des années 1920, élaboré pour les besoins de l'usine.







Durant les années 1920, Carl Benz Söhne KG devient surtout un sous-traitant de petits fabricants automobiles comme Badenia et son modèle Mops.

↳ C. Benz Söhne devient une entreprise de services où sont révisés les gros moteurs pour avions ou bateaux. Une partie du terrain de l'entreprise est louée à la société Badenia qui tente de faire des affaires avec la petite voiture Mops. On prévoit même une auto plus grande avec un moteur à six cylindres, mais ce projet n'aboutira pas. Pendant la Seconde Guerre mondiale, des douilles d'obus sont fabriquées à Ladenburg et l'on y révise des moteurs usagés. Mais l'attitude anti-nationale-socialiste d'Eugen et Richard Benz n'échappe pas au pouvoir en place et de plus en plus d'ouvriers sont réquisitionnés et envoyés au front. ■



Dr. Carl Benz Automuseum

La famille Benz s'était installée dans une maison à Ladenburg, sur un terrain acquis en 1906 par Bertha Benz. La maison, aménagée et agrandie, deviendra celle où Carl Benz vécut après avoir laissé la société C. Benz Söhne à ses enfants en 1912. Il y reçut, dans ses vieux jours, les honneurs de son invention de l'automobile et les descendants de la famille Benz y vécurent jusqu'en 1968. Reprise alors par la ville, elle fut, en 1985, acquise par Daimler-Benz qui y aménagea une exposition de nombreux documents et souvenirs de la vie et de l'œuvre de Carl Benz. Quant à la société Carl Benz Söhne, elle devint, toujours à Ladenburg, mais dans d'autres locaux, une entreprise de traitement des métaux jusqu'en 2008. L'ancienne usine est devenue le Dr. Carl Benz Automuseum *(Ilvesheimer Str. 26, 68526 Ladenburg, ouvert mercredi, samedi, dimanche et jours fériés de 14 h à 18 h).*











TOUR
2024
AUTO



22-27
AVRIL
2024

MOTUL · BMW · AGUTTES MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES · BALTIC CHRONOMÉTREUR OFFICIEL · EDMOND DE ROTHSCHILD

240 TD 1983 / 220D BREAK 2023

Pas si différents

EN SEPTEMBRE 1977, AU SALON DE FRANCFORT, MERCEDES-BENZ PRÉSENTE LE BREAK W123. CE PRODUIT N'EXISTE ALORS QUE CHEZ QUELQUES CONSTRUCTEURS POUR RÉPONDRE À DES ASPECTS UTILITAIRES ET PRATIQUES AU PRIX DE DIMENSIONS ET D'UNE ESTHÉTIQUE DE CAMIONNETTE. CELUI-CI VA PROPOSER UNE APPROCHE DIFFÉRENTE DE L'AUTOMOBILE.

Par Hervé Chauvin – Photos Paul Marsan

Preuve qu'à l'époque le 240 TD est une très grosse voiture, son gabarit semble presque plus imposant que celui du 220d.

Signe des temps, les optiques à LED ont remplacé les vieux halogènes et les jantes ont pris quatre tailles !

Auparavant, les breaks Mercedes étaient des autos transformées par des carrossiers. En 1977, le W123 T (pour Touring), premier break de série de la marque, a peu de concurrence, Peugeot 504 et Citroën CX faisant office d'utilitaires visant l'espace et le volume. Seul le break Volvo se rapproche de l'esprit du Mercedes. Par la suite, Audi et BMW partageront cette philosophie : rouler autrement, offrir l'agrément des berlines, la modularité en plus avec, souvent, une ligne plus réussie que celle de leurs cousines à quatre portes.

Si les breaks ont toujours attiré les antiquaires, on les retrouvait autant dans les beaux quartiers de l'Ouest parisien que dans les campagnes. Un style *gentleman farmer* qui destinait ces voitures chics, à l'élégance « parisienne », à une clientèle en quête d'un véhicule original et de qualité lui permettant de déposer les enfants à l'école, de traverser la France à haute vitesse, de rouler en ville, de partir en week-end à deux, en amoureux ou avec chien, enfants et belle-mère, de charger une armoire chinée dans une brocante du Perche… Une auto belle et polyvalente, amie de tous les instants de la vie.

Las, dans les années 2000, le marché plébiscite le SUV, concept novateur, pratique et rassurant qui offre volume et assise haute dominant la route, mais souffre de surconsommation, de surpoids, de prise au vent et, tel un utilitaire, de transferts de masses laborieux. Hérétique sur le papier, cette idée a pourtant eu raison des breaks qui ont lentement disparu des catalogues des constructeurs et, aujourd'hui, se diffusent en très faibles quantités. Mais près de cinquante ans et quatre générations plus tard, Mercedes commercialise toujours le W213 break.

Réunion de famille

En cette belle journée, nous retrouvons Pierre Caron, administrateur, référent technique des modèles W123 et W126 et figure incontournable du club Mercedes-Benz de France. Il est propriétaire de voitures dénichées avec soin comme une superbe 560 SEL rouge Almandin ou un coupé 420 SEC très peu kilométré. Aujourd'hui, il est au volant d'un 240 TD de 1983 dont le faible kilométrage et le bel état d'origine nous ont donné envie de le comparer à un break 220d W213 de 2022, mon véhicule professionnel. Quarante ans d'écart entre les voitures, trente ans entre nous… sans aucun effet sur une journée inoubliable. La première et la cinquième génération de break Mercedes sont côte-à-côte et se jaugent, au repos, dans une clairière. Imaginez-vous assis à côté de votre arrière-arrière-grand-père… Ils ne sont pas de la même génération, mais portent le même nom et arborent toujours l'étoile, migrée du capot au centre de la calandre, preuve que Stuttgart en est toujours fière. L'évolution de la carrosserie témoigne du temps qui passe. En concevant le W123 T, les ingénieurs voulaient emprunter le châssis rallongé de la limousine pour offrir plus de volume de coffre, mais ça n'aurait pas





Le 2.4 qui équipe l'auto de Pierre, totalement d'origine et en parfait état, est particulièrement accessible pour l'entretien courant. La banquette arrière parait horriblement lourde, mais elle est facile à manœuvrer.

convaincu la clientèle. Il a donc les mêmes dimensions que sa sœur berline, dispose d'un amortissement arrière renforcé et est équipé de série d'un correcteur d'assiette. À l'exception du 200 d, les motorisations des berlines sont reconduites : 2.0, 2.3 et 2.5 à carburateur et 2.8 à injection pour les versions essence, 2,4 et 3.0 pour le Diesel. Au fil des ans, le T recevra les améliorations des berlines et se déclinera également en trois phases, la dernière abandonnant le 250 au profit d'un turbo Diesel de 125 ch avec boîte automatique.

Les options… déjà

Ce 240 TD, équipé du 2.4 de 72 ch (à partir de septembre 1979), a été livré neuf à son premier propriétaire qui la revendra à Pierre à 190 000 km. Une balade de santé pour cette mécanique indestructible qui, entretenue et bien lubrifiée, atteint sans problème les 500 000 km comme en attestent moult représentants de commerce et chauffeurs de taxi. L'intérieur, sobre mais accueillant, respire la qualité et la solidité, même si les tableaux de bord fissurés avec le temps, victimes du soleil et des variations de température, ne sont pas rares. Les modèles de base offrent direction assistée et correcteur d'assiette de série… et c'est à peu près tout. Le verrouillage centralisé et les vitres électriques avant étaient des options dont la liste, bien longue, comportait notamment les vitres teintées, la climatisation manuelle ou automatique, l'intérieur velours ou cuir, la troisième banquette, le toit ouvrant manuel, la boîte automatique, le régulateur de vitesse, les jantes alu, l'ABS, l'airbag conducteur et même la peinture métallisée ! Configurer un break sur mesure, en faire une auto presque unique, augmentait le prix de base de 95 000 F de 30 à 40 % !

Évolutions mécaniques

Si, à l'époque, les dimensions du T (4,72 m de long, 1,78 m de large) le classent dans la catégorie des grosses voitures, les temps ont changé. Il semble fluet à côté du 220d, plus long de 23 cm, plus large de 7 cm et au coffre plus volumineux de 100 l. Pourtant, il s'agit de la même gamme… Que dire des pneumatiques, dont la dimension – raisonnable – de 195/70/14 passe à 245/45/18 sur le W213





En quarante ans, la modularité arrière n'a finalement pas fait de pas de géant et le plancher du 220d n'est plus totalement plat. En revanche, que dire des mécaniques que les ingénieurs s'évertuent désormais à cacher au maximum ?



À bord du 240 TD, grâce à une large surface vitrée et à des montants très fins, on profite d'une visibilité exceptionnelle, extrêmement agréable.

↳ pour gérer le surpoids de 320 kg et accueillir les équipements supplémentaires ? Les nouvelles technologies allègent les accessoires embarqués… mais les multiplient tellement ! Si le 240 TD est chichement doté, le 220d, lui, offre d'office foison d'équipements de sécurité et de confort : systèmes de renfort et de déformation programmée de la carrosserie, innombrables airbags, prétensionneurs de ceintures et radars… Le moteur de 1 950 cm³ équipant le 220 d (eh oui…) a donc été dopé et développe 194 ch contre 72 et un couple de 400 Nm à 1 600 tr/mn contre 137 à 2 400 tr/mn pour le 240 ! Une révolution…. La boîte automatique à neuf rapports utilise pleinement le potentiel de la mécanique, contrairement aux quatre rapports du 240 TD. Mais tout ceci étant fort théorique, seul un essai routier permettra de juger de l'évolution réelle entre les deux voitures. Il serait trop facile et injuste, avec 240 km/h de vitesse de pointe (contre 143) et un 0 à 100 km/h en 7,5 s (contre 22 !), de proposer à Pierre une course dont le perdant paierait l'apéro. Alors, le temps d'un court essai, conduisons le 240 TD. C'est parti…



Il y a toujours du chrome, mais les sigles automobiles sont parfois trompeurs. Le 240 TD ne dispose d'aucun turbo…



… alors que c'est l'une des principales caractéristiques du 220d qui a pourtant abandonné le « T ».

Homogène

Avant de s'élancer, le moteur a besoin d'un rapide préchauffage. Ce 240 TD ramène à l'époque des « vrais » Diesel, fiables et économiques, achetés par les gros rouleurs faisant fi des performances et du confort sonore. Cela changera au début des années 1980 avec la 300 Turbo D (125 ch) et les BMW 524td, puis 525tds (143 ch) aux blocs « mazout » boostés par des turbos qui les fragilisent. Mais leurs acheteurs recherchent alors vitesse et nervosité, les utilisant comme des « essence » et oubliant les temps de chauffe propres à ces mécaniques initialement conçues pour tourner doucement. À l'inverse de ce propriétaire de 240 TD, comédien parcourant la France, qui roulait toujours à fond sur autoroute (150 km/h), mais entretenait bien une auto affichant plus d'un million de kilomètres – moteur changé à 600 000 km –, ne la bousculant jamais à froid. Il parlait d'un tracteur et c'est l'impression ressentie lors des premiers tours de roue.

On ne brusque pas la voiture, mais, dans un claquement mécanique caractéristique

et rassurant, elle vous emmène partout. On a beau appuyer sur l'accélérateur, il monte dans les tours à son rythme, les 72 ch volontaires rendant la conduite simple et agréable. La boîte automatique, qui absorbe 5 % de la puissance (!), ajoute au confort, le kick-down permettant de maintenir la vitesse en côte. Le 2.4 est souple, suffisant dans la circulation actuelle et la tenue de route, royale grâce au correcteur d'assiette, semble meilleure que celle des berlines. Bien sûr, il y a ce léger jeu dans le boîtier de direction, mais on s'y habitue et le freinage à quatre disques est sans reproche. En somme, ce break, facile à conduire, est une vraie Mercedes, confortable et spacieuse, à l'ergonomie bien pensée.

