Étoiles PASSION

PASSION Étoiles

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

#61

TRIMESTRIEL
JUILLET/AOÛT/SEPTEMBRE 2023

# LE MANS

## 1952 et 1989

## DOUBLÉS MAGISTRAUX

**Première Classe C**
Attention...
Déjà classique !

**Chef Gregory Cohen**
Mercedes depuis
toujours

**300 TD 1979**
Sera-t-il au
Festival ?

www.etoilespassion.com

L 12454 - 61 - F: 9,90 € - RD

SPOKEditions




A 0 $gCO_2$/km
B
C
D
E
F
G

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

*Autonomie électrique du modèle présenté : 547 km (cycle mixte WLTP). Autonomies Gamme EQE SUV (hors modèle AMG) : Consommation électrique : 18.2-21.4 kWh/100 km (cycle mixte WLTP). Données au 09/05/23 susceptibles d'évoluer.

230607_P24025_FR_EQE-SUV_ÉTOILE PASSION_440x297mm_V3R0.indd 1 07/06/2023 16:43

# EQE SUV

# NOUVEAU SUV 100% ÉLECTRIQUE.

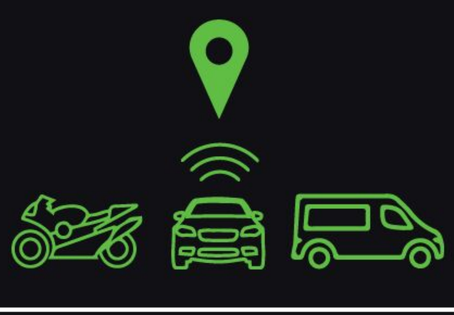
Jusqu'à 570 km d'autonomie*.

462-574 km (cycle mixte WLTP) / 523-672 km (cycle urbain WLTP).
Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

**Flashez pour voir le film**




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



COYOTE SECURE

## 91% DES VÉHICULES VOLÉS RÉCUPÉRÉS EN 48H*

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

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

COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

moncoyote.com

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

**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, Laurent Hausalter, Michel Tona, NK Classic Cars.
**Secrétaire de rédaction**
Sylvain Lhote
**Photographes**
Philippe Auquebon, Paul Campion, Thomas Duval, Clément Morra, Michel Tona, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic, NK Classic Cars et DR.
**Webmaster**
Laurent Escoula
*laurent@etoilespassion.com*
**Rédaction**
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
06 89 47 67 22
*philippe@etoilespassion.com*
**Publicité**
SPOKEditions Régie
Alexandre Larroque
06 76 11 07 45
*alexandre.pub@spokeditions.fr*
**Abonnements**
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
05 34 56 35 60
*etoilespassion@abomarque.fr*

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

**Imprimé au Potugal 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 Daimler AG.

Photos de couverture : Cathy Dubuisson

# EDITO




© PhA

## Abonnez-vous !

Les ventes d'*Étoiles Passion* se portent bien et progressent régulièrement. C'est bien sûr grâce à vous toutes et tous et nous vous en remercions encore une fois ! Cependant, sans rentrer dans le détail d'une énième réforme de la distribution de la presse en France, sachez que celle de la loi Bichet, débattue en 2018 et votée en 2019, souhaite donner plus de libertés commerciales aux marchands de journaux tout en diminuant le nombre de références et les quantités qui leur sont livrées. L'appliquer telle quelle, c'est oublier que, depuis 2019, la presse a subi la crise de la Covid, la faillite de Presstalis, l'augmentation délirante du prix du papier et du transport et qu'à terme, certains points de vente risquent de ne plus vous offrir un assortiment digne de ce nom, surtout sur des titres de niche comme *Étoiles Passion*. Alors, comme nous l'avions déjà évoqué, dans ce contexte instable, la meilleure façon de vous procurer le magazine, c'est indiscutablement l'abonnement qui vous offre le confort de la réception à domicile quel que soit votre lieu de résidence et qui s'avère financièrement plus intéressant. Alors, surtout, n'hésitez pas à franchir le pas et à choisir la formule qui vous convient le mieux sur le site Internet *etoilespassion.com*.

Quant à ce numéro #61, vous y retrouverez toute la diversité et la richesse de Mercedes-Benz : l'arrivée de la W202 dans la catégorie des classiques, un petit tour à la Techno Classica d'Essen, le 40e anniversaire du Club 4x4 Mercedes-Benz de France, un focus sur les victoires de la marque au Mans à l'occasion du centenaire de l'épreuve… ainsi qu'un invité-surprise de marque ! Bref, un numéro riche dont l'équipe d'*Étoiles Passion* vous souhaite une chouette lecture.

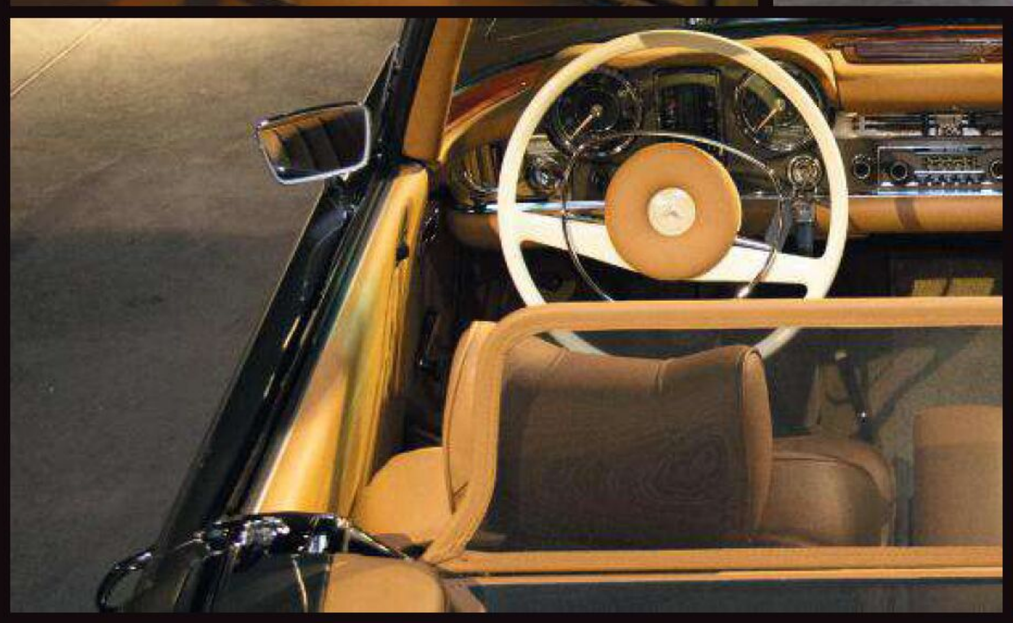
***Philippe Auquebon***
***philippe@etoilespassion.com***

# SagaClassic

## Vente, Achat & Entretien
de votre voiture de collection.









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

**www.saga-classic.com**

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**

JUILLET
AOÛT
SEPTEMBRE
2023

# #61

# SOMMAIRE


**8 Actus**
Échos, trouvailles, dernière mitute...

**10 Garde-temps**
Les nouveautés horlogères

**12 Lifestyle**
Trouvailles chics et sincères

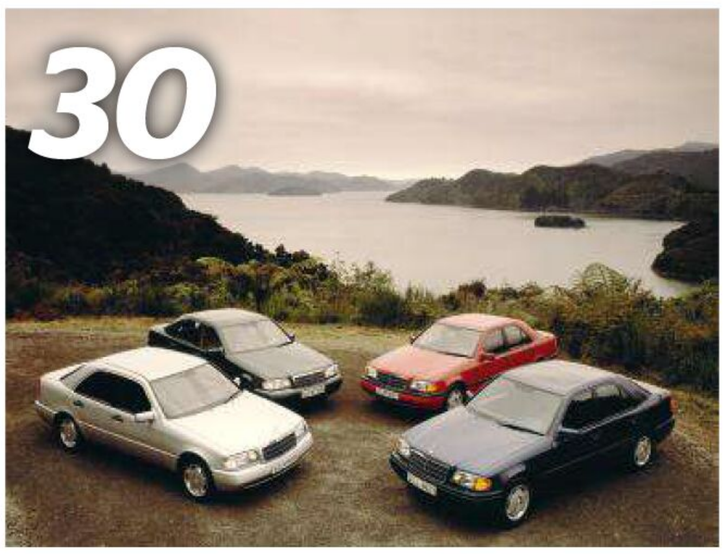
**16 Évènement**
Techno Classica Essen

**20 Évènement**
Rallye d'Aumale 2023. Quel spectacle !

**22 Technologie**
Aide au stationnement : et si on se garait ?

**24 Portfolio**
Dimanche matin, place Vauban

**26 Historique**
La maison forestière Saint-Hubert




**30 Anniversaire**
La première Classe C a 30 ans

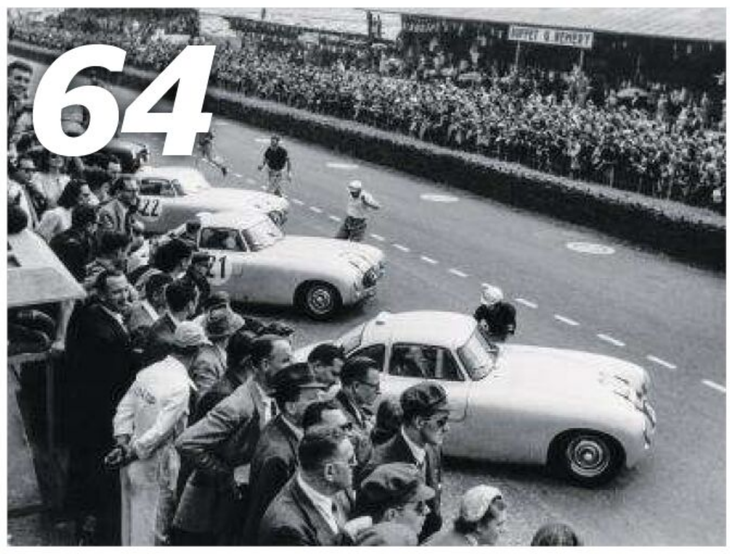
**38 Les W202 AMG**
Mercedes voit rouge !

**44 Essai**
Grégory Cohen, un chef épris de liberté

**50 Design**
Designo, finition « auto couture »

**56 Restauration**
300 TD (2e partie) : soulagés !

**63 Clubs**
Le Club 4x4 Mercedes-Benz de France a 40 ans




**64 Compétition**
24 Heures du Mans :
les victoires de 1952 et de 1989

**70 Énergie**
En route vers le No Petrol

**76 Aérodynamique**
Benz-RH Tropfenwagen : la goutte d'eau

**80 Miniatures**
Mini-autos et maxi-passion

**82 Clubs**
Sites et forums

**86 Petites annonces**

**96 Cotes oldtimers et youngtimers**

**98 Bonnes adresses**
Le carnet d'*Étoiles Passion*



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



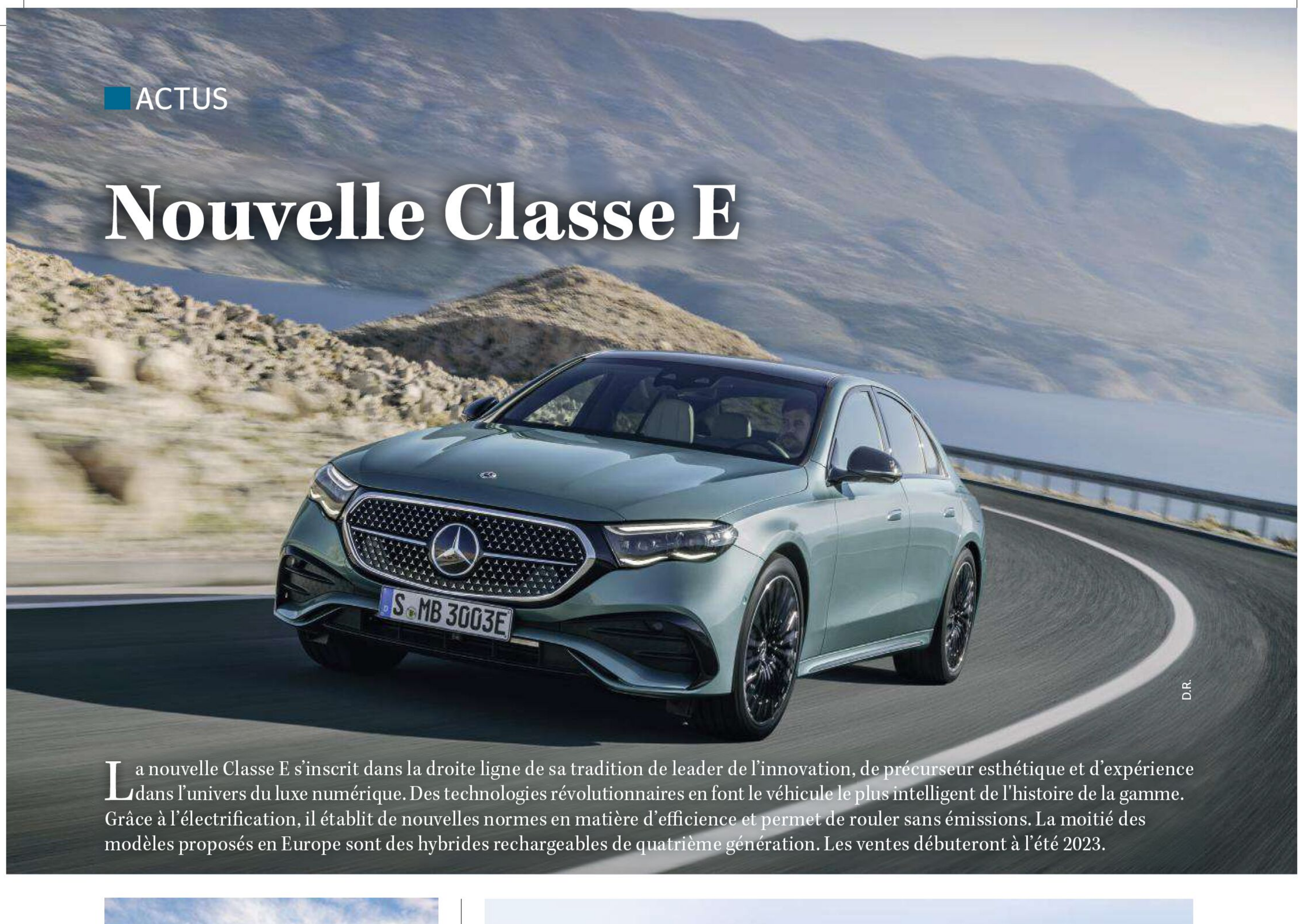

**À commander en ligne dès maintenant !**
**ferdinandlemag.com**

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




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

# Nouvelle Classe E




D.R.

La nouvelle Classe E s'inscrit dans la droite ligne de sa tradition de leader de l'innovation, de précurseur esthétique et d'expérience dans l'univers du luxe numérique. Des technologies révolutionnaires en font le véhicule le plus intelligent de l'histoire de la gamme. Grâce à l'électrification, il établit de nouvelles normes en matière d'efficience et permet de rouler sans émissions. La moitié des modèles proposés en Europe sont des hybrides rechargeables de quatrième génération. Les ventes débuteront à l'été 2023.



D.R.

## 500 000 Classe G produites

La 500 000e Classe G est sortie de l'usine de Graz le 20 avril, quarante-quatre ans après son lancement. Elle a remporté plusieurs titres de « meilleur véhicule tout-terrain au monde » et est devenue culte auprès d'une grande communauté de fans grâce à sa combinaison unique de design distinctif et de capacités de franchissement exceptionnelles. La Classe G approche de son quarante-cinquième anniversaire et sera bientôt présentée en version électrique. Ils ne devaient pas être nombreux, en 1979, à parier sur une telle longévité !



D.R.

## CLAP DE FIN POUR LA CLS

Lancée en 2004 sur la base de la Classe E et pionnière des berlines à la mode du « coupé quatre portes », la CLS, victime de la rationalisation des gammes engagée par Mercedes-Benz, va disparaître d'ici fin août 2023 après avoir beaucoup inspiré le design automobile moderne. La marque proposera toujours ce type de carrosserie avec l'AMG GT Coupé quatre portes, concurrente directe de la Porsche Panamera.



D.R.

## MERCEDES-BENZ EQT 2023

Mercedes-Benz dévoile l'EQT, version 100 % électrique de son ludospace Classe T, qui arrivera bientôt en concession. Il est équipé d'une calandre Black Panel spécifique et d'un moteur électrique de 122 ch pour 245 Nm de couple, associé à une batterie lithium-ion de 45 kWh. Son autonomie maximale est de 282 km selon le cycle d'homologation WLTP et la recharge, possible en courant alternatif (AC) ou continu (DC), permet de passer de 10 à 80 % de charge en 38 mn. Les prix débutent à plus de 46 000 €.




D.R.

# MERVEILLE BLEUE

Dans le cadre des expositions « Close-up » du Musée Mercedes-Benz, les fans de sport automobile et de l'Étoile peuvent admirer la reconstruction à l'identique de la « Merveille bleue », le transporteur de voitures de course à grande vitesse fabriqué en un seul exemplaire et utilisé pour la saison 1955. Équipé du moteur six cylindres M198 de 2 996 cm³ provenant de la 300 SL « Gullwing » (W198), il pouvait atteindre 170 km/h en vitesse de pointe et servait au transport rapide des autos de course 300 SLR et W196R.



D.R.

## Mercedes-Benz et Google

Les véhicules Mercedes-Benz dotés du système MBUX NTG7 bénéficient désormais du partenariat Mercedes-Google visant à accélérer l'innovation automobile et à créer la prochaine génération d'expérience numérique des voitures de luxe. Dans le but de développer son propre système d'exploitation MB.OS, des services tels YouTube ou Google Maps seront disponibles sur les véhicules Mercedes, illustrant ainsi la volonté de la marque de proposer des autos luxueuses dotées des dernières technologies pour une expérience de conduite inédite.

## Brabus 900 Superblack

Brabus propose le 900 Superblack, transformant le Mercedes-AMG GLS 63 4Matic en un super-SUV... plus de deux fois plus cher ! Prises d'air avec finition en fibre de carbone, jantes Monoblock Z de 24 pouces, garnitures gris Ombre, augmentation de la cylindrée du moteur biturbo de 4,0 à 4,4 litres, nouveaux turbos avec un compresseur plus grand, puissance atteignant 888 ch et couple de 1 050 Nm : le 900 Superblack peut passer de 0 à 100 km/h en 3,6 s et atteindre une vitesse de 329 km/h. À partir de 370 000 € !




D.R.



D.R.

## VENTE BONHAMS À AUTOWORLD

Le 13 mai dernier, Bonhams organisait The Autoworld Sale à Bruxelles. Si le splendide cabriolet 300 SL de l'affiche n'a pas trouvé preneur, il en est allé autrement du superbe cabriolet W124 300 CE AMG 3.4 développant 252 ch dans une rare couleur rouge Almandin métallisé. Avec un historique connu et complet et à peine plus de 107 000 km au compteur, on comprend mieux qu'il ait changé de propriétaire pour la coquette somme de 126 500 €.

## BRAD PITT AU VOLANT D'UNE MONOPLACE MERCEDES F1



D.R.

Brad Pitt sera bientôt l'acteur principal d'un film sur la Formule 1 coproduit par Apple Studio, Jerry Bruckheimer et Lewis Hamilton qui aura un droit de regard sur le scénario. Dans ce film, qui vise un niveau de réalisme très élevé, Brad Pitt jouera le rôle d'un ancien pilote ayant décidé de sortir de sa retraite pour venir en aide à un jeune pilote ultra-prometteur. Pour filmer un maximum de scènes réalistes, il sera présent, à partir de Silverstone, sur tous les Grands Prix jusqu'à la fin de la saison.

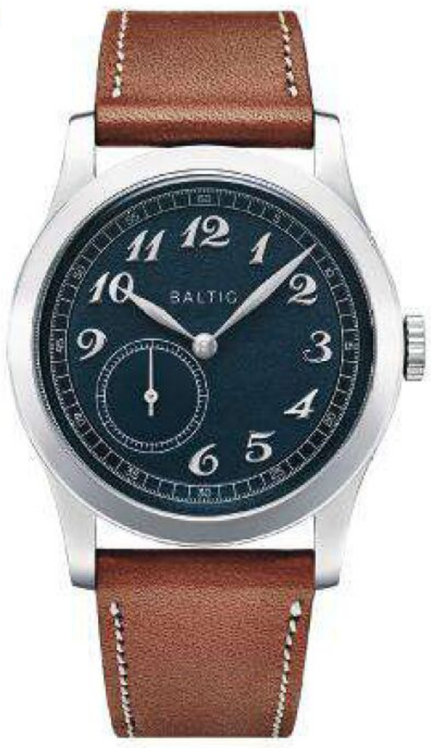



D.R.

## LA SMART #1 RÉCOMPENSÉE

La smart #1 vient de se voir attribuer le Red Dot Award et l'iF Design Award pour son style unique. Le SUV compact tout électrique a manifestement convaincu les jurys internationaux par son design exceptionnel qui redéfinit les espaces en combinant une conception de pointe et un excellent châssis. Esthétiquement, différents choix de couleurs audacieux et subtils donnent à la voiture un caractère unique qui devrait plaire à tous.

1




2




3




4




5




6




## 1 - Baltic MR01 Bleu

Baltic est une marque assemblée en France. Boîtier inox 316L 36 mm, sous-cadran de secondes guilloché, chemin de fer en brossé circulaire, cadran grainé, chiffres d'index appliqués de type Bréguet, mouvement automatique Hangzhou ELA05MN à micro-rotor, réserve de marche 42 heures, fond transparent, verre bombé en hésalite, étanchéité 30 m, bracelet cuir de veau italien. 654 €.
*baltic-watches.com*

## 2 - Arpiem Racematic TBML 2

La TBML 2 est un hommage à Bruce Mc Laren. Boîtier inox 316L 42,5 mm, cadran finition carbone avec silhouette du kiwi néo-zélandais, mouvement Miyota calibre 9132, réserve de marche et compteur 24 h, aiguilles principales (heures-minute) photoluminescentes Super-Luminova BG W9, verre et dos de boîtier saphir, étanchéité 100 m. Bracelet cuir de veau avec boucle déployante. 589 €.
*arpiem.fr*

## 3 - Raidillon Chronographe 42-C10-245

Boîtier inox brossé 316L 42 mm, cadran bleu en acier brossé avec deux bandes course, verre saphir avec double traitement antireflet, aiguilles argentées (heures et minutes) avec facettes polies et marqueurs luminescents, mouvement chronographe à remontage automatique Sellita calibre SW500, réserve de marche d'environ 48 heures, étanchéité 100 m, bracelet à boucle déployante. 3 150 €.
*raidillon-watches.com*

## 4 - The Black Goose Gullwing

Assemblée en France, la Gullwing est un hommage aux couleurs des véhicules de course allemands. Sobre mais efficace, elle s'accorde avec toutes les voitures et toutes les occasions. Boîtier acier poli 40 mm, mouvement chronographe quartz, affichage 24 h, bracelet racing en cuir noir, série limitée à 100 exemplaires. 299 €.
*blackgoose-watches.com*

## 5 - MAT Aviation Chrono

L'Aviation Chrono aurait pu équiper les pionniers de l'aéronautique. Boîtier inox 316L 44 mm, cadran noir mat avec index Super-Luminova C3, verre saphir inrayable et antireflet intérieur, calibre Valjoux 7750, réserve de marche 42 heures, étanchéité 200 m, livré avec trois bracelets (cuir, caoutchouc, toile). Réf. AG5 CHL 1AB. 2 900 €.
*matwatches.com*

## 6 - REC Watches X4009 Midnight Blue

Participez à la restauration du chasseur Supermarine Spitfire Mk Ia X4009, une partie du montant de la vente de chaque pièce étant reversée au fonds de restauration. Boitier inox 316L 41 mm, cadran bleu nuit soleillé, lunette tournante « Office GMT » avec repère lumineux à 12 h, aiguilles, index et barrettes luminescents, verre supérieur saphir et fond en cristal minéral, calibre Sellita SW461-1, réserve de marche 40 heures, étanchéité 100 m, double sangle en cuir de veau gris avec fermeture rapide du bracelet. 2 095 €.
*recwatches.com*

© PHOTOS D.R.

ESCADRON Chrono

Montre d'Aviateur de fabrication française

Mouvement chronographe mécanique suisse

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

MER - AIR - TERRE

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



## Gasoline Maab

Dessin original *Lewis Hamilton* réalisé par l'artiste Gasoline Maab sur un format A3 (29,7 x 42 cm) aux feutres ShinHanart, crayons de couleur et marqueurs Posca. Reproduction limitée à 50 exemplaires signés et numérotés. Vendu sans encadrement, mais emballé dans une enveloppe cartonnée renforcée. 85 €.
*gasolinemaab.bigcartel.com*

## Sac shopping Mercedes Classic

Avec lui, le shopping devient amusant. Sac 100 % polyester avec poignées renforcées et logo brodé. Grand compartiment principal, poche intérieure, fermeture à glissière pour les deux compartiments. Dimensions : 54 x 11 x 38,5 cm.
Ref. B66041531. 24,95 €.
*selectionrs.com/fr*





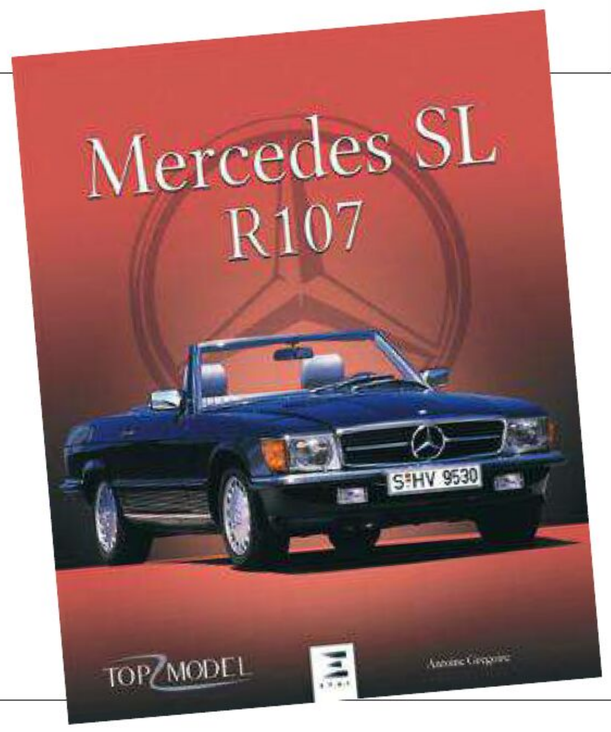

## Casque bol beige

Introduit dans les années 1950 par les pilotes comme Fangio, le casque bol remplace le casque aviateur et apporte confort et sécurité. Coque en fibre de verre laquée et vernie, serre-tête intérieur en cuir de vachette doublé avec jugulaire en cuir à trois boutons pression et une sangle à double D, lunettes de protection maintenues par trois languettes extérieures en cuir et housse de protection. Non homologué. Tailles S à XL. 320 €.
*stradale.shop*



## Demin Henry Iconique

L'Iconique, célèbre pantalon en toile denim selvedge du studio Henry, associe denim authentique et chino casual. Il constitue l'héritage du savoir-faire pantalonnier du studio, mix parfait entre tradition et modernité. De coupe néoclassique, ajustée et légèrement fuselée, il est fabriqué en Europe avec du tissu italien 11.5 oz et du coton BCI.
Tailles 38 à 48. 135 €.
*henry-paris.com*




## *Mercedes SL R107*

Avec cette génération de roadster SL, Mercedes-Benz a rencontré un succès planétaire. Que vous envisagiez l'achat d'une R107 ou que vous soyez juste amateur, ce livre, fouillé a été rédigé pour vous et vous ravira.
Réf. 95500257. 49 €.
*selectionrs.com/fr*

## Sneakers homme Jules & Jenn

La première basket recyclée Jules & Jenn est fabriquée à partir de coton (65 %) et de polyester (35 %) recyclés. La semelle upcyclée provient de chutes de production de pneus automobiles. Œillets en laiton argenté vieilli et doublure intérieure à l'excellente respirabilité. Fabriquées à la main au Portugal. Coloris beige/noir. Tailles 39 à 46. 115 €.
*julesjenn.com*



© PHOTOS D.R.

Déjà 80000 CLIENTS SATISFAITS DE SELECTION RS

SELECTION

LIVRAISON GRATUITE dès 150 € d'achat*

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

# N°1 DES PRODUITS LIFESTYLE MERCEDES

15 000 PRODUITS EN STOCK DISPONIBLES IMMEDIATEMENT













# WWW.SELECTIONRS.COM




## Bracelet câble Le Gramme

Inspiré par le design industriel et plus particulièrement par l'architecture des ponts à haubans, l'iconique bracelet câble en céramique noire et argent noir 925 oppose un design minimaliste et une très grande technicité. Câble en métal précieux torsadé scellé par fermoir cylindrique à vis invisible. Fabriqué en France à partir de métaux précieux recyclés. 490 €.
*legramme.com*




## Extincteur

Roulez en toute sécurité avec un extincteur à poudre original et discret, livré avec support de fixation. Garantie Fire Design dix ans, recharge gratuite en cas de départ de feu et vérification périodique offerte. Homologué CE. Agit sur tout type de départ de feu. Spécial véhicule et habitation. 154 €.
*cockpit-boutique.com*

## Casquette large Donegal Stetson

L'indémodable casquette Stetson Hatteras, typique des années 1930, fut l'une des plus populaires au milieu du XXe siècle. Très beau modèle, large avec de la personnalité et très élégant, fabriqué en soie, laine et coton. Très agréable pour la demi-saison et les soirées fraîches. Pour plus de confort et de tenue, la casquette est entièrement doublée d'un tissu coton. Tailles 56 à 59. 95 €.
*customlegend.com*





## Enceinte Cabasse

Petite sœur de The Pearl, The Pearl Akoya est une enceinte active connectée et de streaming haute résolution. Bijou de design et de technologie, ultra-compacte grâce à sa conception tricoaxiale, elle convient parfaitement à la sonorisation d'une pièce de 20 à 35 m². Application StreamControl, contrôle à la voix, multiroom. 1 590 €.
*cabasse.com*

## Le Chemiseur… sur mesure

Une chemise sur mesure pas chère, mais de qualité, c'est possible grâce à Le Chemiseur, son algorithme de coupe et sa chemise « découverte » qui permet de personnaliser les poignets, le col, la gorge, les poches et de broder ses initiales. Tissu Oxford 100 % coton BCI, épais et respirant. Couleur bleue imposée, mais, à 65 €, il ne faut pas être trop exigeant !
*lechemiseur.fr*





## Cadre portière Mercedes 300 SL

Photographie d'une porte de Mercedes 300 SL prise à Pebble Beach. Impression de la photo sur papier et silicone durablement élastique et verre acrylique brillant, épaisseur 2 mm, panneau arrière rigide en alu Dibond stable, dimensions 150 x 100 cm. 1 248 € hors transport.
*carsandroses.fr*

© PHOTOS D.R.




En tant qu'entreprise leader dans la restauration de voitures classiques Mercedes-Benz, nous établissons depuis près de quatre décennies des critères de qualité pour les restaurations partielles et complètes, les réparations et l'entretien.

Nous disposons en outre de l'un des plus grands stocks de pièces de rechange pour les pièces d'origine et les reproductions de haute qualité et nous réalisons des expertises pour les voitures classiques Mercedes-Benz.

KIENLE Automobiltechnik GmbH

The World Of Classic Cars - Restoration And Trading

71254 Heimerdingen (près de Stuttgart)
Max-Planck-Str. 4 · Allemagne
Tél. (49) 7152/901 63-0 · e-mail: info@kienle.com

www.kienle.com

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

SPECIALISTE MERCEDES
YOUNGTIMERS

NK
CLASSIC CARS

ACHAT/VENTE/LOCATION
RECHERCHE PERSONNALISEE
CONVOYAGE

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

Nicholas Karyoti

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

# Techno Classica Essen

## *Inimitable ambiance*

**COUP DE PROJECTEUR SUR LES MERCEDES ANCIENNES EXPOSÉES MI-AVRIL AU 33e SALON TECHNO CLASSICA ESSEN ! MERCEDES-BENZ CLASSIC ÉTAIT NOTAMMENT DE RETOUR AVEC UN STAND RETRAÇANT ÉLÉGAMMENT LA RICHESSE ET L'HISTOIRE DE NOMBREUX MODÈLES-PHARES DE LA MARQUE À L'ÉTOILE.**

***Textes et photos : NK Classic Cars***

Oui, cette année nous avons fait le voyage et le plein de souvenirs au Techno Classica Essen, rien que pour vous et pour le plaisir des yeux ! Cette manifestation s'est tenue du 12 au 16 avril dernier chez nos voisins allemands, dans la ville d'Essen, non loin de Düsseldorf. Lancé en 1989, ce rendez-vous annuel est devenu, au fil du temps, le paradis des passionnés de voitures classiques et de collection. Cette année, il a, une fois de plus, séduit les visiteurs, comptabilisant plus de 190 000 entrées. Plusieurs raisons à ce succès : sa taille exceptionnelle, son ambiance chaleureuse cinq jours durant, sa large diversité de modèles anciens exposés (dont une grande majorité à vendre) ou encore ses milliers de pièces de rechange et d'accessoires automobiles (miniatures, œuvres d'art, magazines…) que l'on peut trouver sur les stands.

### Le paradis des collectionneurs

Techno Classica, ce sont une dizaine de halls et d'autres espaces d'exposition en plein air, entièrement dédiés aux véhicules emblématiques du monde entier. Ils accueillent plus de 1 250 exposants, parmi lesquels des constructeurs, des fabricants, des clubs, des marchands ou encore des restaurateurs, représentant à eux seuls plus d'une trentaine de nationalités. Autant d'occasions de flirter, toutes marques confondues, avec des merveilles d'une autre époque, comme la toute dernière Mercedes 600 sortie des chaînes et couronnée de fleurs. Ces bijoux sont parfois proposés à des prix extravagants, il faut bien l'avouer, à l'image de ce rodaster Mercedes 300 SL affiché à plus de 1,8 million d'euros. Oui, oui, vous avez bien lu ! Nous avons particulièrement apprécié de déambuler dans les allées et sur le fameux stand Mercedes-Benz Classic venu souffler les soixante bougies de la « Pagode »… mais pas seulement. Le constructeur était aussi là pour célébrer l'anniversaire de la Mercedes 600 qui fête aussi ses soixante printemps cette année ! On notait, toujours chez Mercedes-Benz Classic, la présence d'un somptueux roadster CLK-GTR (R297) de 2002, un modèle qui ne fut produit qu'à… vingt-cinq exemplaires (vingt coupés et cinq roadsters).

### Clubs et marchands

Les nombreux clubs Mercedes présents mettaient à l'honneur d'autres silhouettes étoilées tout aussi emblématiques : les W123 et W124 sous toutes leurs formes (berlines, breaks, coupés…) les cabriolets R107 et R129, sans oublier les sportives de haut niveau AMG et l'indétrônable et indestructible Classe G. Comme toujours, de multiples marchands de renom comme Kienle Automobiltechnik, HK-Engineering et Rosier Classic Sterne savaient parfaitement mettre en avant les belles Allemandes. On remarquait la toute première participation de BPM Héritage qui exposait huit magnifiques Mercedes disponibles à la vente. Tout aussi recherchés et sollicités par les collectionneurs, les nombreux restaurateurs automobiles venus de Pologne se sont forgés une renommée internationale par la qualité et la précision de leur travail. Parmi ces experts en restauration de modèles arborant l'Étoile sur leur capot se trouvaient notamment Legends Duda-Cars ou Cars Verde, un spécialiste des « Pagodes ».