Si tout a évolué dans le 220d, la philosophie qui a présidé à sa conception est identique à celle du 240 TD.

Sans oublier la réputation de voiture la plus robuste au monde attachée à la W123.

Technologie de pointe

Quel changement au volant du W213 220d ! À l'époque du break 240 TD, le Minitel n'existe pas encore et on fume dans les avions. Entre les deux voitures, c'est donc le jour et la nuit. Le moteur démarre instantanément dans un silence tel qu'au ralenti, il semble arrêté. À 130 km/h, le moteur du 220d tourne à 1 500 tr/mn pour une consommation de 5,5 l/100 km. C'est peu… et surtout quatre litres de moins que le 240 TD qui, à cette vitesse, est quasiment à son maximum. Grâce ↴



Le W123T est un véritable déménageur qui met à profit un seuil de malle arrière très bas et l'absence de gênantes charnières de hayon.



Il est, certes, plus long et aussi plus vaste, mais l'embonpoint du moderne W213 le prive de quelques centimètres stratégiques en largeur.



Ceinture de caisse haute, ligne arrière fuyante, insonorisants omniprésents… Le 220d est un véritable cocon qui vous isole presque du monde extérieur.

Sur la route, le 240 TD ne fait plus tout jeune, mais, tant par son encombrement que par son confort et son comportement, il est très loin d'être ridicule.



Pour l'époque, le tableau de bord du 240 TD est bien équipé, réfléchi pour la sécurité passive et particulièrement ergonomique.



Les écrans et les commandes au volant – pour ne pas dire vocales – ont pris le pouvoir. C'est peut-être là que le poids des ans se voit le plus.

↳ aux caméras et à l'écran tactile central, le conducteur sait tout ce qui se passe dans et autour de la voiture. Ajustant l'éclairage d'ambiance, la sonorisation et la climatisation à ma guise, il me semble que l'auto est gérée par un ordinateur qui me veut du bien. Elle peut se garer seule, suivre les voies d'autoroute, gérer la distance avec la voiture qui la précède, gronder si on oublie de vérifier ses rétroviseurs et alerter le conducteur fatigué. Une vraie nounou… Mais je déconnecte souvent les aides pour garder le plaisir de conduire.

Le 220d est un salon roulant aux performances et aux accessoires de confort supérieurs, aux sièges ultra-confortables et à la suspension pneumatique réglable (quatre programmes) qui vous fait voyager sur un tapis volant… sans que cela ne gêne sa fonctionnalité. La tenue de route est impeccable et la sécurité hors du commun. Et c'est bien cela qui différencie les deux autos. On apprécie l'évolution technologique lorsqu'on abat 1 200 km dans la journée sous la pluie ou dans le brouillard. On est plus serein et, même à plus de 200 km/h sur les autoroutes allemandes, le break reste collé à la route, freine bien et se joue de difficultés qui auraient paralysé le 240 TD dépourvu d'ESP et d'ABS.

D'hier ou d'aujourd'hui, un break Mercedes est conçu pour aller au bout du monde, même chargé comme un baudet.

Air de famille

Pas de doute, le « client-type » satisfait par le break Mercedes d'aujourd'hui l'aurait été tout autant s'il avait vécu en 1984. L'évolution du modèle est cohérente avec celles de la technologie et de la société. On retrouve la même empreinte, la même marque de fabrique, une Mercedes restant une Mercedes.

Toutefois, compte tenu de la profusion de l'électronique embarquée et de la complexité des équipements, rien ne prouve que le 220d vieillira aussi bien que le 240 TD. En revanche, à l'aube de ses quarante ans, celui de Pierre est toujours aussi pimpant et le restera encore longtemps ! ■

bpmheritage.fr

Actuellement en kiosque



ou en commande sur *www.etoilespassion.com*

Anciens numéros et abonnements également disponibles

Le triomphe des 450

Quatre Mercedes « Voiture de l'année 1974 » !

LE 11 MARS 1974, VEILLE DE L'OUVERTURE DU SALON DE GENÈVE, HANS SCHERENBERG, MEMBRE DU DIRECTOIRE DE DAIMLER-BENZ EN CHARGE DU DÉVELOPPEMENT, REÇOIT LE PRIX EUROPÉEN DE LA VOITURE DE L'ANNÉE. AU MOIS DE JANVIER, UN JURY COMPOSÉ DE 45 JOURNALISTES A ÉLU LA CLASSE S EN VERSION 450 SE. UN PRIX QU'ELLE PARTAGE AVEC LA 450 SEL ET LES 450 SL ET SLC DE LA SÉRIE 107.

Texte Michel Tona – Photos Mercedes-Benz



À l'été 1974, les 450 SE, 450 SEL, 450 SL et 450 SLC sur la piste d'essais d'Untertürkheim qui jouxte l'usine où est produit leur moteur.



Place de la Concorde, à Paris, la 450 SEL expose ses chromes et sa longue carrosserie. Notez l'absence des jantes alliage, alors optionnelles !

Juste au lendemain du premier choc pétrolier, une berline de luxe remporte le titre de Voiture de l'année ! Cela reste la seule victoire d'une Mercedes à ce jour. Si le prix est attribué aux quatre nouveaux modèles S, SL et SLC dotés du V8 4.5, c'est la 450 SE qui apparaît dans la communication du jury. Avec 115 points, elle devance la Fiat X1/9 (99 points) et la Honda Civic (90 points), première Nippone à monter sur le podium. La nouvelle W116 – première à porter le nom de Classe S – a été dévoilée au Salon de Paris en septembre 1972 en versions six cylindres (280 S et SE) et V8 (350 SE). La presse française lui a d'ailleurs attribué le Prix de la Sécurité. Entre les modèles étoilés et l'*European Car of the Year,* c'est une longue histoire. Dès sa première édition, en 1964, le jury de l'ECOTY – nom du concours en abrégé, car il en existe aussi aux USA et au Japon, notamment – couronne la Rover 2000 qui a pour dauphine… la Mercedes 600, la modeste Hillman Imp complétant le podium. Une troisième place qu'obtient le nouveau 350 SL (R107) huit ans plus tard. Le jury, composé d'une petite cinquantaine de journalistes-essayeurs de magazines européens (dont *L'Automobile Magazine* pour la France), couronne en général des citadines ou des berlines moyennes. Mais il a déjà chaviré pour de grandes routières (la Rover 2000 en 1964, donc, mais aussi la NSU Ro 80 en 1968 ou encore la Peugeot 504 en 1969). Bien plus haut-de-gamme, la Rolls-Royce Silver Shadow a même fini deuxième en 1966 ! Quatre ans après le quatuor Mercedes, la Porsche 928 est le deuxième modèle de prestige à s'imposer, devant « la » rivale de la Classe S W116, à savoir la BMW Série 7. Dans les années 1970 et 1980, le titre de Voiture de l'année est un argument de vente indéniable pour les constructeurs qui le mettent en avant dans leurs brochures et publicités. Et même si la marque de Stuttgart n'a alors pas de mal à écouler ses productions, elle procède de même.

Seize Mercedes à Genève

Comme tous les prétendants, les nouveaux types 450 ont tous été essayés par le jury de l'ECOTY. Ces 450 SE, SEL (empattement allongé de dix centimètres), SL (roadster) et SLC (coupé) sont officiellement présentés au Salon de Genève. Du 15 au 25 mars 1973, le premier grand raout européen rassemble plus de 1 000 exposants (équipementiers compris) et attire plus de 450 000 visiteurs. Le stand Mercedes, qui s'étend sur près de 1 000 m^2, expose seize modèles, de la simple 200 W123 à la grande 600 en version standard.

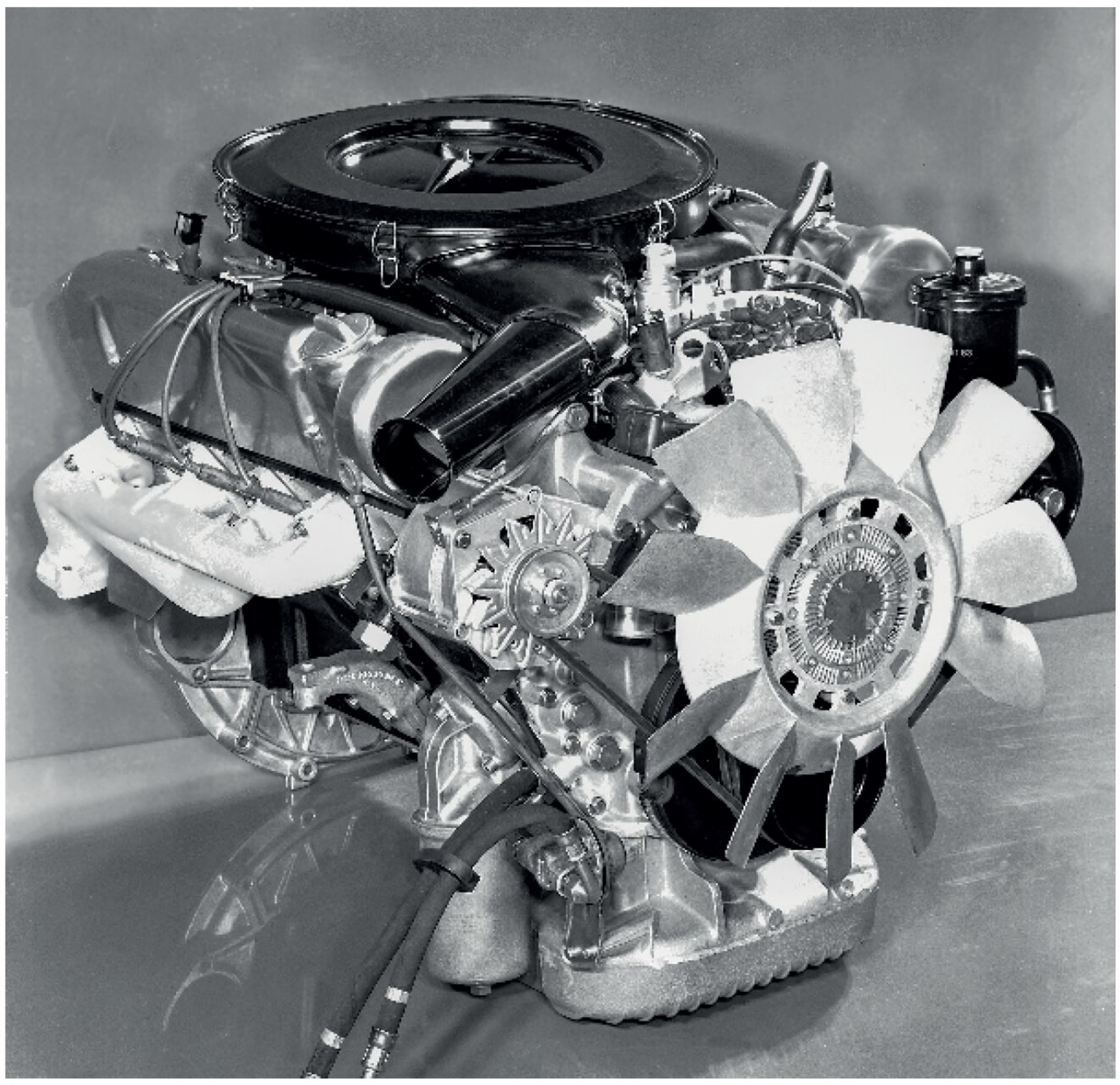
Belle pièce !

Le moteur M117 a été développé à partir du célèbre V8 M116 lancé à l'automne 1969 sur les coupés et cabriolets 300 SEL 3.5 de la série 109. Grâce à une augmentation de la course, la cylindrée totale est portée à 4 520 cm^3. Prévu dès le développement du M116, le M 117 voit la taille des carters-cylindres, des arbres à cames, du vilebrequin, des bielles et





Les gadgets, ça se mérite, chez Mercedes : vitres électriques, condamnation centralisée et appuie-têtes sont en option sur toute la gamme, versions SEL mises à part.



Déjà volumineux pour un moteur européen, le 4.5 V8 M 117 sera supplanté à partir du printemps 1975 par le M100, extrapolé de la 600 : 6.9 l et 286 ch !

des pistons agrandis. Résultat de ces « grands travaux », la puissance passe de 200 à – seulement, oserait-on dire – 225 ch. Le couple s'établit désormais à 38,5 mkg (soit 378 Nm) dès 3 000 tr/mn. Par rapport au M116, il est supérieur de 40 % à bas régime et encore de près de 20 % à 5 000 tr/mn !

Cet atout-maître compense la perte des chevaux sur les versions américaines dépolluées. La 350 SE ne traversera jamais l'Atlantique, mais la 450 SE/L descend allègrement sous la barre des 200 ch chez l'Oncle Sam. Alourdies (dans tous les sens du terme si l'on y ajoute leurs pare-chocs « fédéraux » à partir de 1974), les Mercedes s'en trouvent beaucoup moins alertes et engendrent des milliers d'importations parallèles. La réglementation américaine finira par s'assouplir dans les années 1980, les importateurs intégrant ses exigences en amont.

Alors que les versions 350 peuvent recevoir une boîte manuelle, leurs grandes sœurs ne sont livrées qu'avec une boîte automatique ↴



Malle de belle taille et impressionnants pare-chocs à double lame pour cette version 450 SEL qui cache bien son potentiel de performances.

↳ à trois rapports. En outre et compte tenu de leur couple plus élevé, ces modèles 4.5 l sont équipés d'un essieu arrière perfectionné avec compensation du couple de démarrage. Les bras obliques, les jambes de roues et la barre stabilisatrice sont redisposés de manière à ce qu'en cas de charge moyenne du véhicule (trois personnes), aucun mouvement vertical de l'arrière de la voiture ne se produise au démarrage et à l'accélération.

Les performances des nouveaux types 4.5 l sont encore plus élevées que celles, déjà impressionnantes pour l'époque, des modèles 350. Avec moins de dix secondes sur l'exercice du 0 à 100 km/h et 210 km/h sur l'*autobahn*, on atteint des valeurs particulièrement flatteuses, en particulier dans la catégorie des limousines ! Le magazine *Daimler Intern* résume parfaitement la philosophie des nouveaux modèles : « *Moins que les performances en elles-mêmes, ce qui importe, c'est la possibilité de s'adapter sans effort et en toute sécurité à toutes les situations de circulation, sans devoir renoncer à un confort maximal (faible bruit du moteur, changements de vitesse à peine perceptibles)* ».

Sécurité trois étoiles

Outre ce travail d'orfèvre, c'est aussi l'approche sécuritaire de l'Étoile qui a séduit le jury. La W116 est l'une des premières autos au monde à bénéficier de la conception assistée par ordinateur, la fameuse CAO, notamment

Avec les séries 107 et 116, Mercedes entre de plain-pied dans l'ère moderne. Le titre de Voiture de l'année qu'elles se partagent est une distinction rarissime…



Cette publicité de juillet 1973 pour le quatuor de modèle 450 a pour slogan *« Quatre nouveaux exemples de technique automobile inégalée »*, souligné par l'habituel *claim* de la marque en Allemagne : *« Mercedes-Benz. Votre bonne étoile sur toutes les routes »*.

pour des simulations de collision. Avec sa carrosserie hyper protégée, elle pousse encore plus loin le concept des « Heckflosse » qui étaient, en 1959, les premières voitures dotées d'une « carrosserie de sécurité ».

L'inventeur du concept, le docteur ès sécurité de Mercedes, s'appelle Béla Barényi. Comme chef du pré-développement, cet ingénieur d'origine hongroise déposera près de deux mille brevets de 1939 à 1972, soit deux fois plus que le pourtant très prolifique Thomas Edison ! Barényi a, en effet, inventé les zones de déformation programmée, l'habitacle indéformable ou encore la colonne de direction rétractable. La *Sicherheitskarrosserie* (carrosserie de sécurité) des W116, R et C107 comprend donc des zones d'absorption d'énergie à l'avant et à l'arrière d'un habitacle extrêmement résistant.

On mentionnera aussi, pour les 450 SE et SEL, les impressionnants doubles pare-chocs avec protections en caoutchouc et les feux arrière antisalissures. Étrennés par les 350 SL et SLC, leur création fait suite à une mésaventure ↴

À part la taille des pneus, rien ne permet de distinguer les versions 4.5. Le client peut même choisir d'omettre le sigle pour encore plus de discrétion...





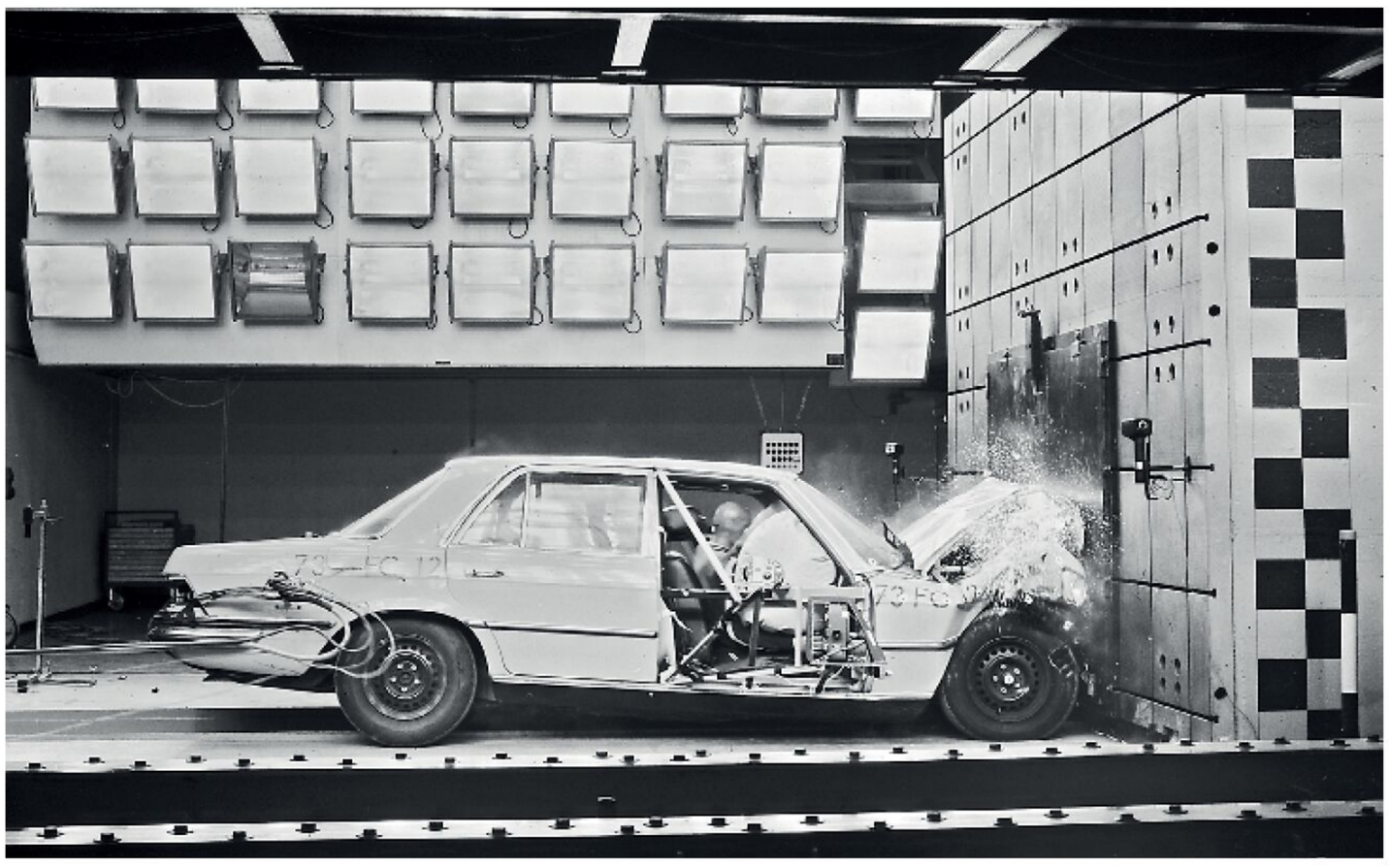


Avec Volvo, Mercedes est sans conteste la marque la plus en pointe sur la sécurité. En témoignent les nouveaux modules de verrouillage de ceinture, les rétroviseurs montés sur cadre souple et les garnitures de porte rembourrées.



Basé sur la W116, mais doté d'une grande étoile centrale enveloppée d'un matériau absorbant et d'un airbag, l'ESF 22 a été présenté lors de la 4e conférence internationale sur les véhicules de sécurité à Kyoto, au Japon, du 13 au 16 mars 1973.

Peut-être une groupie de Gerd Müller ? L'avant-centre du Bayern de Munich et de la Mannschaft roulait en 450 SLC jaune poussin immatriculé M-WM 2000. Le « W » et le « M » faisaient référence à *Weltmeister*, champion du monde !



Au centre d'essais de sécurité de Sindelfingen, la nouvelle Classe S W116 subira moult essais d'accident, de choc frontal et autre crash-tests, y compris après sa commercialisation. Ici avec airbag en 1973.

Seul coupé Mercedes dérivé d'un SL et non d'une Classe S, le très élégant SLC est un bon plan…

↳ du designer en chef Karl Wilfert. Un soir, sous la pluie, il manque de percuter une voiture dont il voyait à peine les feux arrière ! Les gouttières profilées empêchant les turbulences d'air seront d'autres *gimmicks* de Mercedes jusqu'aux années 1980, tout comme les flancs rainurés sous d'épaisses baguettes de protection latérales. La panoplie sécuritaire concerne aussi les serrures, qui peuvent supporter un effort de trois tonnes dans tous les sens, ou encore le (très) grand volant dit *« de sécurité à quatre branches enrobée de mousse de polyuréthane avec plaque rembourrée et pot antichocs »*.

Daimler a tellement investi dans la sécurité que la plupart des équipements d'agrément ou d'enjolivement sont en option sur toute la gamme (versions SEL mises à part), comme les vitres électriques, la condamnation centralisée et les appuie-têtes pour ne donner que trois exemples. L'équipement de série des versions 450 (SE, SEL, SL et SLC) comprend tout de même des ceintures de sécurité automatiques aux sièges avant (comme ce sera le cas à l'avenir pour toutes les Mercedes), des pneus à ceinture et des phares halogènes.

Le tarif Mercedes-Benz France daté du 18 mai 1974 positionne le 350 SL à 84 000 F (+ 3 900 F pour le hard-top) et le 450 SL à 15 400 F de plus. Coté Classe S, la 450 SEL vaut 110 000 F (27 000 F de plus que la 350 SE). La gamme débute alors à 34 200 F pour une berline 200 et culmine à 269 500 F pour une 600 Pullman à six portes !