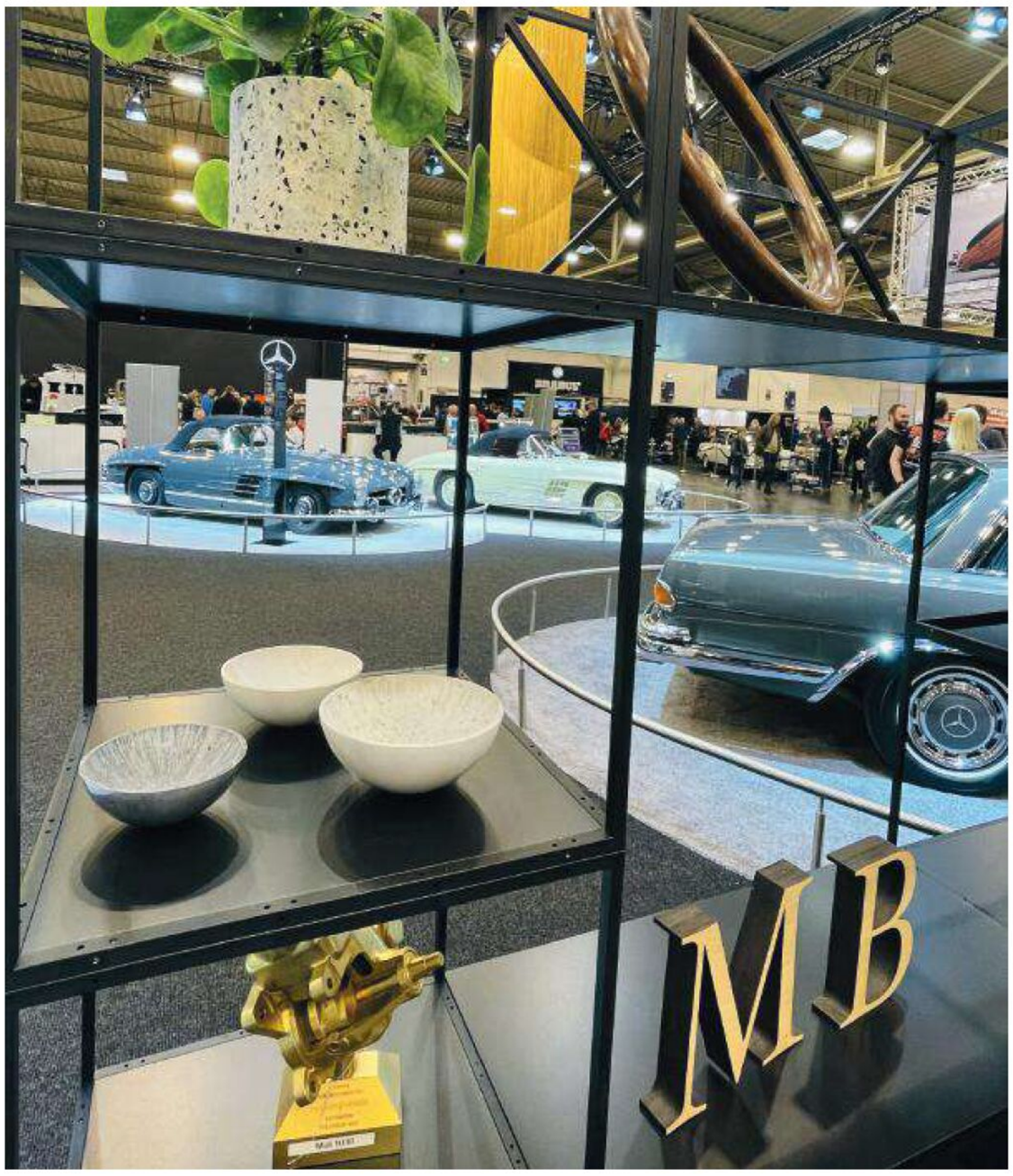

**Si c'est à la taille du stand qu'on mesure la puissance d'une marque, nous vous laissons juges...**




**Pour sa première à Essen, BPM Héritage a déployé de gros moyens.**



**Ce coupé 300 SL est rouge, mais, ici, vous pouvez choisir votre couleur. Impressionnant !**




**Comme à son habitude, avec cette décoration très léchée, Mercedes-Benz ne fait rien à moitié.**




**À Essen, on peut accéder sans aucune difficulté aux voitures d'exception. Et ça change – presque – tout.**







**La qualité des autos présentées sur le stand Mercedes laisse pantois. Mais les restaurateurs polonais, très présents en Allemagne, ne s'en laissent pas compter.**

## Des voitures exceptionnelles et accessibles à tous

Pour vous, comme pour nous – passionnés de Mercedes anciennes, cela va sans dire –, le salon Techno Classica Essen est incontournable au vu de la quantité et de la variété de véhicules exposés. Et là-bas, le charme opère davantage encore pour le grand public. Pourquoi ? Premièrement, il n'est nul besoin de montrer patte blanche à l'entrée des stands, chaque véhicule – même d'exception – restant physiquement accessible. Résultat : aucune frustration pour les visiteurs, contrairement au Salon Rétromobile où approcher certaines voitures (de prestige ou non) n'est pas donné à tout le monde… Deuxièmement, l'ambiance chaleureuse qui règne sur place est inimitable et il est possible, à tout moment de la journée, de reprendre quelques forces autour d'un bon food truck et d'une bière allemande bien fraîche !



**Mercedes sait aussi mettre la nostalgie au service du business.**

## Rendez-vous en 2024 !

Que celles et ceux qui n'ont pas eu l'occasion de se rendre en Allemagne cette année – mais à qui nous en avons donné envie – consultent leurs agendas. Ils peuvent d'ores et déjà bloquer une date entre le 3 et le 7 avril 2024 pour assister à la prochaine édition. Pour notre part, nous avons déjà hâte de retourner au Techno Classica d'Essen, considéré, à juste titre, comme l'un des plus grands salons automobiles classiques en Europe ! ■

RENCONTRE

# 8e Festival Étoiles Passion

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

# Samedi 23 septembre 2023

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

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

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

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

## Cinq catégories seront représentées

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

## SAMEDI 23 SEPTEMBRE 2023
## 8e FESTIVAL ÉTOILES PASSION

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

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

☐ INSCRIPTION POUR UN ACCOMPAGNANT : **60 €**
Petit déjeuner + déjeuner

**TOTAL :** ..... €

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

**Contact :** *philippe@etoilespassion.com*

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

VOTRE MERCEDES

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




Cette magnifique 190 SL est l'une des rares – cinq – Mercedes-Benz présentes. Nous la reverrons dans un prochain numéro.

# Rallye d'Aumale 2023

## *Quel spectacle !*

**C'EST AU PETIT MATIN DU PREMIER DIMANCHE D'AVRIL, FRISQUET ET HUMIDE, QU'A DÉBUTÉ CETTE 9e ÉDITION DU RALLYE D'AUMALE DONT LA NOTORIÉTÉ NE CESSE DE CROÎTRE ET D'ATTIRER PARTICIPANTS, AMATEURS, VISITEURS ET PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE.**

***Par Philippe Auquebon***

Il faut dire que le savant cocktail géré par les organisateurs (modernes, anciennes, populaires, sportives) y est pour beaucoup. Et si, cette année, l'évènement fête les 110 ans d'Aston-Martin, avouons, tout mercedecistes que nous sommes, que les soixante représentantes de la marque de Gaydon réunies sur la pelouse du Polo-Club d'Apremont constituent un spectacle juste… somptueux.
Il faut arriver tôt pour avaler à la hâte le petit-déjeuner offert par l'organisation, récupérer les roadbooks, les plaques et les dossards à coller sur l'auto. Tout le monde doit être prêt à 9 h 00 pour la grande mise en route. Et cette année, ce ne sont pas moins de 280 équipages qui roulent sur le tapis rouge et passent sous le chapiteau de départ… mais cinq Mercedes seulement.

### Atypique

Au Rallye d'Aumale, on profite vraiment de la région, de la beauté de l'Oise et de deux types de parcours : le « découverte », destiné aux débutants ou à ceux qui préfèrent rouler sans stress et le « challenge », qui s'adresse aux plus aguerris. Passage obligatoire devant le château de Chantilly, puis direction le point de contrôle de Montépilloy et ses encombrements, le village voyant se croiser les deux rallyes. Le danger ne réside alors pas dans la collision avec un autre participant… mais plutôt dans le fait de suivre aveuglément un concurrent ne respectant pas le même road-book que vous ! Cap, ensuite, sur les rues médiévales de Saint-Jean-aux-Bois où les copilotes doivent trouver l'indispensable QR code caché par les organisateurs. Toutes les autos sont alors – malheureusement – passées devant la Lagonda immobilisée pour un souci de frein à main et qui finira le parcours sur un plateau. C'est au magnifique château de Sainte-Claire que les équipages font halte pour une – très – bienvenue pause-déjeuner. Entre petits-fours et boissons chaudes, on peut aussi se rincer l'œil quelques instants sur le parking et admirer encore et encore les belles

**Le Rallye d'Aumale est un évènement incontournable. Souhaitons que la météo soit clémente pour la dixième édition.**

au repos. Mais il est déjà temps de repartir pour l'étape finale du rallye en passant devant le château du Raray ou en faisant une pause-photo à Villers-Saint-Frambourg-Ognon. Sur le chemin du retour, le petit bouchon à l'approche du Polo-Club autorise un peu de repos avant le déjeuner sur l'herbe qui, en raison de la météo, a surtout lieu à l'intérieur ! Mais chapeau bas aux quelques puristes (inconscients ?) qui s'installent vraiment sur la pelouse. Et c'est donc sous la bruine que les nombreux visiteurs peuvent profiter des food-trucks, des divers stands, du spectacle de Guignol et surtout, dans ce lieu équestre… des matchs de polo ! La pluie n'empêche oas non plus le petit meeting de voltige aérienne au cours duquel un Morane-Saulnier, un Royal Aircraft Factory et un Boeing ont enchainé les acrobaties ! Splendide… malgré un ciel bien gris.

## Sans accroc

Bref, encore un sans-faute et une organisation de haut vol assurée par Charles Leroy et les vingt-cinq membres du Club d'Aumale, assistés de soixante-quinze bénévoles qui méritent tous les plus chaudes félicitations et tous nos remerciements. Mention particulière à Jean-Greg, le responsable Presse, pour sa disponibilité. Que la gagnante du concours d'élégance soit une Aston-Martin DB5 ne serait presque qu'anecdotique et, pour notre part, nous retiendrons qu'il y avait un magnifique cabriolet 300 SL en finale ! Nous sommes sûrs que vous nous pardonnerez ce léger parti-pris ! ■



**Les bouchons ce n'est jamais sympa… sauf quand de splendides anciennes croisent de superbes modernes.**




**C'est sûr, en roulant ainsi, portes ouvertes, ce SLS AMG 6.2 ne passe pas inaperçu !**




**En ce dimanche pluvieux et froid, le hardtop est un choix fort judicieux.**



**Seuls quelques puristes maintiennent leur déjeuner sur l'herbe.**



**En dépit du vent et du temps incertain, la parade aérienne a bien lieu.**



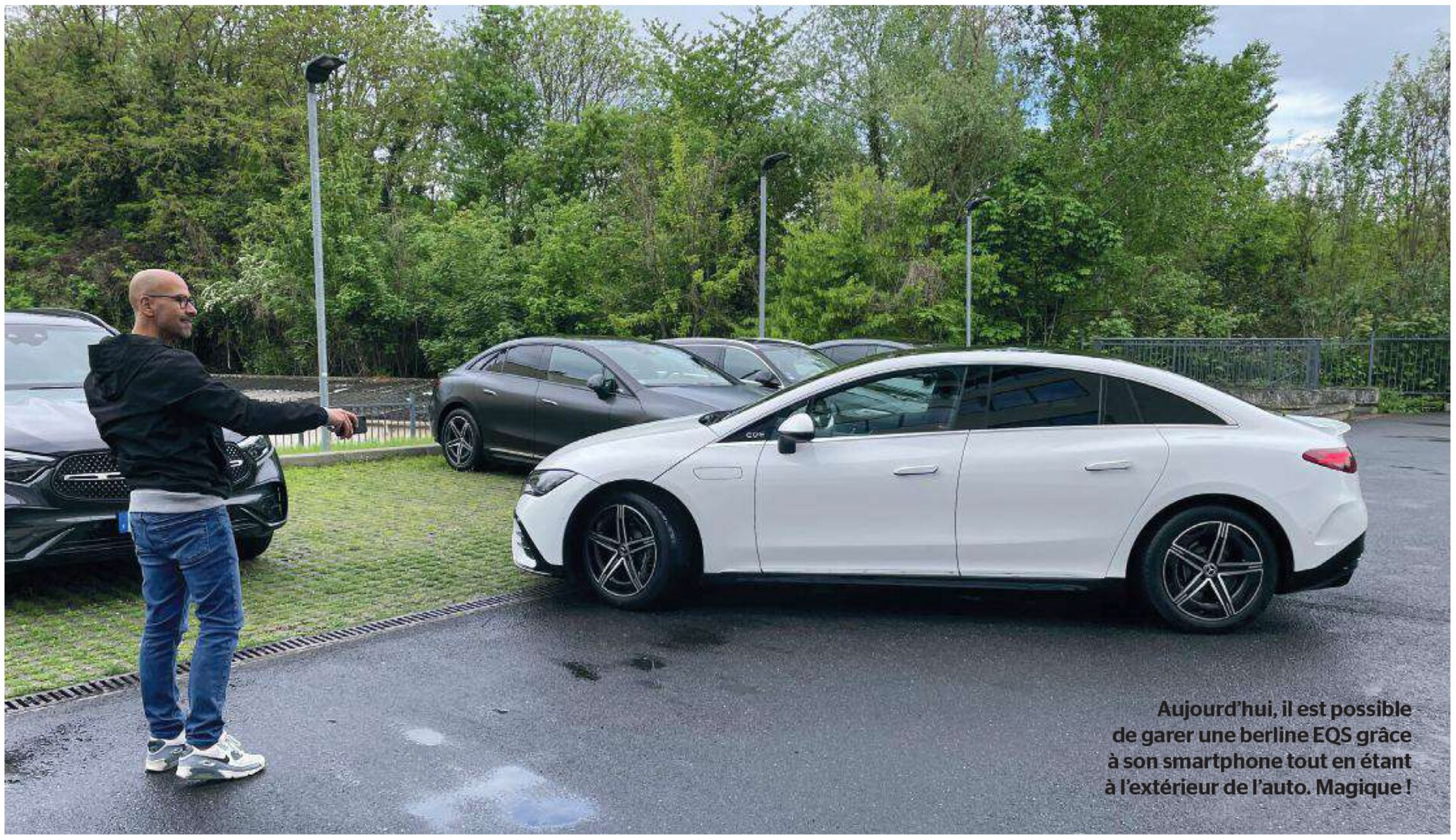
**Malheureusement, le concours d'élégance a échappé au magnifique roadster 300 SL…**

# Aides au stationnement

## *Et si on se garait ?*

**MERCEDES-BENZ A TOUJOURS ÉTÉ À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE ET, SOUVENT, L'INITIATEUR DE SOLUTIONS ENSUITE INTÉGRÉES À TOUS LES VÉHICULES. SI CERTAINES SONT ÉMINEMMENT COMPLEXES, D'AUTRES, PRATIQUES ET À LA PORTÉE DE TOUS, NE SONT PAS VRAIMENT UTILISÉES. *QUID* DES AIDES AU STATIONNEMENT ?**

***Par Philippe Auquebon***



**Aujourd'hui, il est possible de garer une berline EQS grâce à son smartphone tout en étant à l'extérieur de l'auto. Magique !**

Si vous avez récemment conduit une Mercedes-Benz Classe S ou EQS, le niveau de technologie embarquée vous a peut-être donné le tournis. Il est tellement poussé qu'on se demande où cela va s'arrêter et où sont passés nos dix bons vieux boutons d'antan… D'autant que les fonctionnalités modernes ont désormais tendance à s'appuyer sur des applications gérées via votre smartphone. Double peine pour les technophobes ! Pourtant, ils pourraient bien épater leur entourage en se penchant – un peu – sur la question du stationnement.

### Caméras

Dans la panoplie des aides au stationnement, il en est une qui n'effraie personne : les avertisseurs sonores d'obstacles, dont le succès tient à leur autonomie. Nul besoin de les activer ou de les paramétrer. Si un obstacle apparaît, ça sonne. Point final ! Mais un tantinet réducteur à l'heure où caméras et écrans équipent de plus en plus nos autos pour que le conducteur, confortablement assis au volant, puisse tout visualiser. Sur toutes les Mercedes-Benz actuelles, à l'arrêt, vous pouvez « voir » ce qui se passe autour de votre véhicule sur l'écran central : zone avant en passant la marche avant et zone arrière en sélectionnant… la marche arrière. Logique et très pratique. En sélectionnant « Aide au stationnement » puis « Auto » sur l'écran central (seulement deux pressions), ce dernier affiche instantanément trois vues de l'auto : dessus, avant et arrière. Vous mesurez la distance vous séparant des obstacles entourant votre véhicule et manœuvrez en toute sécurité puisqu'un *bip* vous alerte en cas de danger. Un doute persiste ? En appuyant sur la commande « + » (droite

ou gauche), l'écran affiche une image 3D de la voiture, encore plus explicite, sur laquelle vous discernez la traître bordure de trottoir ou la vicieuse borne en béton… que vous pouvez éviter, l'écran indiquant la bonne trajectoire par des flèches de couleur. Cerise sur le gâteau : vous pouvez signaler, par simple pression, un endroit particulier au GPS. L'auto, intelligente, passera automatiquement en mode caméra dès que vous y repasserez. Avouez que ces fonctions restent simples d'utilisation, voire ludiques et que boucliers, jantes et bas de caisse vous seront très reconnaissants. Votre portefeuille aussi !

## Roues arrière directrices

Les technophobes apprécieront aussi l'option « roues arrière directrices ». D'abord parce qu'il n'y a rien à faire. Ensuite, selon les versions, l'angle de braquage peut varier de 4 à 10° dans le sens des roues avant à grande vitesse et, beaucoup plus important pour les manœuvres, dans le sens opposé aux roues avant à petite vitesse. Ce système, imperceptible, améliore pourtant très sensiblement la capacité du véhicule à virer court et à aborder les virages prononcés avec grande aisance.

## Stationnement actif…

Si votre auto est équipée de l'assistant de stationnement actif avec Parktronic et caméras panoramiques, elle peut chercher une place adaptée à son gabarit. Fini les marches arrière risquées ou les créneaux hasardeux pour cause d'emplacement trop exigus. En dessous de 35 km/h, en enclenchant la fonction « Park », l'auto scanne les côtés de la chaussée et vous alerte sur l'écran central dès qu'un emplacement convient pour un stationnement en bataille ou en créneau (mais pas en épi). Sélectionnez la place et manœuvrez en toute sérénité grâce aux signaux sonores d'alerte et à la visualisation dynamique qui offre une vue aérienne virtuelle en 3D et s'adapte en tenant compte de l'angle de braquage. Mais vous pouvez aussi choisir l'assistance au stationnement : vous ne touchez pas au volant ni à aucune commande, l'auto met le clignotant, engage la manœuvre en toute autonomie et stoppe si un obstacle apparaît. Et si vous vous êtes garé avec l'assistant, l'auto peut également sortir du stationnement toute seul (si vous êtes à bord) et vous propose même de partir à droite ou à gauche. C'est magique ! Si les ultra-pressés considèreront que le processus est lent, il n'en est pas moins d'une redoutable efficacité.



**Pour appairer la voiture et le smartphone, un simple QR Code bien sécurisé suffit !**



**L'application Mercedes Me, assez intuitive, permet de gérer son auto du bout des doigts.**




**Le trajet enregistré, l'auto pourra le parcourir automatiquement sans intervention humaine.**




**En dessous de 35 km/h, la voiture cherche pour vous les places libres et assez grandes.**




**Avec la vue 3D complète de la voiture, les obstacles sont réellement visibles… et évités.**




**Roues arrière directrices en action : une aide ultra-efficace pour les manœuvres.**

## Stationnement à distance

Plus fort encore pour les autos qui en disposent : si vous décidez de confier le stationnement automatisé à l'assistant de stationnement à distance, ce dernier prend en charge la manœuvre et gare votre voiture dans la place sélectionnée. Il active les clignotants, braque, accélère, freine et change les vitesses alors que vous, vous êtes à l'extérieur du véhicule que vous pilotez grâce à l'application Mercedes Me préalablement installée et appairée de manière sécurisée sur votre smartphone. Si vous avez utilisé ce système pour garer votre auto, il peut aussi vous aider à en sortir. C'est sûr… et bluffant ! Enfin, le Pack Stationnement dispose d'une mémoire fort utile qui permet d'enregistrer un parcours (maximum 100 m), surtout s'il est parsemé d'embûches (pilier, virage serré, bordure de trottoir). Par la suite, il vous suffira d'enclencher l'assistant pour rallier ou quitter automatiquement votre place de stationnement habituelle pendant que vous resterez confortablement installé au volant… sans rien faire.