Habitacle rembourré

L'intérieur paie aussi son tribut à cette quête sécuritaire. Garantissant une protection maximale en cas de choc latéral, d'imposants renforts rembourrés courent le long des montants et remontent à la base des vitres.



Les garnitures de porte rembourrées ne sont livrées qu'en combinaison avec la sellerie en velours ou en cuir.



Les dix centimètres d'empattement supplémentaires des versions SEL bénéficient aux occupants qui peuvent étendre leurs jambes.

Jamais rassasié, Mercedes ira encore plus loin dans sa quête sécuritaire. Quatre ans après le Prix Européen de la Voiture de l'année, c'est en septembre 1978 et en première mondiale que la Classe S W 116 proposera l'option ABS (à partir de mars 1980 sur SL et SLC). Bosch accorde à Mercedes, son partenaire de développement, une exclusivité d'un an sur ce dispositif qui fera date.

La qualité est, comme toujours, omniprésente sur ces modèles. Avec les R107 et W123 (ancêtre de la Classe E), la W116 représente le *nec plus ultra* des Mercedes « surfabriquées ». L'obsolescence programmée ne sera imposée que vingt ans plus tard par les *bean counters* (« compteurs de haricots »), surnom assez justement donné aux contrôleurs de gestion dans le monde anglo-saxon !

Des six cylindres plus raisonnables

En juillet 1974, en pleine crise pétrolière, apparaissent d'opportunes versions 280 SE, SEL, SL et SLC. Repris de la berline 280 E, le six-en-ligne à double arbre de 185 ch leur confère des performances relativement proches de celles des versions V8 pour une consommation moindre. Une manière de compenser la carte vraiment politiquement incorrecte que vient d'abattre Mercedes en dévoilant, quatre mois plus tôt et toujours à Genève, sa 450 SEL 6.9 (286 ch !) qui ne sera lancée qu'un an plus tard… ■

Les Mercedes à l'European Car of the Year

Année	Vainqueur	pts	Second	pts	Troisième	pts
1964	Rover 2000	76	Mercedes 600	64	Hillman Imp	31
1965	Austin 1800	78	Autobianchi Primula	51	Ford Mustang	18
1966	Renault 16	98	Rolls-Royce Silver Shadow	81	Oldsmobile Toronado	59
1967	Fiat 124	144	BMW 1600	69	Jensen FF	61
1968	NSU Ro 80	197	Fiat 125	133	Simca 1100	94
1969	Peugeot 504	119	BMW 2500/2800	77	Alfa Romeo 1750	76
1970	Fiat 128	235	Autobianchi A112	96	Renault 12	79
1971	Citroën GS	233	Volkswagen K70	121	Citroën SM	105
1972	Fiat 127	239	Renault 15/17	107	Mercedes 350 SL	96
1973	Audi 80	114	Renault 5	109	Alfa Romeo Alfetta	95
1974	Mercedes 450 SE*	115	Fiat X1/9	99	Honda Civic	90
1975	Citroën CX	229	Volkswagen Golf	164	Audi 50	136
1976	Simca 1307-1308	192	BMW Série 3	144	Renault 30 TS	107
1977	Rover 3500	157	Audi 100	138	Ford Fiesta	135
1978	Porsche 928	261	BMW Série 7	231	Ford Granada	203
1979	Simca-Chrysler Horizon	251	Fiat Ritmo	239	Audi 80	181
1980	Lancia Delta	369	Opel Kadett	301	Peugeot 505	199
1981	Ford Escort III	326	Fiat Panda	308	Austin Metro	255
1982	Renault 9	335	Opel Ascona	304	Volkswagen Polo II	252
1983	Audi 100	410	Ford Sierra	386	Volvo 760	157
1984	Fiat Uno	346	Peugeot 205	325	Volkswagen Golf II	156
1985	Opel Kadett	326	Renault 25	261	Lancia Thema	191
1986	Ford Scorpio	337	Autobianchi Y10	291	Mercedes-Benz 200-300 E	273
1987	Opel Omega	275	Audi 80	238	BMW Série 7	175
1988	Peugeot 405	464	Citroën AX	252	Honda Prelude	234
1989	Fiat Tipo	356	Opel Vectra	261	Volkswagen Passat	194
1990	Citroën XM	390	Mercedes-Benz SL	215	Ford Fiesta	214
1991	Renault Clio	312	Nissan Primera	258	Opel Calibra	183
1992	Volkswagen Golf	276	Opel/Vauxhall Astra	231	Citroën ZX	213
1993	Nissan Micra	338	Fiat Cinquecento	304	Renault Safrane	244
1994	Ford Mondeo	290	Citroën Xantia	264	Mercedes-Benz Classe C	192

N.B. : aucune Mercedes sur le podium depuis 1994, jusqu'aux nouvelles Classe C en 2015 et E en 2017.
** Prix attribué coinjointement aux 450 SE, SEL, SL et SLC.*

Karmann

Fournisseur de carrosseries



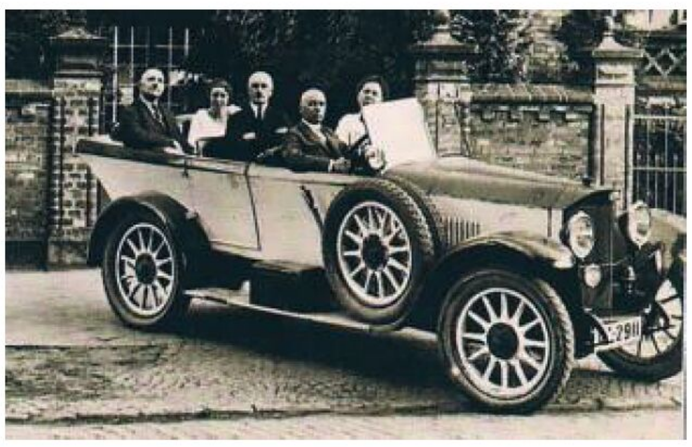
Le stand Karmann au Salon de Berlin 1928 avec une limousine Mercedes-Benz 24/110/160 ch.

QUI NE CONNAÎT, AU MOINS DE NOM, LA KARMANN-GHIA ? CETTE VOLKSWAGEN, COUPÉ OU CABRIOLET, PAS VRAIMENT SPORTIVE, MAIS D'UN ASPECT BIEN SYMPATHIQUE, DESSINÉE PAR LUIGI SEGRE, FUT ASSEMBLÉE DURANT VINGT ANS PAR KARMANN. MAIS CE N'ÉTAIT QU'UNE PARTIE DE SES DIFFÉRENTS MÉTIERS.

Par Hubert Baradat – Photos D.R.

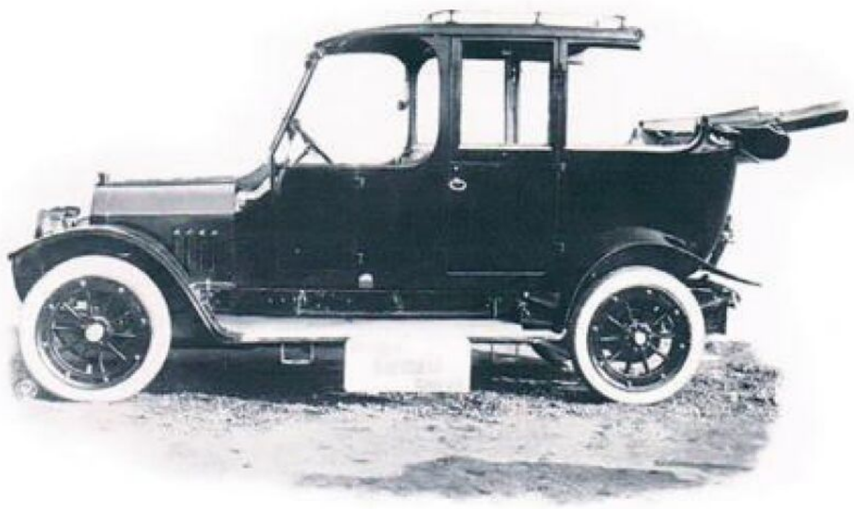
Wilhelm Karmann fonda en 1901, à Osnabrück, la Wilhelm Karmann GmbH, société qui dura jusqu'en 2009 où elle fut déclarée en faillite. Karmann se spécialisa à la fois dans le design automobile, la production et l'assemblage. Il fut sous-traitant de grands constructeurs, surtout pour des cabriolets, des coupés et des coupés-cabriolets. Il travailla notamment pour Porsche (356 et 911 jusqu'en 1971) ou pour Renault (R19 cabriolet et Mégane CC).

Pour Mercedes ou pour Benz, cela commença dès 1908 avec un landaulet Benz puis, de 1912 à 1924, différents landaulets, torpédos ou limousines, tant pour Benz que pour Mercedes, puis quelques Mercedes-Benz jusqu'en 1930.

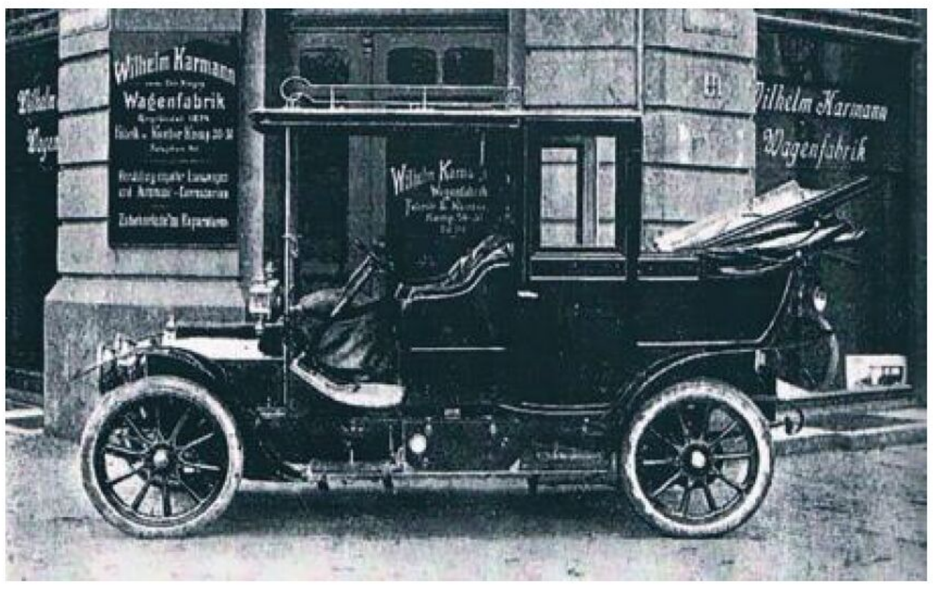


Torpédo Mercedes carrossée chez Karmann en 1922.

Beaucoup plus récemment, on remarque un cabriolet W115 – probablement une commande spéciale – et, en 1993, un coupé 300 SC 2.4 à portes papillon sur la base du R129, qui resta un prototype. En 1998, il résalise une très originale Classe A, traitée en « cabriolet Targa » conservant le montant et la lunette arrière. Plus important : la même année, Karmann sous-traite la fabrication du toit du nouveau SLK R170. Enfin, au début des années 2000, deux transformations : le petit Coupé Sport, puis le CLK sont proposés en cabriolet. Le groupe qu'est devenu Karmann est déclaré en faillite en avril 2009. L'usine d'Osnabrück est reprise par Volkswagen et le Finlandais Valmet Automotive rachète les ateliers des systèmes de toit en Allemagne et en Pologne et sous-traite la fabrication des Classe A depuis 2013. ■



Un original landaulet sur base Mercedes dessiné chez Karmann en 1912.