## Large panoplie

On le voit, Mercedes a pensé à tout. Du système le plus simple au plus évolué, de celui qui ne vous demande rien à celui pour lequel vous devrez psychologiquement accepter de ne plus rien maîtriser, l'offre d'aides au stationnement est large et les ingénieurs ont vraiment tout fait pour qu'elles soient faciles à utiliser. Il n'appartient désormais plus qu'au conducteur de faire quelques efforts pour se les approprier. Pas forcément le plus simple ! ■

PORTFOLIO

# Dimanche matin, *Place Vauban*

**TOUS LES DIMANCHES MATIN OU PRESQUE, UN PETIT GROUPE DE PASSIONNÉS SE RETROUVE, AVEC SES PLUS OU MOINS ANCIENNES, PLACE VAUBAN À PARIS (7e). UN RASSEMBLEMENT INFORMEL, MAIS BIEN SYMPATHIQUE AVEC – ENTRE AUTRES – QUELQUES ÉTOILES DE TOUS LES ÂGES.**

*Texte et photos : Michel Tona*

Le terre-plein truffé d'autos et d'admirateurs, c'était encore possible il y a deux ans. Aujourd'hui, la police veille.



Parmi les quelques Étoiles croisées certains dimanches, cette « Pagode » avec siège bébé sur le fauteuil passager !

Tout a commencé en 2018 avec la création de la Ronde des Bannies, un « rasso » organisé chaque dimanche ou presque par la Fédération Française des Automobilistes Citoyens. Cette association voulait dénoncer les ZFE et autres interdictions de rouler dans la capitale, du moins entre 8 h et 20 h en semaine, ce qui fait déjà beaucoup ! Au fil des ans, cette petite « messe » automobile est devenue grande, mais aussi moins « associative ». Clubs et propriétaires de *old-* et *youngtimers* de toutes marques y partagent leur passion ainsi que l'espoir de faire bouger les lignes. Cela a d'ailleurs bien avancé, notamment grâce aux travaux de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE). Dans Paris et d'autres grandes villes, les voitures en carte grise Collection (de plus de trente ans, donc) échappent à ces interdictions. Mais *quid* des *youngtimers* et *newtimers* ?

**Après trois ans de « folie », il y a encore, tous les dimanches matin, quelques jolis spécimens à retrouver derrière l'Hôtel des Invalides.**







**Entre les 4 CV et les DS, un joli R 129 et un très beau coupé 123 battent le pavé.**



**J'ai tenté de parquer ma 560 SEL sur une place de livraison, mais un policier municipal m'a vite remis dans le droit chemin…**



**Le vivre-ensemble vu non pas par les édiles parisiens, mais par quelques amateurs de belles autos.**

## Finie l'ambiance *Fast & Furious* !

Durant les confinements et leurs interdictions d'éloignement, ce rendez-vous dominical, l'un des seuls possibles dans la capitale, a fini par être victime de son succès : trop de voitures et d'admirateurs présents ont fini par représenter un certain danger. Les passionnés traversaient la place sans regarder la circulation. Comme le soulignait sur Facebook le journaliste François Allain – l'un des « tauliers » du rasso avec son célèbre Black Cab –, les « vroom-vroom » des amateurs de *Fast & Furious* ont fini par insupporter les habitants du très chic 7e arrondissement. Désormais, les Bleus veillent. Les autos ne peuvent plus ceinturer le terre-plein central et doivent être garées le long des avenues attenantes.

S'il y a désormais un peu moins d'autos, cela vaut pourtant toujours le coup d'y aller. Vous y croiserez, au hasard, une Traction, une « Pagode » ou un 500 SL, une vieille Série 3, voire une supercar. Et, qui sait, votre prochaine acquisition ? ■

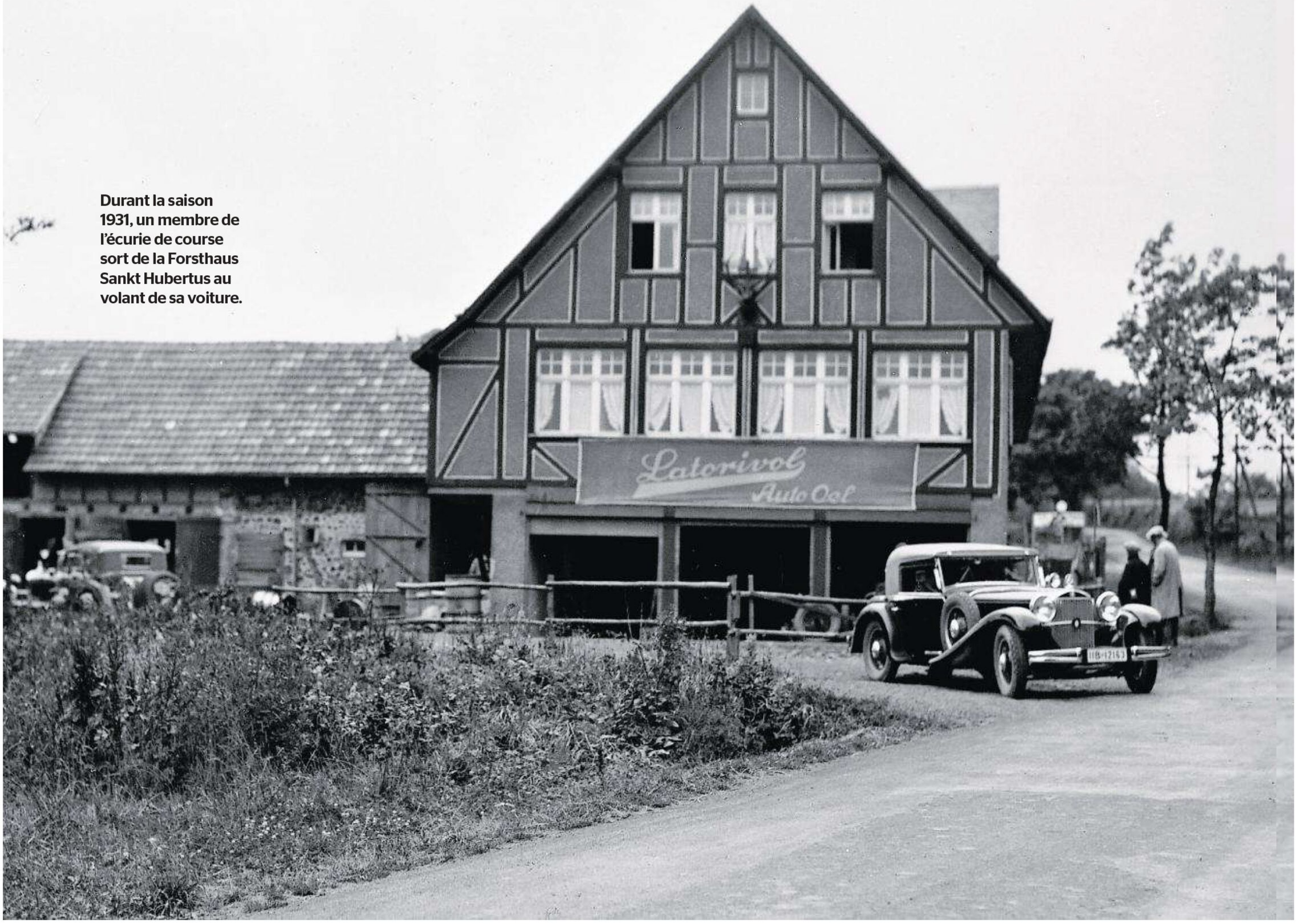


**À la terrasse de la brasserie Le Vauban, on déguste son espresso et on profite du spectacle. *What else?***

# Nürburgring

# *Forsthaus Sankt Hubertus*

## *La maison forestière Saint-Hubert*




**Durant la saison 1931, un membre de l'écurie de course sort de la Forsthaus Sankt Hubertus au volant de sa voiture.**

**DE 1927 À 1955, LE SERVICE COURSE DE DAIMLER-BENZ FAIT DE NOMBREUX ESSAIS DE SES VOITURES DE COMPÉTITION SUR LE CIRCUIT DU NÜRBURGRING. SON QUARTIER GÉNÉRAL EST ALORS INSTALLÉ AU MILIEU DU CIRCUIT – AU NORD DU PETIT CIRCUIT ACTUEL – DANS LA MAISON FORESTIÈRE SAINT-HUBERT.**

*Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic*



Les monoplaces de Grand Prix W25 K lors de leur préparation dans la cour de la maison forestière en 1936.



Entraînement au changement de roues, devant Alfred Neubauer et les pilotes, avant le Grand Prix d'Allemagne 1936.



Avant le Grand Prix d'Allemagne 1938, à l'abri dans la maison, le pilote Otto Merz prépare la mécanique de sa Mercedes-Benz Typ SS.

Première automobile de Grand Tourisme permettant de voyager rapidement sur route en semaine et de gagner des courses sur circuit le dimanche, la série des Types S, SS, SSK et SSKL, commencée en 1927, permet à la nouvelle Daimler-Benz AG de renouer avec la compétition. Ce qui amène l'entreprise à créer un service course structuré dont Alfred Neubauer va devenir patron de l'écurie et Ferdinand Porsche directeur des études Daimler-Benz. Et c'est dans cette Forsthaus Sankt Hubertus, au sein du circuit du Nürburgring, que s'installe l'équipe compétition pour réaliser ses essais. Cela dure jusqu'à fin 1931 quand l'écurie est dissoute suite à la crise économique. Mais tout renaît en 1934 lorsqu'apparaît la Mercedes-Benz de Grand Prix, la monoplace W25. Les nombreux essais nécessaires à la mise au point de cette voiture donnent alors de l'importance à la maison forestière Saint-Hubert où viennent régulièrement les camions-ateliers et de transport des voitures de compétition du Rennabteilung, le service course. Et cela jusqu'à la fin de saison, en septembre 1939.

## Comme un centre d'essais

Forsthaus Sankt Hubertus reprend son activité pour Mercedes-Benz en 1952 pour les 300 SL W194, notamment lors du Grand Prix de l'Anniversaire du Nürburgring, en août,

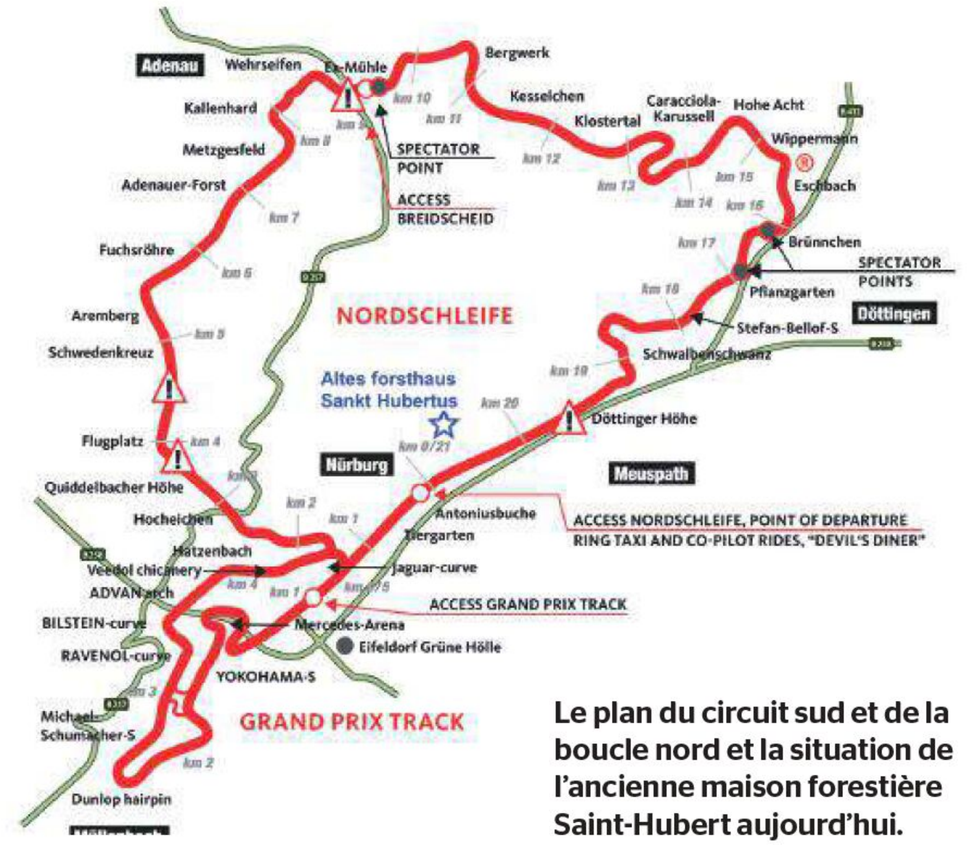
Sous le regard satisfait d'Alfred Neubauer et de Ferdinand Porsche, le vainqueur du Grand Prix des Voitures Sport, Otto Merz, pose au volant de sa Typ S le 17 juillet 1927.




**En 1954, installation du camion-atelier du Rennabteilung, le service course, sous l'œil de Neubauer et des membres de la direction.**

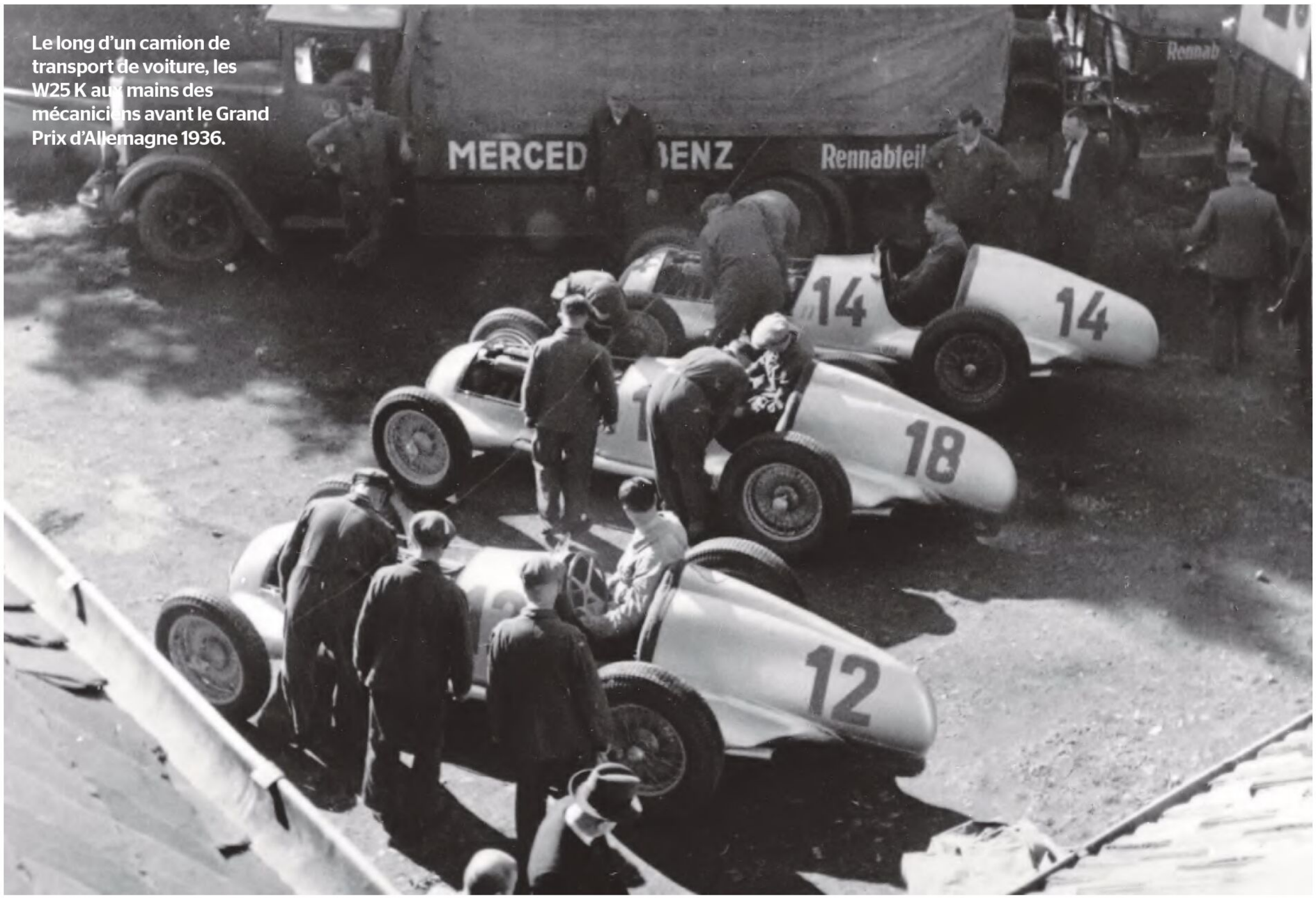
en soutien du Grand Prix d'Allemagne. Il en est de même durant les saisons 1954 et 1955 où s'entraînent les W196 R de Grand Prix et les W196 S, les 300 SLR de Sport. Mercedes-Benz cesse ensuite toute activité sportive pour se relancer au début des années 1960, mais en rallyes pour lesquels des essais sur circuit ne se justifient pas. Forsthaus Sankt Hubertus existe toujours aujourd'hui : c'est une auberge, évidemment décorée de nombreuses images de courses automobiles. ■






**Le plan du circuit sud et de la boucle nord et la situation de l'ancienne maison forestière Saint-Hubert aujourd'hui.**

Le long d'un camion de transport de voiture, les W25 K aux mains des mécaniciens avant le Grand Prix d'Allemagne 1936.







Les roadsters 300 SL W194 dans la cour de la maison lors de l'épreuve Sport du mois d'août 1952.

# W202

## *La première Classe C a 30 ans*

La première Classe C inaugure une série de finitions : au premier plan, Sport et Esprit ; au fond, Elegance et Classic en rouge.

**LA SUITE DE LA BERLINE 190 W201, PREMIÈRE MERCEDES-BENZ MODERNE DE TAILLE MOYENNE, APPARAÎT EN MAI 1993. ASSURANT L'AVENIR DES BERLINES COMPACTES, ELLE REPRÉSENTE ALORS LA NOUVELLE CLASSE C. CETTE BERLINE DE TRENTE ANS, SIMPLE, EFFICACE, PROPOSANT DIFFÉRENTES FINITIONS ET DES MÉCANIQUES ALLANT DU QUATRE CYLINDRES AU V8, EST MAINTENANT UNE « ANCIENNE ».**

*Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic*

Vingt ans après la Classe S et peu après la Classe E, voici donc la Classe C qu'initie cette nouvelle berline W202. Les différents modèles seront nommés par trois chiffres représentant le 1/10e de leur cylindrée, précédés de la lettre C ; il n'y aura pas d'autres lettres – le D de Diesel et le E d'*Einspritzung* pour l'injection – hormis pour le modèle CDI. Fabriquée à la fois à Sindelfingen et à Brême, la W202 offre un plus grand espace intérieur, un meilleur confort, des éléments développés de sécurité passive et active, cela pour un volume extérieur à peine plus important. Avec un équipement de série plus conséquent comprenant, notamment, un airbag conducteur, une protection intégrale contre les chocs latéraux, un système ABS, une direction assistée, une boîte de vitesses à cinq rapports et un système de verrouillage centralisé, les prix restent pratiquement inchangés par rapport aux modèles précédents.



Le coffre devient celui d'une vraie familiale.

## Les finitions

Différentes finitions sont dorénavant bien marquées par leur style et leur équipement : la version classique de début de gamme, qui sera plus tard nommée Classic et les trois variantes Esprit, Elegance et Sport. La présentation Esprit correspond à la version Classic, mais abaissée de 25 mm et vise une clientèle plus jeune avec son intérieur frais et coloré. Avec la variante Elegance, non seulement l'équipement intérieur est nettement plus complet, mais l'aspect extérieur présente également quelques différences : la moulure de protection est assortie à la teinte de la carrosserie, peinte en couleur contrastée et équipée d'un insert chromé comme les poignées de



Le volume intérieur est mieux traité que sur la W201 précédente.



L'entrée de gamme ne porte pas de nom de finition à ses débuts.






La version Esprit et son intérieur recherché.




Le haut-de-gamme est représenté par la version Elegance.





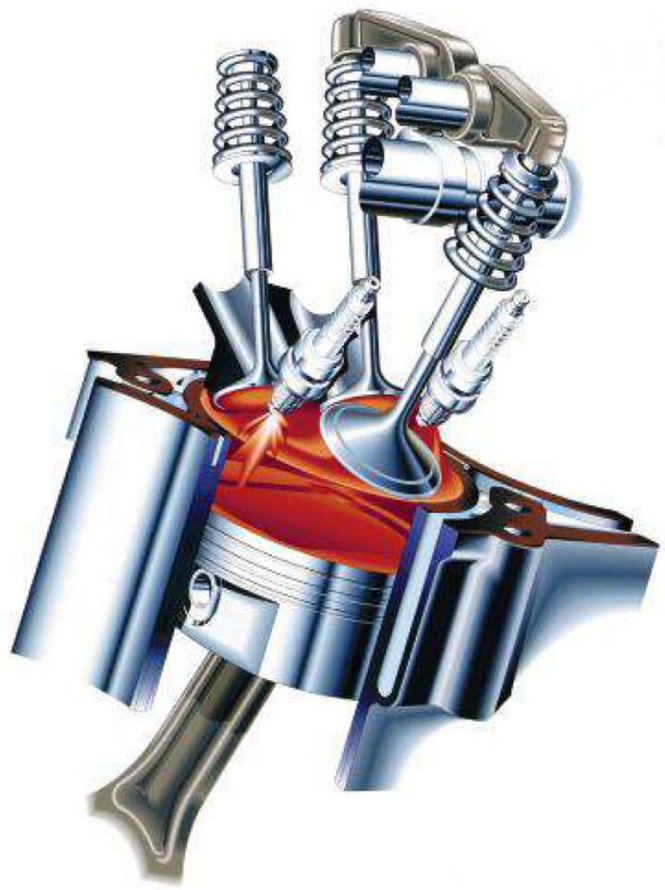

Un peu plus typée, la version Sport.

## Les quatre finitions permettent d'élargir la gamme d'accessoires et de moteurs.

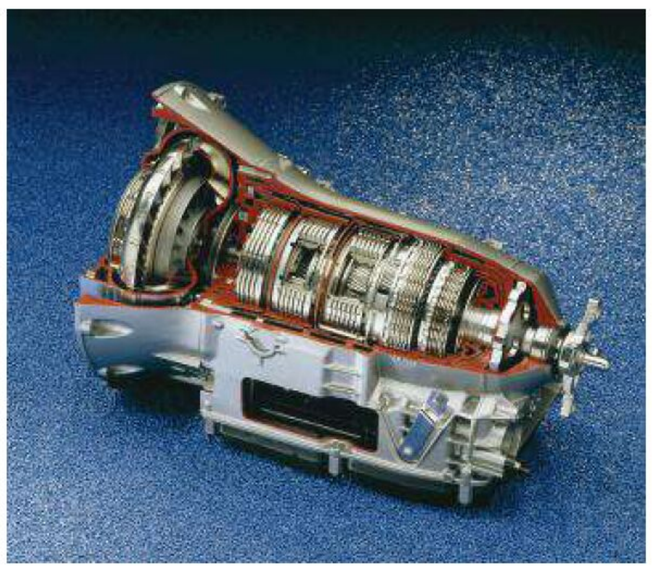
porte. Les enjoliveurs de roues sont pourvus d'un anneau chromé et les blocs optiques se distinguent par leur aspect. Les clignotants avant sont équipés de verres incolores et les feux arrière sont bichromatés. La version Sport est abaissée de 25 mm, comme l'Esprit et se distingue par un réglage plus ferme du châssis grâce aux jantes larges en alliage léger au dessin à cinq trous. Pour les clients qui souhaitent que leur Classe C soit encore plus dynamique, une version C36 AMG est proposée avec un châssis sport surbaissé, des jantes AMG, des faces avant et arrière modifiées.

### La première série

La gamme de la première Classe C comprend sept modèles, dont trois à moteur Diesel et quatre à essence. Ces derniers sont les blocs à quatre soupapes connus sur la série 124. Les deux moteurs OM604 et OM605 sont équipés de quatre soupapes par cylindre. Ils sont plus performants avec un meilleur couple et une diminution de la consommation et surtout des émissions à l'échappement. De plus, tous les modèles Diesel sont équipés d'un système de recirculation des gaz d'échappement et d'un catalyseur d'oxydation. Enfin, dernier moteur de la première série des W202, en septembre 1993, la C36 AMG, offre un six cylindres 3,6 - 280 ch, presque en même temps qu'un nouveau début de gamme essence avec la C 200. Enfin à partir de septembre 1995, une actualisation de la gamme a lieu : la version classique, désormais considérée comme un style à part entière, est donc baptisée Classic et avec la version Esprit reçoit des clignotants aux couvercles transparents. Et surtout, l'intérieur de toutes les versions est amélioré et modernisé. De nombreuses modifications techniques font leur apparition. S'ajoute un équipement de tous les modèles en pneus 195/65 R15. Toujours en septembre 1995, apparaissent la C 200 Kompressor et la C 230 Kompressor de 193 ch – retour du compresseur Roots après cinquante ans – et la C 250 Turbodiesel de 150 ch. Un an plus tard arrive la C 230, qui remplace la C 220 et la nouvelle transmission automatique à cinq rapports. Elle est dotée d'une commande électronique



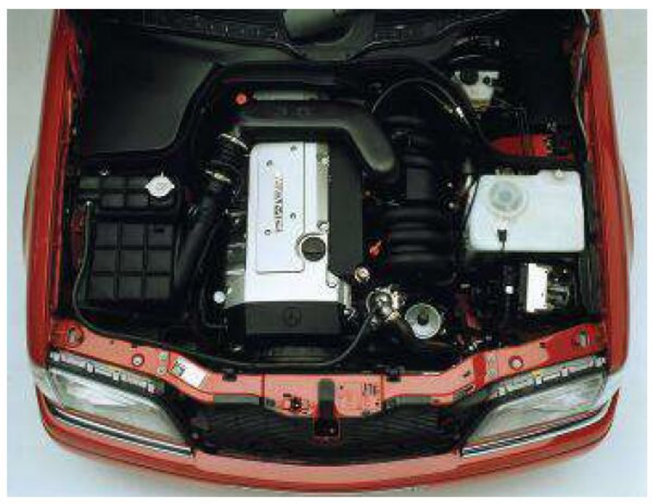
Trois soupapes par cylindre et double allumage pour le moteur V6 M112.



La confortable boîte automatique à cinq rapports.



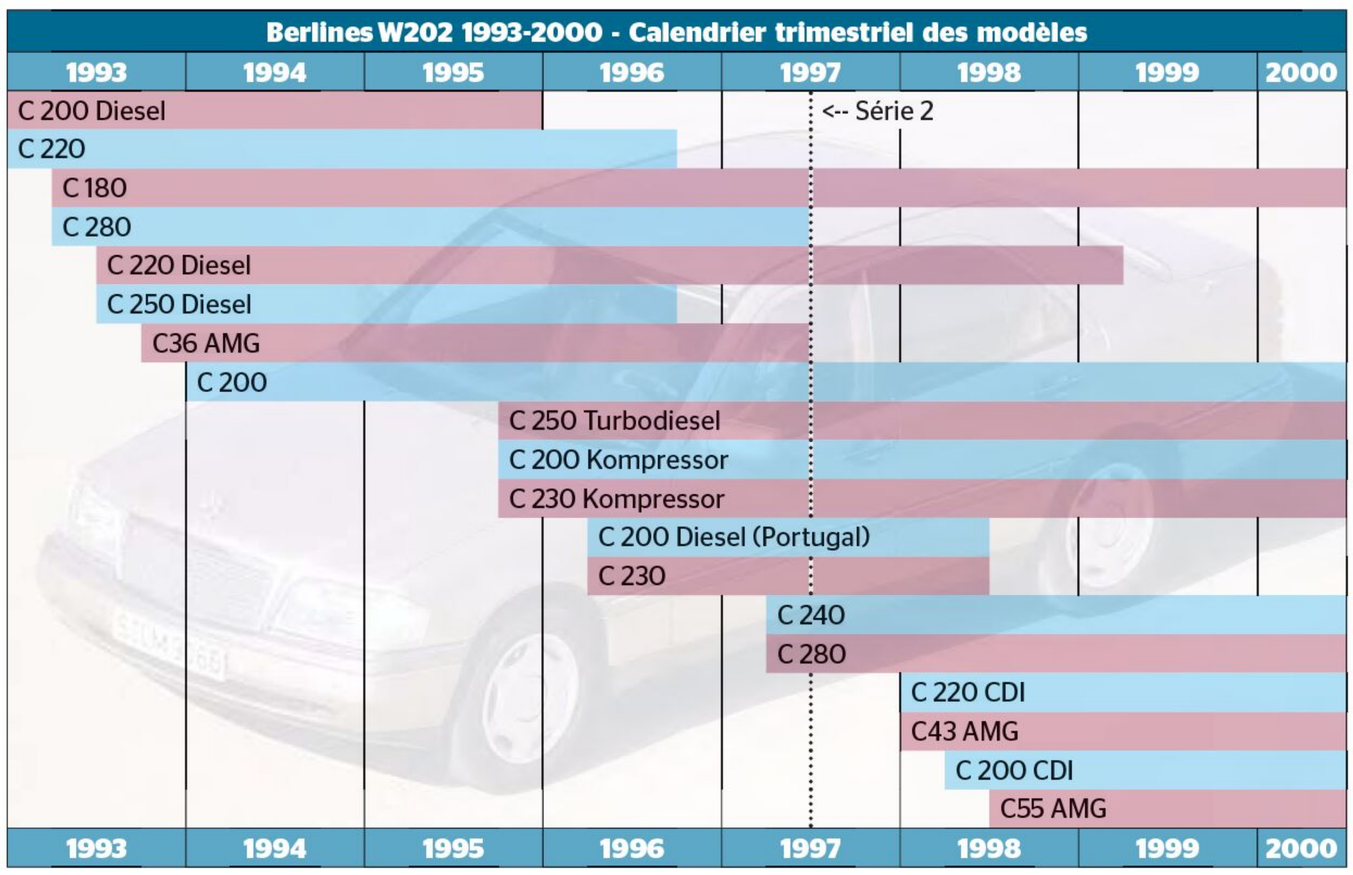
280 ch pour le six cylindres de la C36 AMG.



Le quatre cylindres C 200 Diesel de 75 à 88 ch.



Le quatre cylindres de la C 230 de 150 ch.






Confortable et rapide,
l'intéressante C43 AMG.



La seconde version
de la finition Elegance.

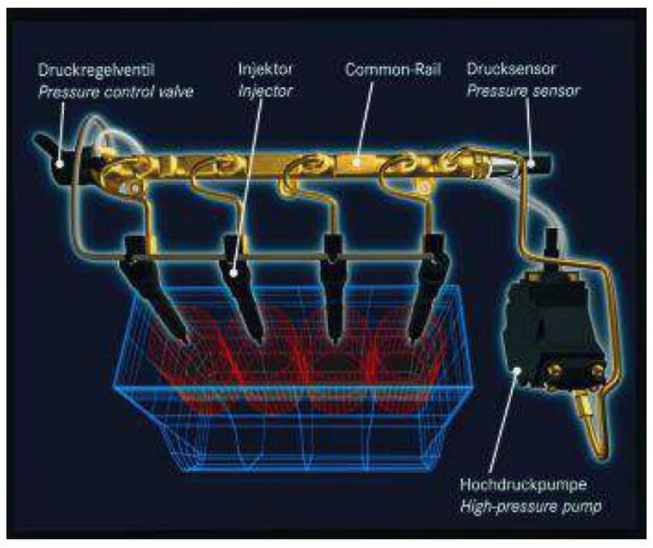
qui apporte à la fois économie d'usage et confort d'utilisation.

## La seconde série

La seconde série de W202, de 1997 à 2000, propose d'infimes changements esthétiques et plusieurs changements de moteurs. Pour ce qui concerne le style, il comprend des pare-chocs redessinés, des jupes latérales de couleur carrosserie pour les sportives, des feux arrière de teinte foncée et de légères modifications de la grille de radiateur. Dans l'habitacle, de nouveaux habillages de portes et de sièges améliorent le confort. À partir de juin 1997, donc, la Classe C reçoit de série des accessoires suivants : airbags latéraux à l'avant, prétensionneurs de ceintures, assistance au freinage BAS, antipatinage ASR, antivol Elcode et entretien actif Assyst avec visite tous les 22 500 km. En outre, on peut trouver en option le Parktronic, le guidage routier APS ou le régulateur de vitesse avec la boîte automatique.

## Les motorisations de la série 2

Au niveau des motorisations, toujours mi-1997, de nouveaux blocs équipent les C 240 et C 280 avec des V6 de 170 et 197 ch à trois soupapes par cylindre et double allumage réduisant la consommation et les émissions en optimisant la combustion. En option, ces modèles reçoivent boîte automatique et ESP.







**La rampe commune des nouveaux moteurs CDI. La baie moteur de la C 280 avec son nouveau V6 souple et puissant de 197 ch.**

| Classe C - Les berlines W202 de 1993 à 2000 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Modèle** | **Type** | **Châssis** | **Moteur** | **Cyl.** | **Boite** | **Prod.** |
| C 200 Diesel | W202 D20 | 202.120 | OM601.913 | L4 | M5/A4 | 39 207 |
| C 200 Diesel (Portugal) | W202 D20/2 | 202.122 | OM604.915 | L4 | M5/A4 | 1 063 |
| C 220 Diesel | W202 D22 | 202.121 | OM604.910 | L4 | M5/A4 | 146 193 |
| C 250 Diesel | W202 D25 | 202.125 | OM605.910 | L5 | M5/A4 | 44 801 |
| C 250 Turbodiesel | W202 D25 LA | 202.128 | OM605.960 | L5 | M5/A4-5 | 59 772 |
| C 200 CDI | W202 DE22 LA | 202.134 | OM611.960 | L4 | M5/A5 | 29 811 |
| C 220 CDI | W202 DE22 LA | 202.133 | OM611.960 | L4 | M5/A5 | 58 951 |
| C 180 | W202 E18 | 202.018 | M111.920/1 | L4 | M5/A4-5 | 583 514 |
| C 200 | W202 E20 | 202.020 | M111.94/5 | L4 | M5/A4-5 | 193 514 |
| C 200 Kompressor | W202 E20 ML | 202.025 | M111.944 | L4 | M5 | 12 344 |
| C 220 | W202 E22 | 202.022 | M111.961 | L4 | M5/A4 | 140 915 |
| C 230 | W202 E23 | 202.023 | M111.974 | L4 | M5 | 59 706 |
| C 230 Kompressor | W202 E23 ML | 202.024 | M111.975 | L4 | M5/A5 | 63 595 |
| C 280 | W202 E28 | 202.028 | M104.941 | L6 | M5/A5 | 103 374 |
| C36 AMG | W202 E36 | 202.090 | M104.941 | L6 | A4/A5 | 5 221 |
| C 240 | W202 E24 | 202.026 | M112.910 | V6 | M5/A5 | 40 878 |
| C 280 | W202 E28 | 202.029 | M112.920 | V6 | M5/A5 | 40 146 |
| C43 AMG | W202 E43 | 202.033 | M113.944 | V8 | A5 | 3 085 |
| C55 AMG | W202 E55 | 202.033 | M113.983 | V8 | A5 | 59 |



**Le break n'offrira son volume qu'en 1996. Il sera aussi décliné en quatre finitions et recevra presque les mêmes motorisations.**

Est lancée, six mois plus tard, la C43 AMG à moteur 4.3 V8 - 306 ch, également à trois soupapes par cylindre et double allumage. À l'opposé de ces performances, la C 220 CDI est la première voiture de série au monde équipée d'un moteur Diesel à injection directe et rampe commune. Son quatre cylindres OM611 de 125 ch génère un couple de 300 Nm dès 1 800 tr/mn. Il est suivi par celui de la 200 CDI de même cylindrée, mais ne délivrant que 102 ch, puis par la très sportive et rare C55 AMG de 347 ch.

En mai 2000 arrive la série suivante, la W203. La production des W202 s'arrête après un total de 1 626 383 berlines en un peu plus de sept ans. La version break, apparue seulement en 1996, s'arrêtera début 2001. ■

# 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

## LES W202 AMG

**5 221 C36 AMG ont été construites, soit presque dix fois plus que la 190 E 2.5-16 Evolution II (série limitée oblige) aux performances similaires.**

C AMG

# *Mercedes voit rouge !*

**PRÉSENTÉE À L'AUTOMNE 1993, LA C36 AMG EST LE PREMIER MODÈLE AMG DÉVELOPPÉ AVEC MERCEDES ET LE PREMIER VENDU OFFICIELLEMENT AU CATALOGUE ÉTOILÉ. SUS AUX BMW M ET AUDI S !**

*Texte : Michel Tona – Photos : Mercedes-Benz Classic*






Hans-Werner Aufrecht, le PDG d'AMG, peut être fier : à travers la C36 AMG, le savoir-faire de sa société est enfin reconnu très officiellement par la grande maison Mercedes.