Devant le magasin Wilhelm Karmann en 1928, un classique landaulet Benz.

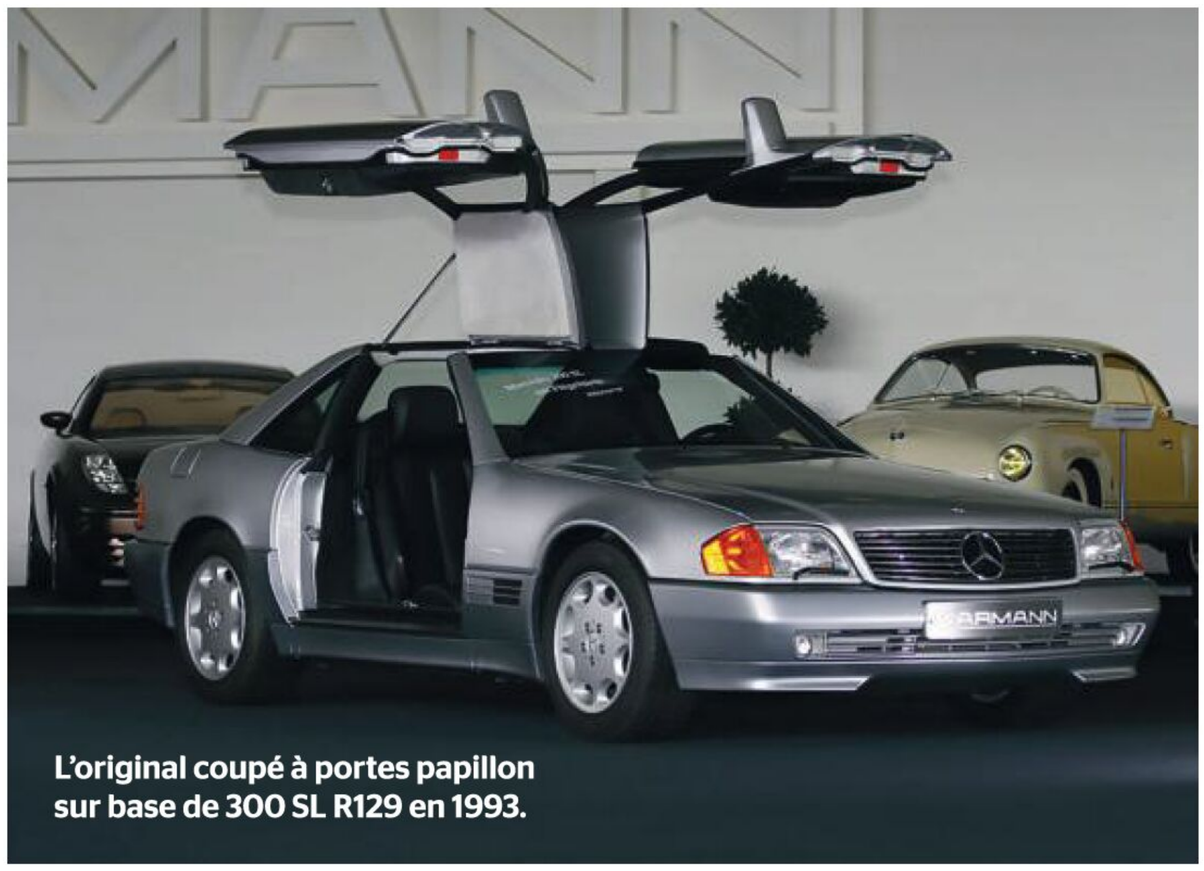




Prototype de 1998 d'un cabriolet Classe A W168 et le toit escamotable du SLK R170 fabriqué chez Karmann de 1996 à 2004.



Pour un client britannique, Karmann a réalisé un cabriolet sur la base d'un coupé 250 CE W114.



L'original coupé à portes papillon sur base de 300 SL R129 en 1993.



300 TD

Indestructible charmeur !

INITIALEMENT, NOUS AVIONS PRÉVU DE ROULER AVEC LE 300 TD AU DÉBUT DE L'ÉTÉ. PUIS, LA RÉALITÉ NOUS RATTRAPANT, NOUS ESPÉRIONS POUVOIR EN DISPOSER FIN JUILLET. FINALEMENT, NOUS AVONS RÉUSSI À LE PRÉSENTER LORS DU 8E FESTIVAL ÉTOILES PASSION, FIN SEPTEMBRE, EN VENDÉE !

Par Philippe Auquebon – Photos Clément Morra, Philippe Auquebon



3e PARTIE

Lorsque nous nous étions quittés fin juin, le 300 TD se reposait, le temps d'un week-end, dans la cabine de peinture pour une tranquille séance de séchage. Clément Morra l'a récupéré la semaine suivante pour entamer, à l'atelier, le remontage. Un long processus, d'autant que – nous l'avions évoqué – nous envisagions quelques évolutions spécifiques. C'est connu : il est plus simple de dépouiller une auto que de la remonter. Il faut être très organisé et procéder avec beaucoup de minutie, surtout quand on modifie l'installation d'origine. Ici, la boîte de vitesses automatique présentant d'inquiétants signes de faiblesse et rendant plus ardue la tâche des 88 valeureux chevaux, nous avons préféré équiper l'auto d'une boîte mécanique à cinq rapports, à la fois plus dynamique et plus économe en carburant. Cela demande un long travail d'adaptation : arbre de transmission plus long, changement du levier de vitesse, pose d'un émetteur-récepteur d'embrayage… sans oublier le nouveau pédalier, car il nous faudra désormais user du pied gauche ! Pas simple, tout cela, mais les transformations sont menées tambour battant et sans incident majeur.

Que de faisceaux !

Puis vient le tour de l'ensemble moteur – qui n'a pas été ouvert, car rien ne le justifiait – et boîte qui retrouve sa position dans la voiture, sachant que le choix de la nouvelle transmission nécessite la mise en place, ô combien fastidieuse, d'un nouveau faisceau moteur, différent du premier. Quant au système de climatisation automatique, déjà complexe et source de pannes et de dysfonctionnements fréquents, une pompe hors service le rendait inopérant, privant ainsi le break de froid et, plus ennuyeux, de chaud. Nous nous sommes repliés sur un chauffage classique, plus fiable, mais imposant le remplacement du faisceau électrique intérieur. En effet, sur un 300 TD, celui-ci change selon ↴

Si le 300 TD ne paraît plus très grand aujourd'hui, il faisait, en son temps, figure de véritable déménageur.

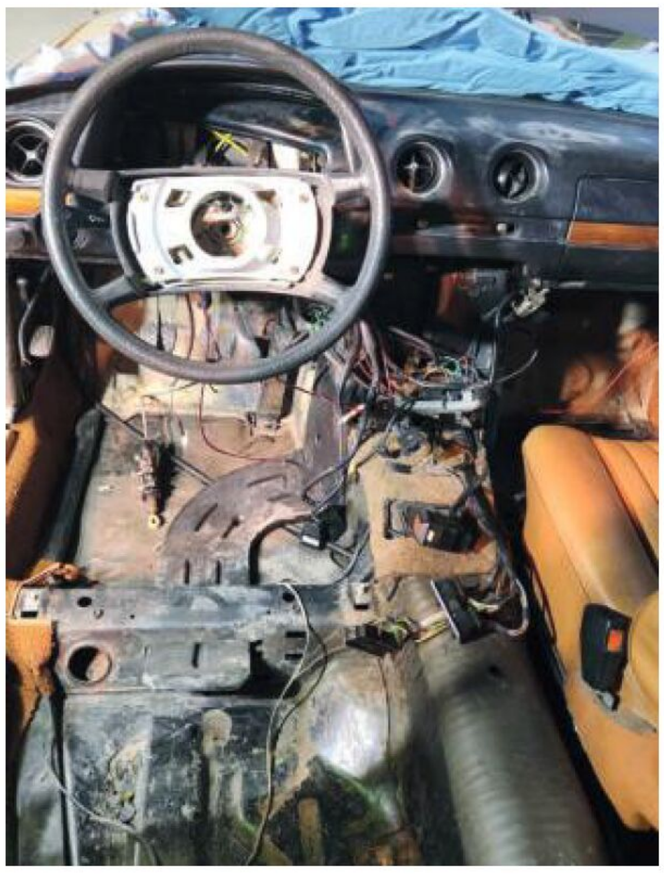
Quelle surface vitrée ! Elle apporte beaucoup de luminosité à l'intérieur et une visibilité exceptionnelle.



Faisceaux électriques suspendus et protégés, moteur et boîte vont bientôt arriver.



Bien qu'il sorte juste de peinture, l'absence de face avant enlève toute personnalité au break.



Un tel fouillis peut faire peur, mais il est quasiment incontournable lors d'une restauration complète.

↳ que l'auto est équipée de la climatisation ou pas. Rebelote… au prix de longues heures d'un travail nécessitant le démontage complet – et effrayant au regard du nombre d'éléments éparpillés façon puzzle – du siège conducteur, du tableau de bord et de la console centrale. Un boulot de titan qui repousse, chaque jour un peu plus, la fin des travaux. Il va sans dire que l'ensemble des fluides a été remplacé et que, par sécurité, la totalité des durites et autres tuyaux à l'âge… indéterminé est parti à la poubelle. À cet instant, jamais la notion de chantier ne nous a paru si justifiée !

Festivalier

Début septembre, il n'est pas certain que le break puisse être présent au 8e Festival et, la semaine précédant l'évènement, le 300 TD ne roule toujours pas. Alors Clément passe la surmultipliée, interrompt les autres chantiers et les réveils bien matinaux succèdent alors aux couchers très tardifs. Mais, mercredi, coup

La W123 – et le break – ne sont pas loin de figurer tout en haut du classement des voitures les plus solides jamais construites.



Certes il n'y a pas de compte-tours, mais se glisser derrière ce grand volant étoilé reste toujours un authentique moment de plaisir.

dur ! Lors du dernier roulage d'essai, il décèle un souci de passage des vitesses. Seule solution : mettre l'auto sur le pont, tomber la boîte de vitesses et, faute de temps, remplacer l'embrayage. Nouveau test de roulage… tout rentre dans l'ordre. Ouf ! À deux jours du festival, place aux derniers fignolages et à un nettoyage aussi long que profond. Tout est prêt. Tout, sauf les petites baguettes chromées de bas d'ailes que le carrossier a oublié de restituer. Vendredi, en début d'après-midi, c'est enfin le grand départ pour les 900 km séparant Nîmes des Sables-d'Olonne. Un long périple effectué confortablement, sans encombre ni panne… bien que Clément, perfectionniste, ait tenté sans succès de trouver les fameuses baguettes à Narbonne, à Toulouse ou à Bordeaux ! Il rallie finalement Les Sables-d'Olonne vers minuit et, dès 9 h 00 le lendemain, présente le 300 TD à l'ensemble des festivaliers. Une très chouette journée au terme de laquelle le break, plébiscité par les votants, remporte le 2e prix de sa catégorie. Une belle récompense pour un projet mené, du début à la fin, avec abnégation et passion. Le soir même, l'équipe d'*Étoiles Passion* reprend la route vers Paris au volant du break qui, de nouveau, fait toute la preuve de son confort et de sa fiabilité, dévorant l'asphalte à un fort honorable 120 km/h. 1 500 km en deux jours ! Indestructible !



Les sièges sont d'un confort surprenant, même après de très longs trajets et les appuie-têtes à corne très chouettes.

Futur *daily* ?