Septembre 1993 : la C36 AMG est présentée au Salon de Francfort, quatre mois après l'apparition de la Classe C. Dix ans plus tôt, au même endroit, la 190 E 16 soupapes avait surpris tout le monde avec sa livrée sport et sa culasse développée par le spécialiste anglais Cosworth. BMW, qui ne l'avait pas vue venir, ne dégaine sa première M3 qu'en 1985, toujours à l'IAA, autre nom du grand raout francfortois. Si les 190 « 16 S » et M3, avec leurs quatre cylindres multisoupapes, ont été initialement développées comme modèles d'homologation pour le DTM, leurs remplaçantes vont – relativement – s'embourgeoiser. En octobre 1992, BMW tire cette fois le premier en dévoilant sa nouvelle M3 (code E36) à Paris. Dotée d'un six cylindres de 286 ch, elle devient la coqueluche des essayeurs qui louent son homogénéité et ses performances. Lancée un an plus tard à Francfort, la C36 AMG passe, elle, sous les radars. Pourtant, cette auto est historique : c'est le premier modèle AMG développé en commun avec l'Étoile. Fidèle à la philosophie Mercedes, le nouveau haut-de-gamme de la Classe C conserve une certaine dose de confort longue distance, à l'image de la 500 E dévoilée à Paris fin 1990. Mais la course à l'armement est rude. BMW a, depuis des lustres, ancré sa stratégie sur les berlines sportives, imposant ses M3 et M5 en références. Audi tente, lui aussi, sa chance avec ses convaincantes S2 et S4 à transmission intégrale Quattro. Mercedes ne saurait délaisser ce marché d'image très lucratif.

## *Made in* Brême et Affalterbach

La C36 AMG est le produit d'une gigantesque partie de Meccano partant de la C 280 Sport. Chez Mercedes, à l'usine de Brême, on lui greffe des jantes AMG de 17 pouces, des barres antiroulis majorées, des ressorts courts et, côté freinage, des disques ventilés de 600 SL à l'avant et des freins arrière de E 420. Chez AMG, à Affalterbach, sont ensuite montés l'ensemble moteur-boîte et le kit carrosserie, lequel peut aussi équiper en option n'importe quelle Classe C ! Avant la commercialisation, l'ensemble subit des dizaines de milliers de kilomètres d'essais en tout genre, incluant des incursions sur la boucle nord du Nürburgring et des tractages de remorque d'une tonne et demie. Le label Mercedes, ça se mérite !

## Couple exemplaire

Testé, lui aussi, en conditions extrêmes, le six cylindres en ligne 3.6 est une évolution du 3.2

### CHRONOLOGIE

**1993** Présentation de la C36 AMG à Francfort en septembre.
**1996** La C36 AMG devient le *safety car* officiel en F1 en juin. Boîte automatique à cinq rapports en septembre.
**1997** Restylage des Classe C en juillet. Présentations des C43 et E55 AMG à Francfort (ESP de série) en septembre.
**2000** Fin de la production des W202 en mai.

L'un des sept breaks C55 AMG. À part ses performances encore meilleures, rien ne le distingue d'un C43.

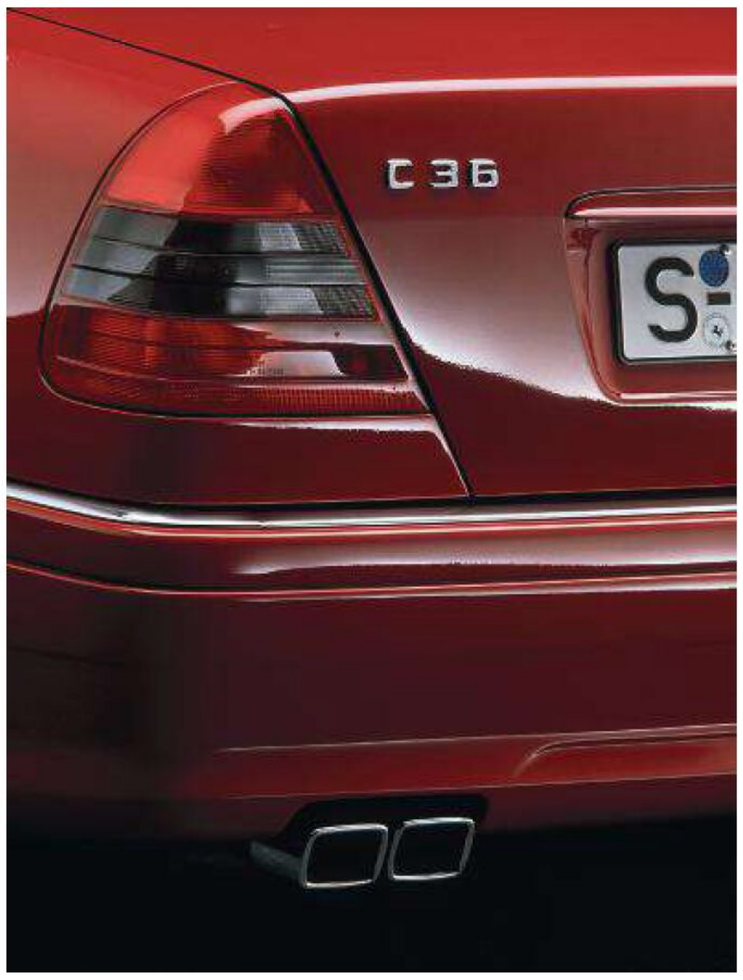
équipant les versions 320 des Classe E, G et S, lui-même basé sur le bloc des 280. AMG possède un véritable savoir-faire de motoriste, ce qui n'est guère étonnant puisque ses fondateurs, Hans-Werner Aufrecht et Ehrard Melcher, ont œuvré au département moteurs de Daimler-Benz une grosse dizaine d'années avant de fonder le tuner AMG (Aufrecht, Melcher, Grossaschpach*) en 1967. Chez eux, le bloc Mercedes reçoit des bielles et des pistons forgés (plus légers), des conduits d'admission réusinés, de nouveaux arbres à cames, un vilebrequin de moteur 3.5 turbodiesel Mercedes et une gestion électronique adaptée. Ce travail d'orfèvre apporte 87 ch supplémentaires par rapport à la C 280. Réalésé à 3606 cm³, le bloc voit surtout sa course rallongée et, comme tous les moteurs AMG, offre donc un couple très généreux sur une très large plage d'utilisation.

Les premiers essais presse ont lieu à Munich, élégante «déclaration de guerre» à BMW ! Mais, aux dires du communiqué, la C36 n'entre pas *« en concurrence avec un autre constructeur allemand »*. Pas si faux, puisqu'en face, Audi aligne un break (la RS2) et BMW son coupé M3. Seule berline du trio, la C36 AMG a aussi

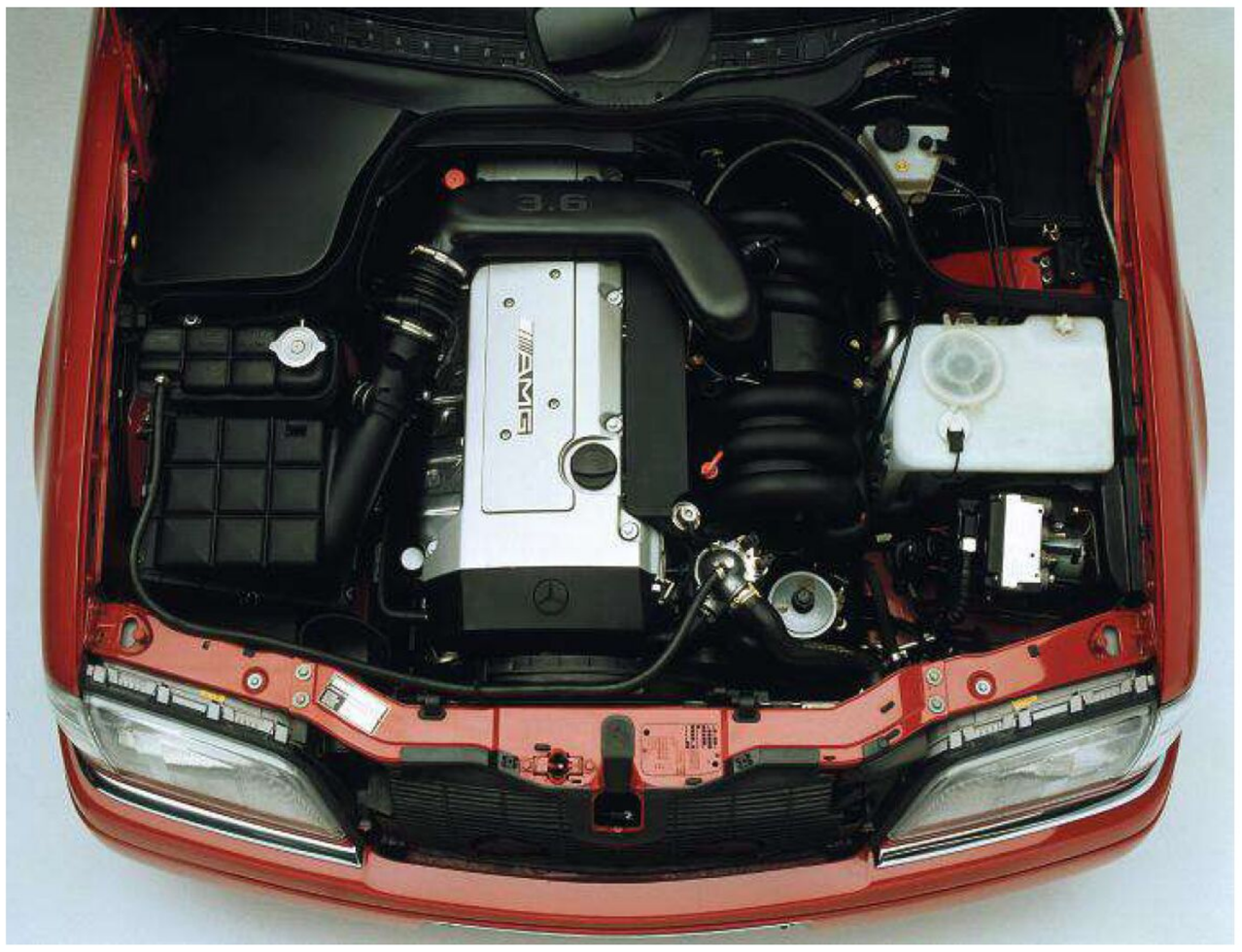


**Hormis le volant et le pommeau de levier de vitesses spécifiques, le tableau de bord est quasiment le même que celui d'une C280 Sport. Dommage !**

** Ville où réside Aufrecht.*




**La C36 conjugue classe et discrétion : boucliers enveloppants peints, double sortie d'échappement carrée, etc.**




**Le six en ligne 3.6 a pu rentrer sans encombre dans la salle des machines. En revanche, on imagine les difficultés qu'ont dû rencontrer les ingénieurs d'Affalterbach pour y loger les V8...**

la particularité de n'être livrable qu'en version automatique, avec la robuste boîte Mercedes à quatre rapports équipant les Classe S, aux lois de passages bien sûr revues. Les journalistes français sont d'abord rebutés par ce choix, mais certains, comme à *Auto Hebdo*, finissent par louer la conduite assez coulée qu'une telle philosophie impose. *Auto Motor und Sport* juge, lui aussi, le concept très pertinent, « *quelque part entre voiture de luxe puissante et berline sportive de luxe* ».

## Dans un fauteuil !

Malgré son quintal supplémentaire par rapport à une M3 et sa boîte automatique consommatrice de puissance, la C36 fait presque jeu égal avec la Bavaroise avec un 0 à 100 km/h expédié en 6,6 s et le kilomètre départ arrêté en 26,4 s ! La « vmax » est limitée électroniquement à 250 km/h. Sans cette bride politiquement correcte – les trois constructeurs *premium* allemands ne veulent pas se mettre à dos le puissant lobby écologiste national –, la C36 atteindrait sans doute 265 km/h ! En usant du *kick-down* et grâce au couple, les reprises sont excellentes.

## De six à huit

À l'automne 1997, la C36 AMG est remplacée par la C43 AMG. La première Classe C V8 est née. BMW et Audi ne viendront à cette architecture que cinq ans plus tard. Reprenant la calandre des versions restylées, l'AMG se décline aussi en break. Coté moteur, cette fois, point de réalésage. Le bloc des E et S 430 évolue au niveau de la tubulure d'admission, de l'échappement, des arbres à cames et, bien entendu, du calculateur. Un peu plus puissante, mais encore plus coupleuse, la C43 AMG est à peine plus vive que son aînée, mais offre un confort plus soigné. En option, la bride de 250 km/h peut être relevée à 280 km/h. Autre première : elle reçoit l'antidérapage ESP. Très homogène, elle remporte un comparatif face à une Porsche 911 Tiptronic organisé par *L'Auto-Journal* en 1997. Son comportement routier est jugé *« facile »*, son habitabilité, son confort et même son tarif *(sic)* étant appréciés.

Collector ! Cinquante-neuf exemplaires de C55 AMG seront concoctées chez AMG sur le tard, dont sept breaks. Votre serviteur, qui roula un temps en break C43, a eu la chance de croiser l'un de ses voisins et son break C55 ayant appartenu au pilote de moto GP australien Wayne Gardner. Étrennant le V8 de 347 ch qui sera ensuite monté sur la plupart des modèles AMG, elle était disponible sur commande spéciale auprès d'AMG pour 57 000 DM, somme qu'il fallait, bien sûr, ajouter aux 115 000 DM d'une C43 neuve !

Avec leurs tarifs de Classe S, ces avions de chasse eurent une diffusion inférieure à celle des M3. La coopération avec Mercedes était sans doute trop récente pour qu'une collaboration très en amont dans la genèse de ces modèles soit possible. Cela change dès janvier 1999, Mercedes acquérant 51 % du capital d'AMG. ■

| Données techniques | C36 AMG | C43 AMG | C55 AMG |
|---|---|---|---|
| Moteur | 6 cylindres en ligne | V8 | |
| Cylindrée | 3608 cm³ | 4266 cm³ | 5439 cm³ |
| Puissance | 286 ch à 5750 tr/mn | 306 ch à 5850 tr/mn | 347 ch à 5500 tr/mn |
| Couple | 385 Nm à 4000 tr/mn | 410 Nm à 3250 tr/mn | 510 Nm à 3000 tr/mn |
| Freinage | 4 disques ventilés | 4 disques (ventilés à l'AV) | |
| Transmission | BVA 4 (puis 5) | BVA 5 | BVA 5 |
| | Roues AR motrices | | |
| Pneumatiques | 225/45 ZR 17 (AV) | | |
| | 245/40 ZR 17 (AR) | | |
| Dimensions (LxlxH) | 4,49 x 1,72 x 1,39 m | 4,51 x 1,72 x 1,39 m | |
| Poids | 1560 kg | 1570 kg | |
| Vitesse maxi | 250 km/h (limitée) | | |
| Accélération | 0 à 100 km/h en 6,7 s | 0 à 100 km/h en 6,5 s | 0 à 100 km/h en 5,5 s |
| Production | 5221 | 3085 | 59 |
| Période de production | 09/1993-06/1997 | 10/1997-05/2000 | 07/1998-05/2000 |

DÉFI
POUR HOMME

MARQUE PREMIUM MASCULINE

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

SOINS MASCULINS PREMIUM

VISAGE - BARBE - CHEVEUX



# Grégory Cohen
## *Épris de liberté !*

**LES UNIVERS DE LA CUISINE ET DE L'AUTOMOBILE SONT LIÉS DEPUIS TRÈS LONGTEMPS. LES PILOTES AMATEURS DE BONNE CHÈRE SONT NOMBREUX, TOUT COMME LES CHEFS FANS DE BELLES MÉCANIQUES. PARMI EUX, GRÉGORY COHEN, LE CHEF AUX MULTIPLES ACTIVITÉS.**

***Textes : Laurent Haushalter – Photos : Thomas Duval - DR***

Grégory a un faible pour les Mercedes. Il a notamment possédé un SL 450 (R107), un ML 430, un break Classe C 280 et un CLK 63 AMG. Quand nous lui avons proposé d'essayer un impressionnant SL 63 AMG (R231) de 2012, il n'a pas hésité un seul instant, tant les caractéristiques de l'auto font plaisir : moteur 5.5 V8 biturbo – les derniers dans cette cylindrée –, transmission automatique séquentielle à sept rapports, 564 ch, 900 Nm de couple, 0 à 100 km/h en 4,3 s et vitesse maximale fixée à 300 km/h. Sachant que ce SL dispose aussi des Packs Carbone et Performance AMG, des suspensions sport actives à amortissement piloté, de jantes forgées, d'un autobloquant et de freins en céramique, il ne doit plus rester grand-chose dans la liste des options ! Avant de prendre le volant, échangeons un peu avec Grégory.

**Gregory, au regard des autos que vous avez possédées, vous devez aimer l'automobile…**

Clairement. C'est mon grand-père, un monsieur fantastique, qui m'a transmis la passion. Il a fait fortune, puis, à 40 ans, a revendu son entreprise et choisi une vie de pur épicurien… dépensant jusqu'au dernier centime. *(Sourire)* Il a eu l'une des premières

Le SL 63 AMG est un vrai SL : long capot, arrière court et, au milieu, une ligne dynamique communiquant une impression de vitesse.

**Fort de ses 564 ch et de son gros V8, le SL est un objet roulant diabolique… qui, à souhait, se mue instantanément en un docile cabriolet. Jekyll and Hyde !**



Aston Martin Volante – climatisée, c'était inédit à l'époque – et a ensuite beaucoup roulé en Porsche. C'est à bord de ses autos que ma passion est née. Aujourd'hui, j'ai deux convictions. D'abord, je considère que la voiture est le dernier espace de liberté. Tu prépares un pique-nique, tu prends ton auto, tu roules dans la direction et tu t'arrêtes à l'endroit que tu as choisis. Personne ne peut t'en empêcher, ce que tu fais avec ta voiture t'appartient entièrement. Ensuite, c'est un exceptionnel lieu de communication. Quand tu voyages en famille avec tes enfants, des copains ou des étrangers, l'auto constitue un huis-clos qui pousse à l'échange. Tu parles de tout et de n'importe quoi et tu réalises que, finalement, tout se dit en roulant.

### Et les Mercedes ?

C'est une panne qui m'a fait aimer les Mercedes ! Mon père avait un restaurant et roulait en 560 SL *(R107)*. Une année, alors que nous descendions dans le Sud pour les grandes vacances, capote baissée – mon père fumait le cigare et des Gitanes maïs – l'auto tombe subitement en panne sur l'autoroute A6. La panne est grave, mais, pour mon père, pas question de renoncer aux vacances. Alors, il décide que nous atteindrons le Sud en faisant des sauts de puce, en nous arrêtant chez tous ses confrères et amis étoilés. Un souvenir grandiose que, pour ma part, j'associe à la 560 SL et donc aux Mercedes.

### C'est pour cette raison que vous roulez en 450 SL ?

La fameuse madeleine de Proust, mais pas seulement ! Mon SL est jaune. Il ne passe pas inaperçu, mais il attire beaucoup de sympathie. En voiture ancienne, c'est génial : le regard des autres est différent, bienveillant, les gens semblent même contents pour toi. Et puis c'était aussi l'auto de *Dallas*, de *L'Amour du Risque*.