Dans sa nouvelle robe gris anthracite (code 172) parée de chromes rutilants qui lui donne un chic fou, équipée de ses roues et de ses enjoliveurs « bol » peints, il porte beau. À l'intérieur, les sièges avant, qui semblent un peu mous au début, mais nous surprennent par leur confort, ont conservé leur sellerie d'origine. Elle ne présente aucun accroc, seulement une belle patine, surtout sur l'accoudoir ↴



Il s'en est fallu d'un cheveu, mais Clément a réussi à présenter le break au 8e Festival Étoiles Passion.



C'est affaire de goût, mais les enjoliveurs « bol » peints donnent encore plus de charisme à l'auto.



Meilleur ami des brocanteurs des années 1980, le break 123 a aussi été plébiscité par plusieurs générations de familles nombreuses.



L'espace arrière, dépouillé selon nos standards actuels, n'en est pas moins large et confortable.



Gros atout de l'auto : un immense coffre à fond plat extensible via une banquette rabattable lourde, mais simple d'utilisation.



Les barres de toit chromées confèrent au break cette petite touche qui fait toute la différence.

↳ central, naturelle au regard de son âge et de ses 178 000 km. Le tableau de bord et le ciel de toit sont aussi lisses qu'à leur sortie d'usine. Le coffre est gigantesque et, si ses moquettes montrent bien quelques taches héritées de son histoire passée, nous avons choisi de les conserver. Quant à l'énorme surface vitrée, caractéristique de nos anciennes, elle procure autant de luminosité à l'habitacle que de sécurité au chauffeur. Oubliés les bien trop épais montants A des autos modernes qui obstruent la visibilité. Ici, on voit bien l'extérieur et la conduite est simple, d'autant qu'embrayage et boîte manuelle, qui se manient avec beaucoup de douceur, procurent au 300 TD un comportement fort agréable, plus dynamique qu'avec la boîte automatique… sans toutefois parler de nervosité qui, de toute façon, n'est pas sa vocation. Non, le 300 TD est un grand et beau véhicule, au charme fou, parfaitement à l'aise dans le trafic actuel, utilisable au quotidien et qui vous fait rouler autrement. Tout ce que l'on aime !

Et maintenant ?

Cela faisait une éternité que l'équipe d'*Étoiles Passion* voulait rouler en break 123. L'expérience est à la hauteur de nos espérances et, depuis deux mois, l'auto nous bluffe tous les jours. Comme évoqué précédemment, nous allons l'utiliser pendant quelque temps… puis nous nous résignerons à le mettre en vente dans l'unique but financer un nouveau projet de restauration. Et sans dévoiler encore de secret, nous avons déjà identifié le prochain véhicule. Ne reste plus qu'à trouver le candidat idéal ! ■

@morra. classiccars

Étoiles passion

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

ABONNEZ-VOUS !

FORMULE 1 AN

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

35 € au lieu de 39,60 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 47 €

FORMULE 2 ANS

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

69 € au lieu de 79,20 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 93 €

FORMULE 1 AN STAR

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

48 € au lieu de 43,50 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 62 €

FORMULE 2 ANS STAR

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

+ 2 HORS-SÉRIES

95 € au lieu de 107 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 123 €





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

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

BULLETIN D'ABONNEMENT À *ÉTOILES PASSION*

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

Je m'abonne à *ÉTOILES PASSION* et je choisis :

FORMULE 1 AN

☐ 35 € (France)

☐ 47 € (Hors France)

FORMULE 1 AN STAR

☐ 48 € (France)

☐ 62 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS

☐ 69 € (France)

☐ 93 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS STAR

☐ 95 € (France)

☐ 123 € (Hors France)

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

Abomarque / ÉTOILES PASSION
CS 60003 – 31242 L'Union Cedex

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

ABONNEMENT EN LIGNE

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

◯ M ◯ Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

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

Ville : .....

Pays : .....

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

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

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

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

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

EP63

MINIATURES **Les nouveautés de Damien pour Noël. Au 1/43e sauf autre mention.**



290 W18 cabriolet B châssis long 1933 chez Esval.



280 SE W108 chez Norev au 1/18e.



SSK W06 par Gläser 1931 chez Autocult.



290 W18 cabriolet D châssis court 1933 chez Esval.



290 W18 cabriolet D châssis long 1933 chez Esval.



Mercedes-Maybach S600 chez Almost Real au 1/18e.



Coupé C123 1980 chez Norev au 1/18e.





Mercedes 70 ch 1908 chez Rio.





Mercedes 19/45 Knight 1920 chez Ilario.



SSK 24 Heures de Spa 1931 chez Rio.



320 W142 coupé et cabriolet chez Kess Models.



Plateau L 608 D 1980 chez Ixo.



600 W100 landaulet Elizabeth II/K.G. Kiesinger 1965 chez KK Scale au 1/18e.



600 W100 landaulet 1963 chez KK Scale au 1/18e.



Camion Daimler 1916 chez Mal Studio.



Coupé W114 chez KK Scale au 1/18e.



230 E W123 1976 chez KK Scale au 1/18e.



600 W100 limousine
W. Brandt/G.Pompidou
1964 chez KK Scale au 1/18e.

AUTO
SCOUT 24

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

Téléchargez gratuitement l'application:

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

★★★★½

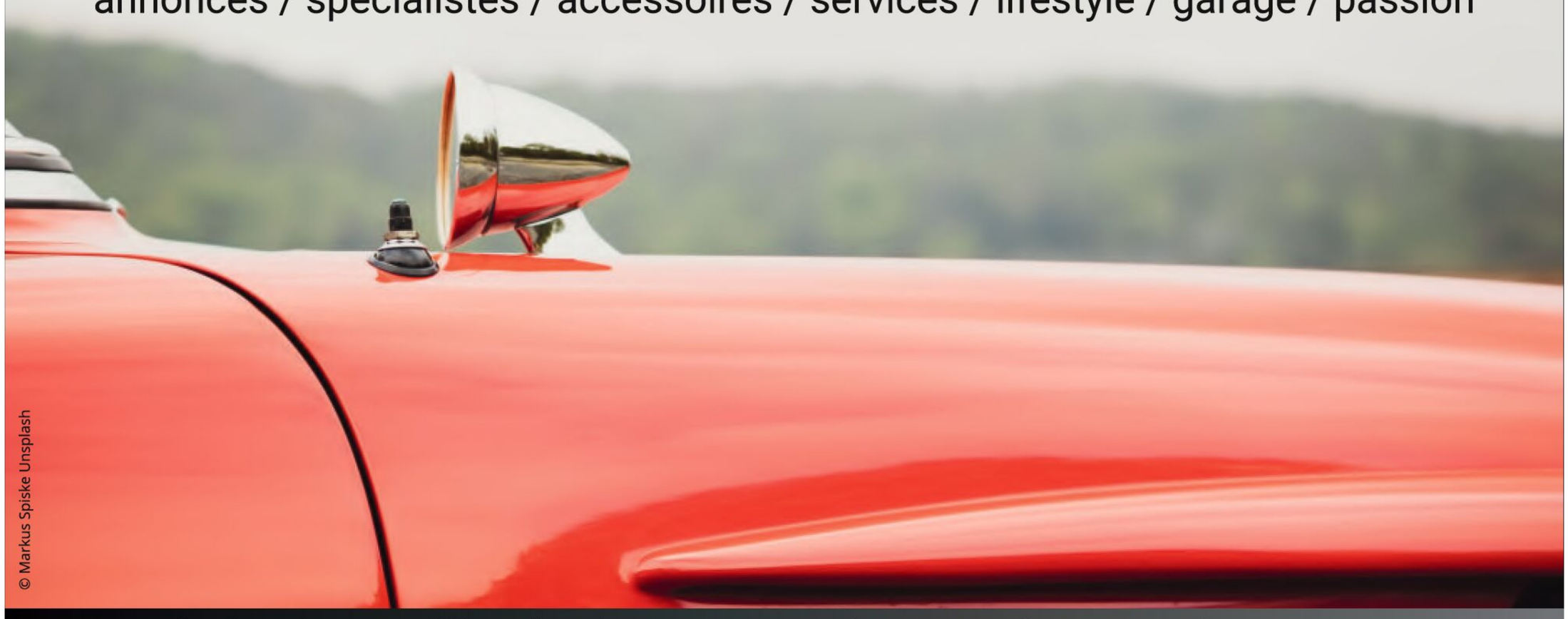
*18/09/2018

www.autoscout24.fr

LES ANNONCES

Étoiles passion

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



© Markus Spiske Unsplash

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



SLK 200 Kompressor BVM6
2004, 38500 km certifiés. Boîte manuelle. 15000 €, Menton, France. Tel. + 33602513769



280 SL W113
1969, 116000 km, 95000 € à déb. Nantes, France. Tél. +33636057386



Autres
1934, 12000 km. Boîte automatique. 110000 €. Noisy-le-Grand, France. Tél. +33677190688



220 B W187
1951, 15833 km. Cabriolet. Boîte manuelle. 85000 €. Tours, France. Tél. +33247220981



280 SE W111
1970, 29000 km. Boîte automatique. 66000 €. Monaco, France. Tél. +33682350995



220 W115
1971, 135400 km. Boîte manuelle. 11450 €. Barjols, France. Tél. +33619070839



380 SL R107
1981, 135000 km. Boîte manuelle. 18490 €. Calais, France. Tél. +33678743276



300 SE
1988, 233000 km. Boîte automatique. 8500 €. Pernes-les-Fontaines, France. Tél. +33771693403



190 SL
1957, 610 km. Boîte manuelle. 134000 €. Paris, France. Tél. +33643399926



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



S 600
1991, 190 000 km. Boîte automatique. 19 500 €. L'Isle-Adam, France. Tél. +33 6 19 04 40 40



241 D W116
1975, 241 000 km. Boîte automatique. 8 500 €. Viriat, France. Tél. +33 7 77 93 06 39



E 300 T TE-24 Sportline Automatic
1992, 202 000 km. Boîte automatique. 11 500 €. Paris, France. Tél. +33 6 95 18 89 71



SL 300
1992, 245 000 km. Boîte manuelle. 9 999 €. Versailles, France. Tél. +33 6 26 38 83 75



SL 600 A
1993, 119 720 km. Boîte automatique. 35 900 €. Charly, France. Tél. +33 6 63 58 39 05



E 220 Élégance
1996, 343 000 km. Boîte automatique. 7 500 €. Biarritz, France. Tél. +33 6 18 23 18 00



300 SEL 6.3 W109
1971, 115 000 km. Boîte automatique. 69 900 €. Chauffailles, France. Tél. +33 6 89 76 29 33



SL 280 V6
1998, 101 089 km. Boîte manuelle. 11 500 €. Argenteuil, France. Tél. +33 6 34 55 19 83



450 SL R107
1974, 227 000 km. Boîte automatique. 33 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08



SL 500 Designo
1999, 282 000 km. Boîte automatique. 19 900 €. Livry-Gargan, France. Tél. +33 7 45 65 52 30



SL 500 R 230
2001, 122 000 km. Boîte automatique. 25 900 €. Ames, France. Tél. +33 6 15 56 16 20



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



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



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



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



E 320 CDI Avantgarde A
2002, 426 162 km. Boîte automatique. 3 500 €. Saint-Louis-de-Montferrand, France. Tél. +33 6 29 68 87 43



240 D W115
1975, 150 000 km. Boîte manuelle. 8 990 €. Carentan, France. Tél. +33 6 78 20 17 17

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

LOKA Star Vintage

GARAGE DE LA ROUTE BLEUE

la passion des Mercedes...



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



SUR RENDEZ-VOUS

06 07 14 20 44



E 270 CDI Classic
2003, 132 000 km. Boîte manuelle. 8 000 €. La Trinité, France. Tél. +33 6 13 60 03 48



C 200 CDI Sport
2004, 250 000 km. Boîte manuelle. 2 100 €. Morangis, France. Tél. +33 6 51 52 65 17



190 SL (Première série)
1955, 9 300 km. Boîte manuelle. 179 000 €. Mougins, France. Tél. +33 6 09 51 85 52



C 220 CDI Elegance
2005, 188 000 km. Boîte automatique. 5 700 €. Le Chambon-Feugerolles, France. Tél. +33 7 66 47 95 66



CLK 320 CDI Elégance A
2005, 210 000 km. Boîte automatique. 8 900 €. Bosville, France. Tél. +33 6 62 80 46 27



CLK 220 CDI Elégance
2006, 286 450 km. Boîte automatique. 4 200 €. Lys-Lez-Lannoy, France. Tél. +33 6 64 85 76 71



CLS 55 AMG
2006, 141 000 km. Boîte automatique. 28 490 €. Charleville-Mezières, France. Tél. +33 6 79 07 32 56



CLK 500 Avantgarde A
2007, 107 000 km. Boîte automatique. 32 900 €. Venissieux, France. Tél. +33 6 85 39 39 62



SL 600
1993, 83 000 km. Boîte automatique. 69 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 11 70 15 22



E 280
2007, 252 800 km. Boîte automatique. 6 300 €. Strasbourg, France. Tél. +33 6 56 73 82 74



S 350
2007, 118 000 km. Boîte automatique. 17 600 €. Corbas, France. Tél. +33 6 67 57 44 24



G 300 D
1984, 68 000 km. Boîte manuelle. 5 400 €. Narbonne, France. Tél. +33 6 11 13 02 13



300 TD Turbo
1981, 335 600 km. Boîte automatique. 16 900 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



C 220 CDI Elegance
2008, 107 525 km. Boîte automatique. 11 490 €. Foix, France. Tél. +33 6 19 08 32 20



SL 300
1993, 221 912 km. Boîte manuelle. 13 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 64 58 15 12



C 220 CDI Avantgarde
2009, 215 000 km. Boîte automatique. 7 500 €. Venissieux, France. Tél. +33 6 41 02 31 08



C 350 CDI Elégance 4Matic
2009, 130 000 km. Boîte automatique. 13 400 €. Saint-Genis-Pouilly, France. Tél. +33 7 78 64 84 53



500 E
1992, 141 500 km. Boîte automatique. 58 990 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90

SL SERVICE

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR MERCEDES DE COLLECTION



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

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



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

03 88 82 70 52 @ info@slservice.fr

www.slservice.fr

Recherche personnalisée de pièces

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



LE SPÉCIALISTE DES

PAGODES

■ Restauration ■ Entretien ■ Achat / Vente

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

PARIS PAGODE
MERCEDES SL PASSION



C 63 AMG
2009, 220 000 km. Boîte automatique. 27 000 €. Saint-Omer, France. Tél. +33 7 88 82 66 99



CL 500 Pack AMG
2009, 65 000 km. Boîte automatique. 29 000 €. Strasbourg, France. Tél. +33 6 68 16 11 25



CL 500 4Matic A
2009, 98 000 km. Boîte automatique. 26 000 €. Auxerre, France. Tél. +33 6 11 15 92 04



S 320 CDI
2009, 230 000 km. Boîte automatique. 6 500 €. Vandeuvre Les Nancy, France. Tél. +33 6 05 72 52 87



G 320 court
1996, 216 473 km. Restauré. Boîte automatique. 45 900 €. Sainte Croix En Plaine, France. Tél. +33 3 90 50 51 55



E 350 CDI Avantgarde Executive A
2010, 222 000 km. Boîte automatique. 13 500 €. Charleville-Mezieres, France. Tél. +33 6 46 76 33 86



280 SL Pagode California
1969, 110 500 km. Boîte manuelle. 99 990 €. Paris, France. Tél. +33 6 46 88 35 86



220 Ponton
1955, 2 500 km. Restauration complète. Boîte manuelle. 47 990 €. Nice, France. Tél. +33 7 71 67 26 87



CL 500 V8 4Matic
2011, 104 000 km. Boîte automatique. 38 490 €. Saint-Amand-Montrond, France. Tél. +33 7 60 48 85 57



350 SL
1972, 197 630 km. Boîte automatique. 14 770 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



A 180 Intuition
2012, 150 000 km. Boîte manuelle. 15 700 €. Grenoble, France. Tél. +33 7 62 32 96 93



B 160 CDI Classic
2012, 172 000 km. Boîte manuelle. 7 700 €. La Chapelle-D'Armentières, France. Tél. +33 7 58 14 92 79



R 500 4Matic A
2012, 182 000 km. Boîte automatique. 27 000 €. Sainte-Marie-aux-Chênes, France. Tél. +33 6 23 56 56 48



SL 500
2012, 60 500 km. Boîte automatique. 56 900 €. Ventabren, France. Tél. +33 6 20 62 06 76



320
1993, 69 000 km. Cabriolet. Boîte automatique. 49 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 65 44 80 08



280 SE
1969, 195 000 km. Boîte automatique. 47 895 €. Gembloux (Belgique), France. Tél. +32 474 79 19 63



250 SL Pagode
1967, 84 177 km. Boîte manuelle. 89 700 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



190 SL Hard Top
1959, 76 000 km. Boîte manuelle. 139 990 €. Audincourt, France. Tél. +33 3 81 30 30 25



C 320 Avantgarde A Pack AMG
2003, 169 000 km. Boîte automatique. 6 990 €. Carling, France. Tél. +33 6 50 50 71 25

APPAREIL DE DIAGNOSTIC AUTOMATIQUE

pour la lecture et l'effacement des codes défauts.

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



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

Commandez sur
diag-r129.com

Envoi dès réception de la commande





CLK 220 CDI Avantgarde
2006, 147 618 km. Boîte manuelle. 10 490 €. Saint-Étienne, France. Tél. +33 4 77 93 48 84



GLC 250 Coupé 4-Matic Sportline 9G-Tronic
12/2018, 78 110 km, essence, 43 900 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



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



CL 200 CDI Elégance
2007, 140 000 km. Boîte manuelle. 9 990 €. Montluçon, France. Tél. +33 4 70 04 01 08



GLA 250 4-Matic Fascination 7G-DCT
01/2017, 93 110 km, essence, 28 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



GLA 200d AMG Line Edition 1 8G-DCT
09/2021, 27 870 km, 45 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

DSA
P A R I S

ENTRETIEN • REPARATION
ACHAT • DEPOT VENTE

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

Spécialiste
Mercedes Benz

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



Pierre Brunelin

OCCASIONS MERCEDES-BENZ
SPÉCIALISTE INDÉPENDANT



792, chemin de la Tuilerie - 42300 VILLEREST (ROANNE)

04 77 72 71 11 | 06 30 90 84 01

cedric@brunelin.com

Retrouvez tout notre stock sur
WWW.BRUNELIN.COM



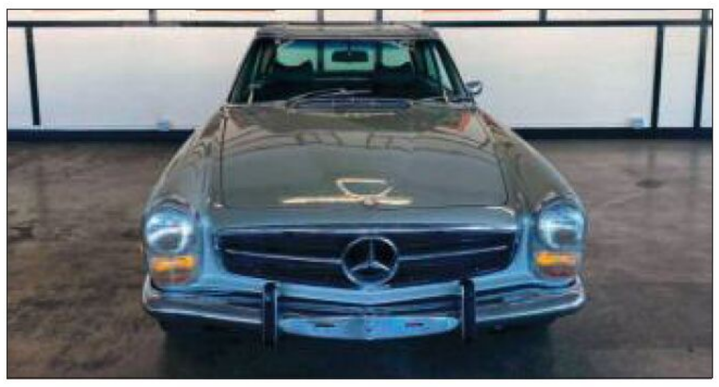
E 300
1990, 311 888 km. Boîte automatique. 1 990 €. Gainneville, France. Tél. +33 2 35 30 13 93



560 SEL
1989, 156 000 km. Boîte automatique. 16 000 €. Chambray-lès-Tours, France. Tél. +33 6 44 25 86 08



C 180 180 Kompressor
2008, 110 000 km. Boîte manuelle. 12 500 €. Forbach, France. Tél. +33 6 02 32 93 95



280 SL Pagode
1969, 35 141 km. Boîte automatique. 83 610 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



380 SL
1984, 95 640 km. Boîte automatique. 23 500 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



SLK 200
1997, 130 000 km. Boîte manuelle. 7 990 €. Le Muy, France. Tél. +33 6 80 42 03 36



SL 300 Gullwing
1956, 25 000 km. Boîte manuelle. 1 750 000 €. Paris, France. Tél. +33 1 76 63 32 16



E 250 CDI Elégance Executive A
2011, 41 500 km. Boîte automatique. 24 000 €. Aubry-du-Hainaut, France. Tél. +33 6 07 82 96 53



E 220 CDI Elégance
2010, 248 752 km. Boîte manuelle. 17 500 €. Paris, France. Tél. +33 6 98 09 39 34



ML 350 CDI A
2010, 350 000 km. Boîte automatique. 12 000 €. Oyonnax, France. Tél. +33 6 77 72 77 89



E 220 CDI Elegance
2007, 135 202 km. Boîte automatique. 9 500 €. Moulins-Les-Metz, France. Tél. +33 6 13 73 87 75



B 160 CDI Sport
2011, 256 461 km. Boîte manuelle. 6 500 €. Carantec, France. Tél. +33 6 45 69 79 85



SL 350
2008, 120 000 km. Boîte automatique. 26 400 €. Rochefort Du Gard, France. Tél. +33 6 64 68 67 11



200 CDI Break Elégance A
2007, 163 395 km. Boîte automatique. 7 190 €. Grenoble, France. Tél. +33 4 76 87 30 38



SLK 250 CDI
2012, 177 000 km. Boîte automatique. 22 000 €. Berchem-Sainte-Agathe, France. Tél. +32 4 84 77 17 17



220 CDI Sport Edition
2005, 172 300 km. Boîte automatique. 9 300 €. Saint-Paul-lès-Dax, France. Tél. +33 5 58 89 15 36



CL 500
2007, 122 900 km. Semi-automatique. 19 990 €. Le Muy, France. Tél. +33 6 80 42 03 36

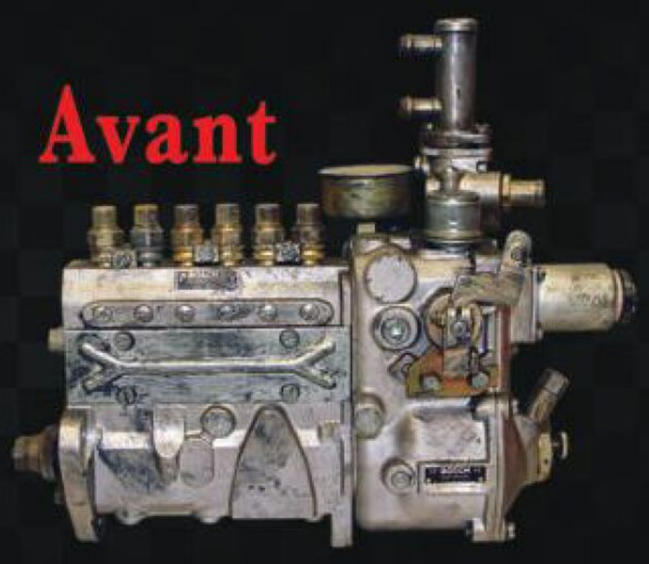


190 E 2.3
1987, 238 995 km. Boîte manuelle. 31 990 €. Nalliers, France. Tél. +33 2 51 30 96 90

Etoile 67 Classic

Clinique ELECTRO - DIESEL

Avant



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

Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

Après



BOSCH
Diesel Service

www.clinique-electro-diesel.fr

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

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

Vos petites annonces gratuites !*

Publiées dans Étoiles passion

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

M	E	R	C	E	D	E	S												

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

Nom : ..... Prénom : .....