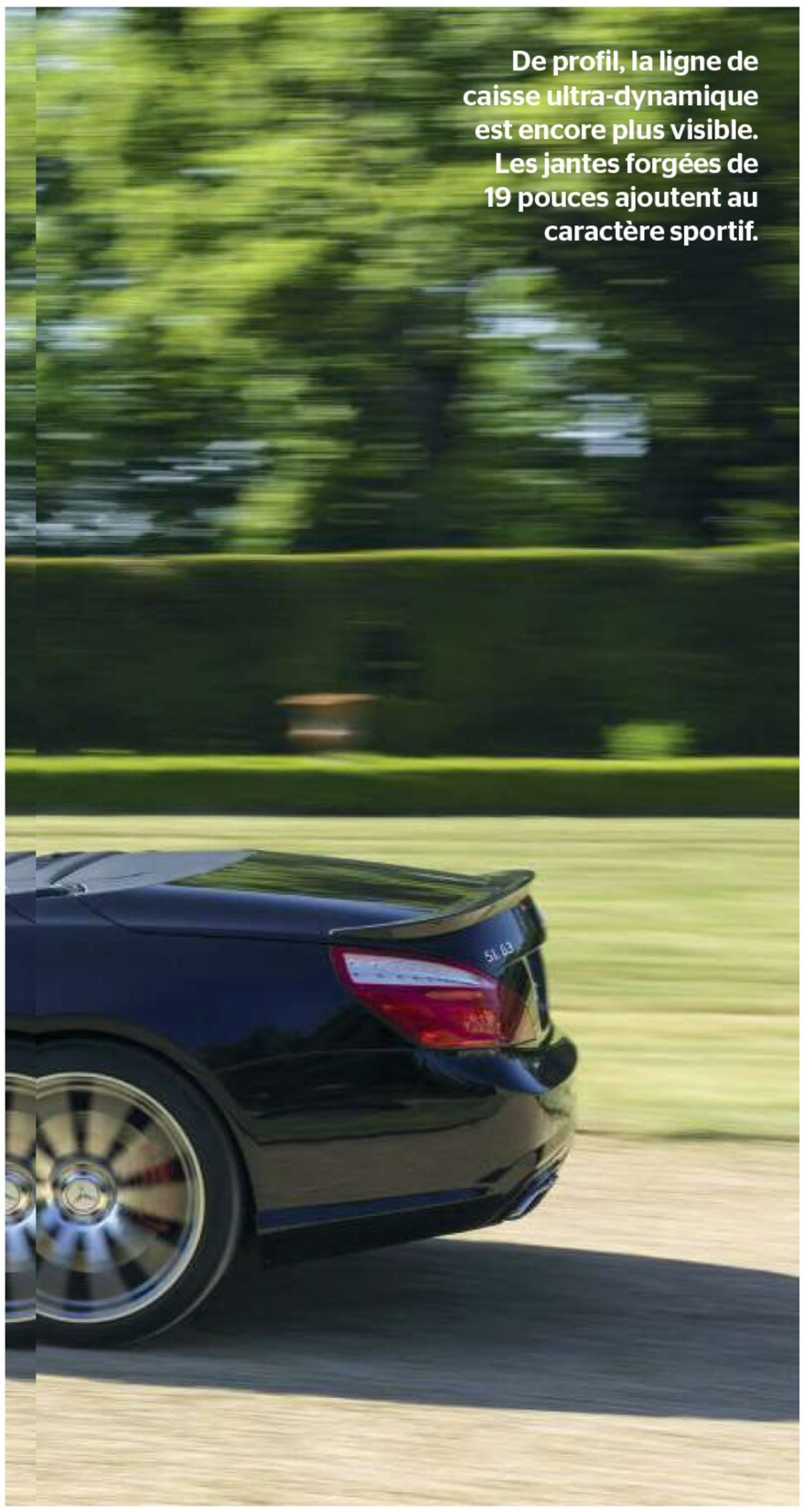
### Est-ce cet intérêt pour les classiques qui vous a amené à participer au Tour Auto ?

Oui. En 2021 j'ai couru avec Olivier Pernaut. C'est un type génial qui plaisante tout le temps et pour qui rien n'est un problème. C'est tellement agréable, nous avons vraiment bien rigolé. Accessoirement, c'est un pilote de grand talent. Il m'a transmis le virus du ral-



**L'aventure**

En 2021, pour sa première participation au Tour Auto, Grégory Cohen a copiloté Olivier Pernaut à bord d'une Alfa Romeo 1750 GT Am de 1969. Une véritable révélation et une aventure humaine hors du commun qui se solde par une superbe 3e place dans leur catégorie.



De profil, la ligne de caisse ultra-dynamique est encore plus visible. Les jantes forgées de 19 pouces ajoutent au caractère sportif.

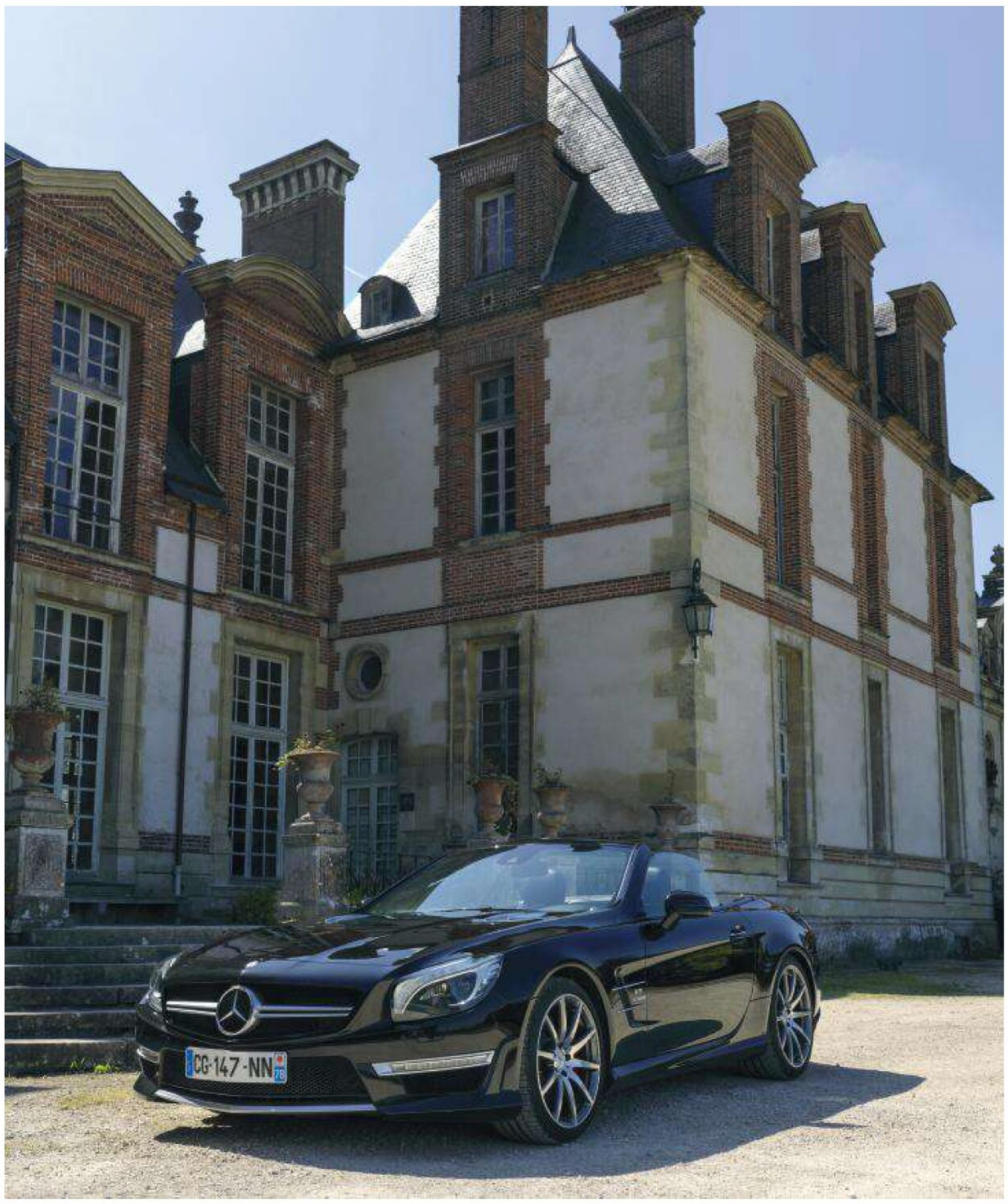



Si le SL peut facilement affoler les compteurs, rouler décapoté sur une petite route de campagne est un pur plaisir !

lye et des belles trajectoires en une semaine! Difficile de restituer ce sentiment, mais le Tour Auto est une aventure humaine exceptionnelle, tant avec les autres équipages et les commissaires qu'avec les organisateurs ou les spectateurs attroupés sur le bord de la route, dans les villages, sur tout le parcours. C'était magique. Nous avons terminé, la voiture a poussé son dernier souffle sur la ligne d'arrivée et, cerise sur le gâteau, nous avons fini 3e de notre classe. Une participation, un podium : que demander de plus ?

**Sur l'édition 2023, vous avez encore vécu une expérience différente ?**

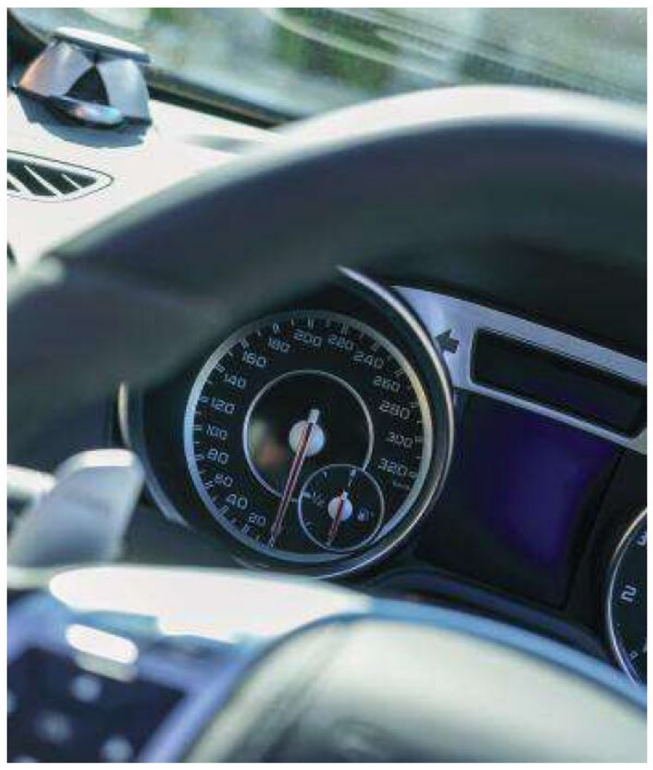
Oui j'ai eu le privilège d'être assis à côté d'Ari Vatanen dans la voiture ouvreuse. Inoubliable ! Il faut savoir que le Tour Auto est une épreuve très fatigante et exigeante. Un matin, vers 5 h, sur une liaison, Ari m'an-




À l'arrêt, on sent que le SL a des capacités. Mais de là à imaginer qu'il atteint 300 km/h et avale le 0 à 100 km/h en 4,3 s...



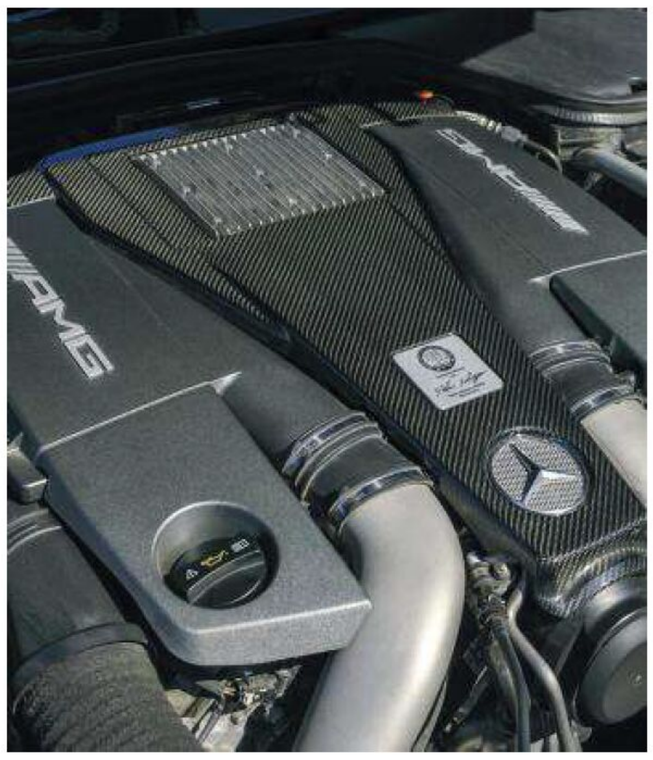
En amateur averti de Mercedes et de voitures sportives, Grégory avait hâte de prendre le volant aux côtés de Laurent, son copilote du jour.



Contrairement à bien d'autres autos, l'aiguille de ce compteur va jusqu'au bout de la graduation. Impressionnant.



La boîte automatique séquentielle à sept rapports est une merveille qui participe grandement au plaisir de conduire.



Malheureusement, c'est désormais la norme : même les plus beaux moteurs se cachent derrière de – trop – nombreux appendices.

nonce qu'il a un coup de barre, qu'il doit dormir et que je dois prendre le volant. Ça fait tout drôle de conduire avec un passager comme Ari… Mais il s'endort quasi-instantanément. Au réveil, il me demande s'il a ronflé et quand je lui dis *« Un peu »*, il me répond en souriant : *« Alors tu as bien conduit »*. Par la suite, sur la route, j'ai eu droit à plusieurs cours particuliers. Que du bonheur ! À Dijon, sur le circuit, j'ai vécu une mise au point de châssis en direct. Au premier tour, Ari n'était pas du tout satisfait du comportement de l'auto et répétait sans cesse : *« C'est pas bon, c'est pas bon »*. De fait, ça tapait fort. Retour au stand pour une modification des réglages, mais le second tour ne s'avère pas plus satisfaisant. Donc nouveau passage au stand et changement du set-up. Et là, miracle ! D'un coup, la voiture se comporte à merveille, Ari la place là où il le souhaite, les virages s'enchaînent comme une valse. C'est génial.

**À propos de circuit, vous serez au Mans Classic ?**

Oui, mais pas dans une voiture. J'ai noué de très bonnes relations avec Peter Auto et ils m'ont proposé d'être le chef du Pavillon VIP



## Stage de pilotage

En 2023, changement de décor pour Grégory qui ne prend pas part au Tour Auto en qualité de copilote, s'asseyant aux côtés d'Ari Vatanen dans la voiture ouvreuse. À la clé, une expérience inoubliable. Qui n'aimerait pas avoir le champion du monde des Rallyes 1981 et quadruple vainqueur du Rallye Dakar comme moniteur particulier ?

de la prégrille, la partie du circuit où sont garées toutes les autos avant les courses. Pendant trois jours, nous allons proposer aux pilotes des petits-déjeuners, des déjeuners et des dîners avec des recettes inédites, créées spécialement pour l'évènement. Un petit vent de modernité va souffler, ça va être très chouette !

**Avez-vous d'autres projets automobiles ?**

J'ai très envie de faire le Tour Auto l'an prochain et j'ai aussi hâte de conduire à nouveau au Prorider avec Gerry et toute la bande. J'ai aussi un rêve : participer aux Mille Miglia. Malheureusement, ce ne sera pas en Mercedes, car, à mon sens, ce doit absolument être au volant d'une voiture italienne des années 1960. Mais c'est une autre histoire, nous verrons bien.

**Vous venez d'essayer le SL 63 AMG. Quelles sont vos impressions ?**

C'est d'abord une magnifique automobile.




**Ce moteur 5.5 biturbo est une pure merveille. Feutré à bas régime, il devient rageur, puis offre une véritable symphonie dès qu'on le sollicite franchement.**

Elle respire la puissance et la qualité tout en restant assez sobre, comme une vraie Mercedes. Au volant, on est parfaitement installé et le compteur gradué jusqu'à 320 km/h impressionne… car on sait qu'il ne bluffe pas. En roulant, j'ai d'abord eu un grand sentiment de sécurité, digne de la marque, mais, dès que j'ai sollicité le moteur, j'ai découvert un caractère extrêmement joueur et, malgré son poids, un SL vraiment très nerveux. En parfaite AMG, l'auto réagit immédiatement dès qu'on appuie sur l'accélérateur et la poussée ne s'arrête jamais. Mais c'est aussi une Mercedes qui, à ces qualités dynamiques, ajoute un haut niveau de confort, le tout au service du pilote. J'adore !