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

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

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

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

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers



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

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

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

Youngtimers



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

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

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

Sites & Forums

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



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/



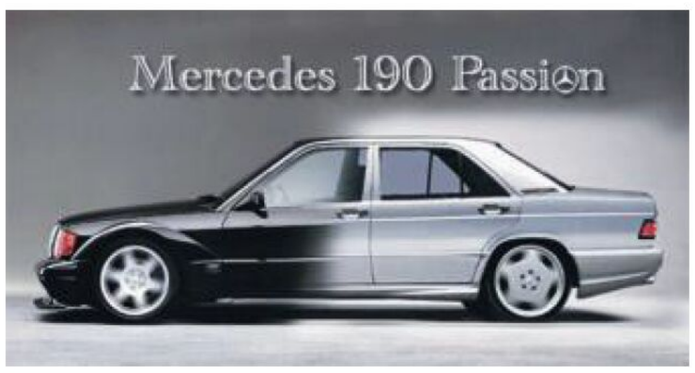
Amicale des Mercedes W124
Site et forum des modèles 124 :
http://www.w124.org/ ou http://www.w124.org/forum4/forum.php



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

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

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



N° 17



N° 19



N° 20



N° 22



N° 23



N° 24



N° 26



N° 29



N° 30



N° 31



N° 32



N° 33



N° 34



N° 35



N° 36



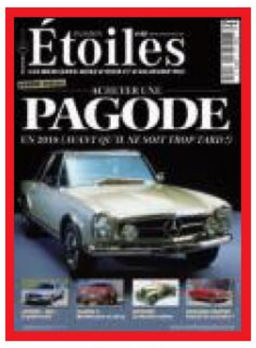
N° 37



N° 38



N° 39



N° 40



N° 41



N° 42



N° 43



N° 44



N° 45



N° 46



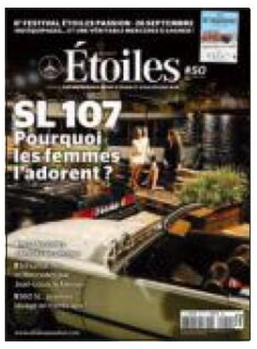
N° 47



N° 48



N° 49



N° 50



N° 51



N° 52



N° 53



N° 54



N° 55



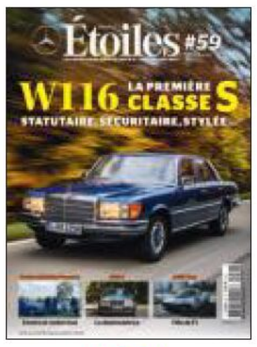
N° 56



N° 57



N° 58



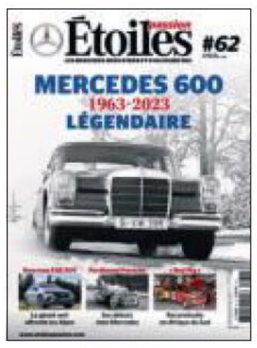
N° 59



N° 60



N° 61



N° 62

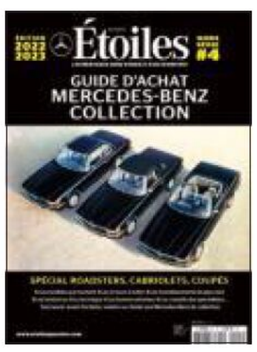
HS#1 - Guide collection 2019/2020



HS#2 - Guide collection 2020/2021



HS#3 - Guide collection 2021/2022



HS#4 - Guide collection 2022/2023

À commander sur www.etoilespassion.com

LE CARNET DES BONNES ADRESSES

Étoiles passion

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













PHOTOS D.R.



GP Exclusif
Souvent, la seule idée de faire nettoyer à l'eau la baie moteur de sa Mercedes ancienne fait peur. Mais quand c'est GP Exclusive qui s'en charge, il s'agit d'un nettoyage cryogénique sans eau et le résultat est absolument saisissant.
Appelez Paulo au 06 12 78 79 85 ou *gpexclusif@gmail.com*

Acaba Gantier
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.
50 bd Maurice Berteaux - 93190 Livry-Gargan
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.
www.mannes.fr

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

Accessoires
Nous avons découvert ce site allemand en cherchant des pièces pour la R107 du magazine *Étoiles Passion*, arrivée en France en piteux état. Nous avons ensuite appris qu'il est l'œuvre d'un jeune homme passionné par les 107 et disposant de pièces et d'organes de très bonne qualité et à bons prix.
www.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.
68 rue de la Croix de l'Orme - 78630 Morainvillers
06 76 54 04 70 et *www.parispagode.fr*

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

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

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

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

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

Manuels techniques
Vous avez besoin du manuel d'atelier R/C107 version US ou W124 AMG 3.4 E/CE/TE ? Appelez Gérard de notre part au 06 64 34 74 55, il saura vous renseigner. Précieux !

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 *www.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 *www.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*

Kultsterne France
Au sud de Paris, dans une structure totalement dédiée aux Mercedes classiques, Simon et Guillaume assurent l'entretien de votre étoile ou sa reconstruction complète.
01 60 82 98 19 et *www.kultsternefrance.com*

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. Christophe Relandeau et Louis Moneger font de Saga Classic un acteur incontournable de notre passion.
02 52 59 55 00 et *www.saga-classic.com/fr*

Authentic Classic Cars
Pour bien entretenir, réparer ou restaurer votre Mercedes classique – ou une autre marque –, cette équipe, non loin de Rennes, sait tenir compte de vos besoins.
1 rue Louis Blériot - 35235 Thorigné-Fouillard
02 23 07 76 52 et *www.authenticclassiccars.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*

Les Ateliers du Detailing
Peinture passée, vernis abîmé, cuirs encrassés... Avant de tout repeindre, sachez qu'une ancienne est toujours plus authentique quand elle garde sa couleur d'origine. Alors, même avec une Mercedes de trente ou quarante ans, appelez Hervé de notre part, il aura une solution !
06 09 65 03 88

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*

Présent au SALON RÉTRO MOBILE

BPM Heritage



Mercedes 500 E 1992
72 000 km d'origine



Porsche 911 3.2 Carrera 1986
63 000 km



Peugeot 504 GL 1969
69 000 km



Austin-Healey 3000 MKII 1962
Restaurée



Mercedes 300 SL 24 1993
8 500 km



Mercedes 300 SEL 3.5 1972



JAGUAR XK 150 S roadster 1958
Parfaite restauration



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



Audi TT 180 ch 1999
État neuf d'origine



Jaguar type E 3.8 1961
Plancher plat



Mercedes 230 SL 1965
Restaurée



BMW Z1 1989
État neuf 1150 km d'origine



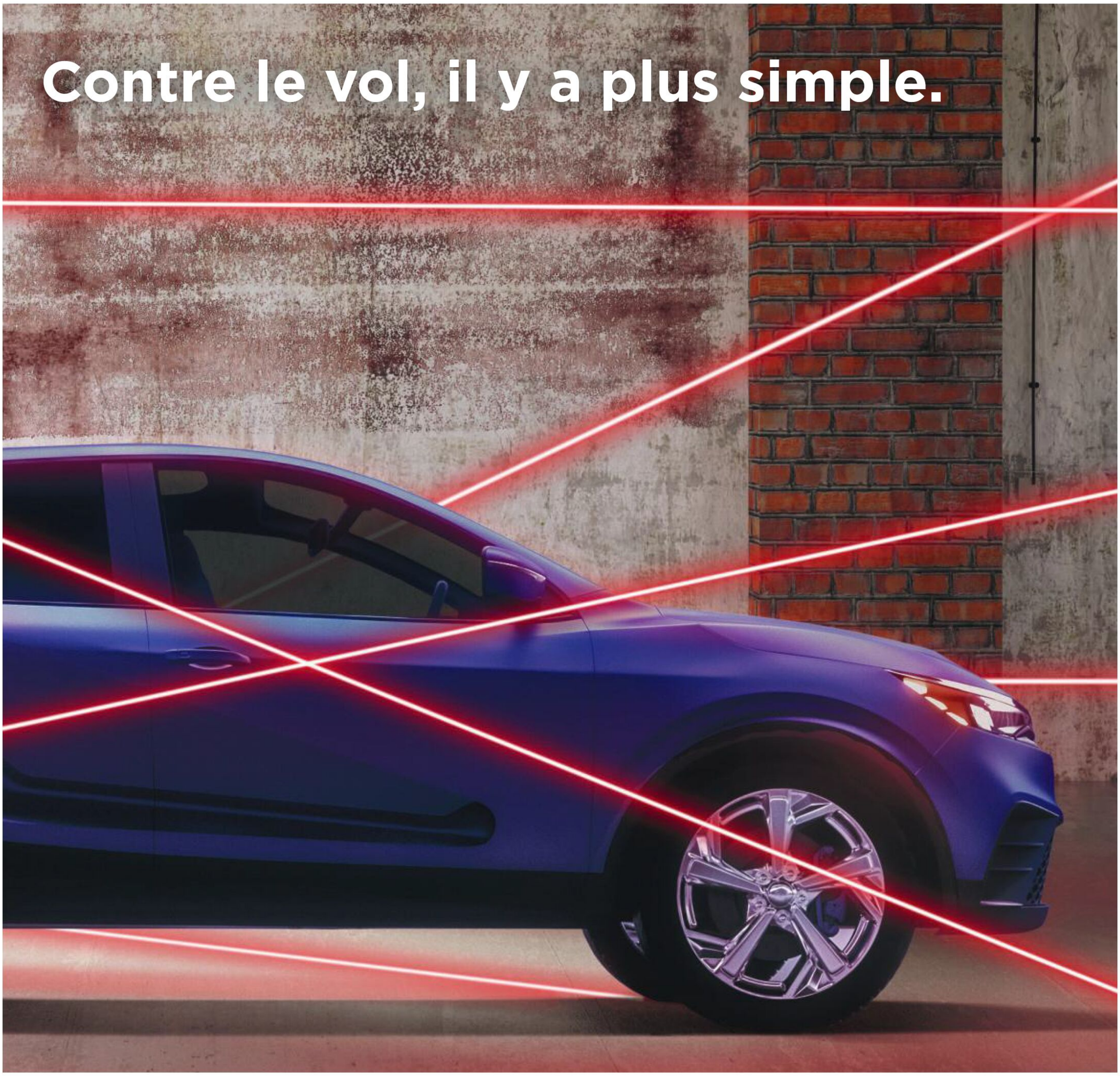
VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION

www.bpmheritage.fr

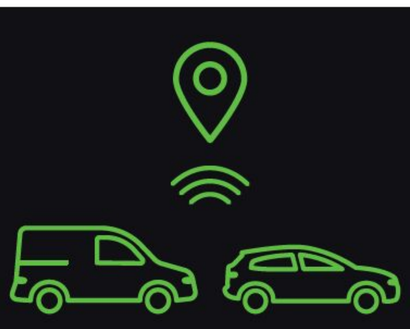
Hervé Chauvin
07 76 01 38 98
h.chauvin@bpmgroup.fr

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

Contre le vol, il y a plus simple.



ARTEFACT3000 - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



COYOTE SECURE

91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

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

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

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

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