**Conquis, donc ?**

Totalement ! Dommage qu'il faille la rendre. *(Sourire)* ■

***Étoiles Passion* remercie le propriétaire de ce superbe SL 63 AMG ainsi que les équipes du château de Thoiry pour leur réactivité, leur gentillesse et leur disponibilité.**

**En conduite dynamique, dès qu'il relâche l'accélérateur, le V8 gratifie le conducteur de petites détonations générant immédiatement un large sourire. Enthousiasmant !**



**designo**

# *Finition « auto couture »*

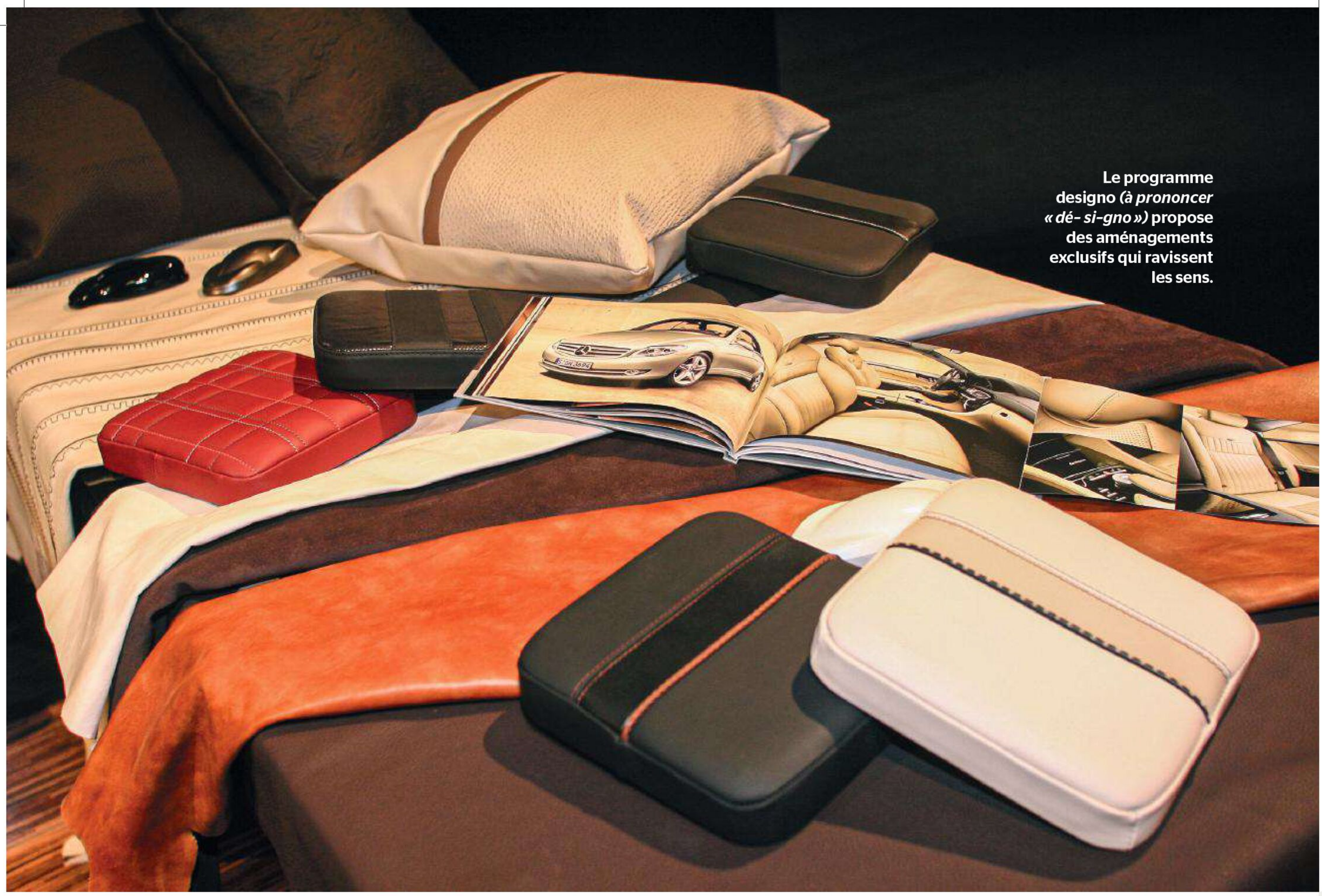


**Équipements, peintures et/ou intérieurs exclusifs font tout le sel de la démarche designo : aller plus loin qu'une « simple » Mercedes.**

**À TOUTES LES ÉPOQUES, MERCEDES A PROPOSÉ DES SOLUTIONS DE PERSONNALISATION, SOUVENT EXTRÊMEMENT POUSSÉES. LANCÉ FIN 1995, LE PROGRAMME DESIGNO HÉRITE DONC D'UNE LONGUE TRADITION D'OPTIONS (PRESQUE) SUR-MESURE.**

*Texte : Michel Tona – Photos : Mercedes-Benz Classic*





**Le programme designo *(à prononcer « dé- si-gno »)* propose des aménagements exclusifs qui ravissent les sens.**

Sans offrir autant de possibilités que les 600 (W100) des *sixties* ou, plus tard, les créations de l'AMG Performance Studio (voir *Étoiles Passion* #44), c'est une belle palette de couleurs que déploie le catalogue designo au Salon de Francfort en septembre 1995. Toutefois, cette offre inédite est quelque peu occultée par « la » nouveauté de l'IAA 95 : la Classe E « quatre yeux » W210. Comme le précisent les pages dédiées de l'épais dossier de presse, *« le programme designo répond aux souhaits d'encore plus d'individualité et d'exclusivité, allant au-delà des lignes d'équipements, d'options et d'accessoires existantes »*. Et ces dernières sont déjà nombreuses et onéreuses, oserions-nous ajouter ! L'offre designo se concentre sur trois domaines : selleries, peintures et baguettes décoratives spéciales.

## Peinture vernie à effet

En plus des couleurs exclusives designo, qui vont jusqu'à d'improbables oranges ou verts, les experts de l'Étoile ont développé une technologie permettant d'obtenir une teinte vraiment originale. Ladite peinture métallisée « à effet » répond du procédé LCP (structure polymère à cristaux liquides), plus tard baptisée variocolor. Cette exclusivité Mercedes-Benz fait le show : selon l'angle de vue, la surface du véhicule apparaît dans un vert métallique riche ou dans un bleu profond. Les peintures designo peuvent aussi se risquer dans le « bizarre ». Ainsi, la brochure de la Classe S W140 de 1996 propose d'affiner sa ligne avec une robe orange, verte ou pourpre ! Le programme ayant grandi au fil du temps, il propose aujourd'hui aussi des peintures « satinées magno » ou « bright » (brillantes) à trois couches à effet perlé.

La variété vaut aussi pour les cuirs. Si l'on connaît déjà la belle qualité des selleries Mercedes, le programme designo répond aux souhaits des plus exigeants avec des cuirs Nappa (cuir pleine fleur de vachette souple) ou semi-aniline travaillés dans les règles de l'art par des selliers expérimentés. Jusqu'à vingt teintes (unies ou bicolores) sont proposées, avec des coutures décoratives coordonnées. Il faut bien sûr y mettre le prix. Un ancien responsable marketing de Mercedes France nous confie qu'en raison de leur tarif exorbitant, les options designo ont toujours été peu prisées dans l'Hexagone : *« En revanche, quand un client les commandait, c'était souvent la totale, à savoir peinture et sellerie, voir cuir étendu. De mémoire, cela fonctionnait surtout sur Classe S, Coupé CL et roadster SL »*. Juste pour se faire une idée : aux 44 000 € réclamés au tarif 2002 pour un CLK 320, il fallait ajouter de 5 à 10 % *(sic)* pour une peinture designo, deux à quatre fois plus chère que l'option peinture métallisée « standard »…

## Matériaux et savoir-faire de haute volée

Le programme designo mise sur des matières raffinées et un savoir-faire artisanal. Ainsi parée, une Mercedes devient une voiture conçue sur mesure pour répondre à toutes les attentes et envies de personnalisation du client. Une publicité d'époque donne le ton : le haut montre un escarpin bariolé rouge et noir ; le bas zoome sur un siège conducteur en cuir designo bicolore de SL R129 aux accents similaires. Le *body* (texte de l'annonce) donne la clé : *« Vous ne vous décidez pas pour n'importe quelle voiture et vous voulez aussi marquer votre style personnel dans les détails. Pour vous, nous*



Le bleu marqué de la veste du conseiller est presque le même que l'un des coloris designo. Vive les *nineties* !



Peausseries et boiseries sont présentées aux futurs clients grâce à des échantillons XXL.




Les inserts décoratifs et autres équipements designo valorisent les Mercedes – ici un SL R129 – jusque dans les moindres détails.




*avons inventé designo : de nouvelles possibilités de conduire une Mercedes pas comme les autres.»* On a le concept, coco ! Une démarche que Mercedes n'est pas seul à suivre : à la fin des années 1990;, Audi, BMW et Porsche déploient une offre de personnalisation similaire, peut-être moins complète ceci dit en passant…

La production artisanale vaut aussi pour les placages de bois fins proposés en différentes nuances. Passant entre les mains d'ouvriers ultra-spécialisés, les plus belles essences (magnolia, bambou, frêne, etc.) sont sélectionnées, triées, teintées, recouvertes de plusieurs couches de vernis, puis polies à la main. Le client peut aussi opter pour le cuir ou le carbone pour une ambiance plus sportive.

## Consultants designo

Les marketeurs Mercedes ont tout prévu. En plus de se renseigner en concession, les clients peuvent, en Allemagne, faire ébaucher leur future Mercedes «pas comme celle du voisin» dans les centres designo. Le *Center of Excellence* de Sindelfingen s'étend aujourd'hui sur 2 200 m². Cet écrin propose un cadre atypique et épuré où un consultant reçoit sur rendez-vous. Cet interlocuteur personnel pourra vous conseiller de manière très complète sur la future voiture de vos rêves façon designo. D'autres centres ont été créés à partir de 1995 dans les succursales de la marque à Berlin, Hambourg, Cologne, Francfort et Munich. Là-bas, les consultants designo montrent des modèles déjà équipés et disposent d'échantillons – des formes en plastique – recouverts de teintes designo. Un logiciel permet aussi de montrer sur écran les variantes de matériaux et de couleurs sélectionnées.

Le dossier de presse de l'IAA 95 annonce aussi qu'à partir de 1996, les clients en France, en Italie, en Belgique, en Grande-Bretagne et en Suisse pourront également s'orienter vers des centres designo. En fait, plutôt que de centres, il s'agit au mieux de « corners » disposant de vitrines et autres racks présentant les différents coloris de cuir, peintures et éléments de décoration intérieure.

**N'est-il pas charmant, cet habitacle de Classe S W140 avec son cuir pleine fleur contrasté et sa teinte aux accents framboise ?**

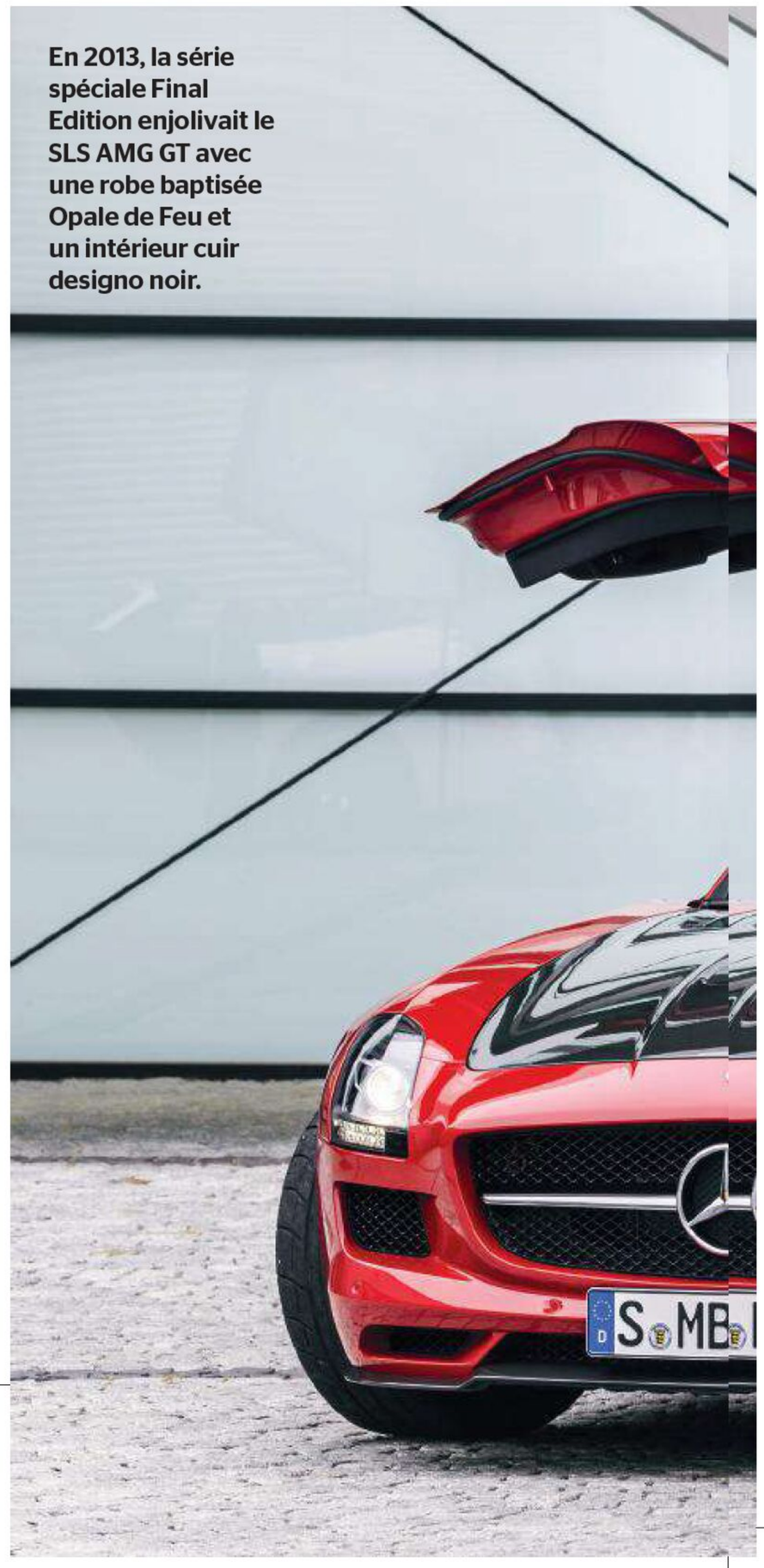




**La console de ce SLK devient diablement sexy avec ce jaune poussin. Osons !**

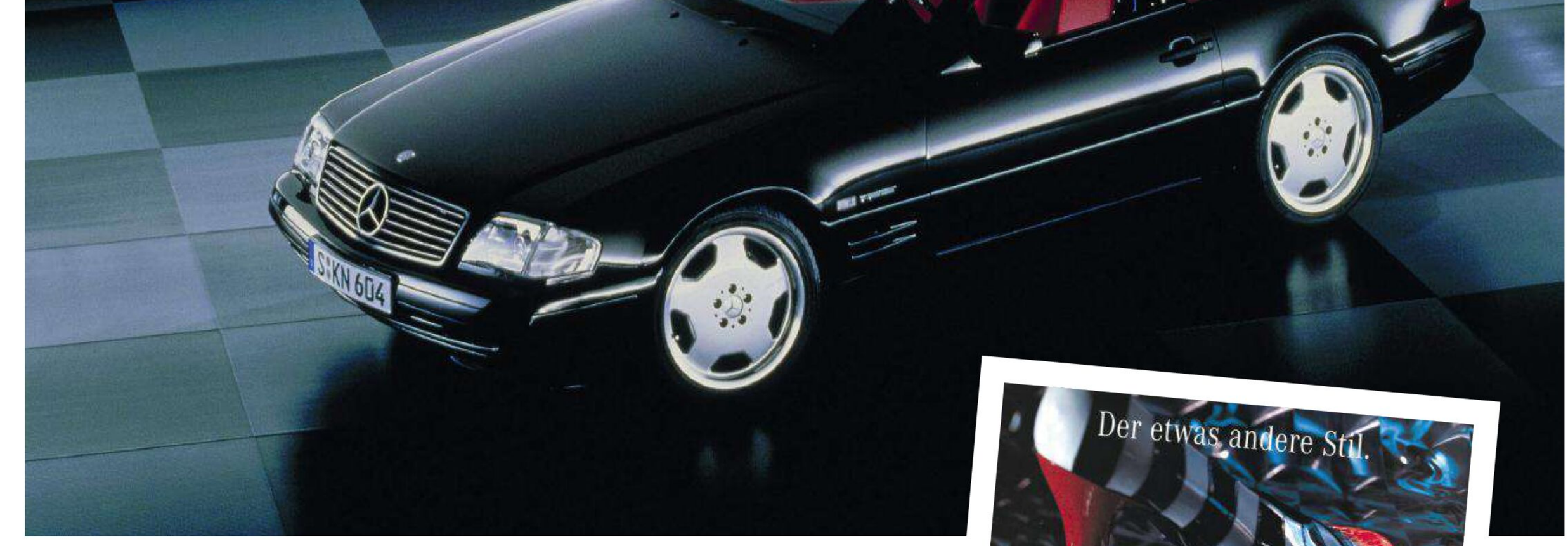
***designo manufaktur***

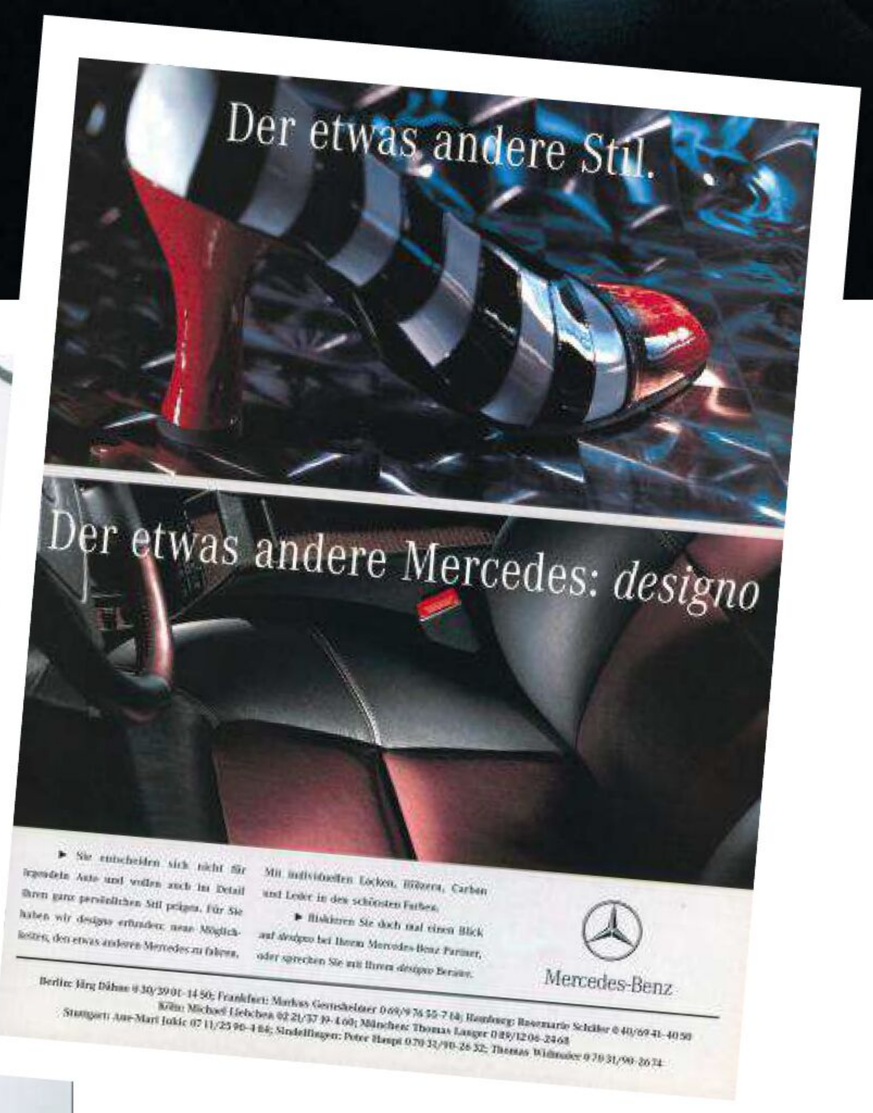
Depuis trois ans, un programme encore plus haut-de-gamme, dit designo manufaktur, est proposé en sus. D'abord réservé à la Classe G et réalisé au sein de l'usine de Graz,



**En 2013, la série spéciale Final Edition enjolivait le SLS AMG GT avec une robe baptisée Opale de Feu et un intérieur cuir designo noir.**

**1998 : 500 exemplaires de SL (R129) Special Edition reçoivent une peinture noir Obsidienne métallisé et une sellerie cuir rouge designo à surpiqûres noires.**



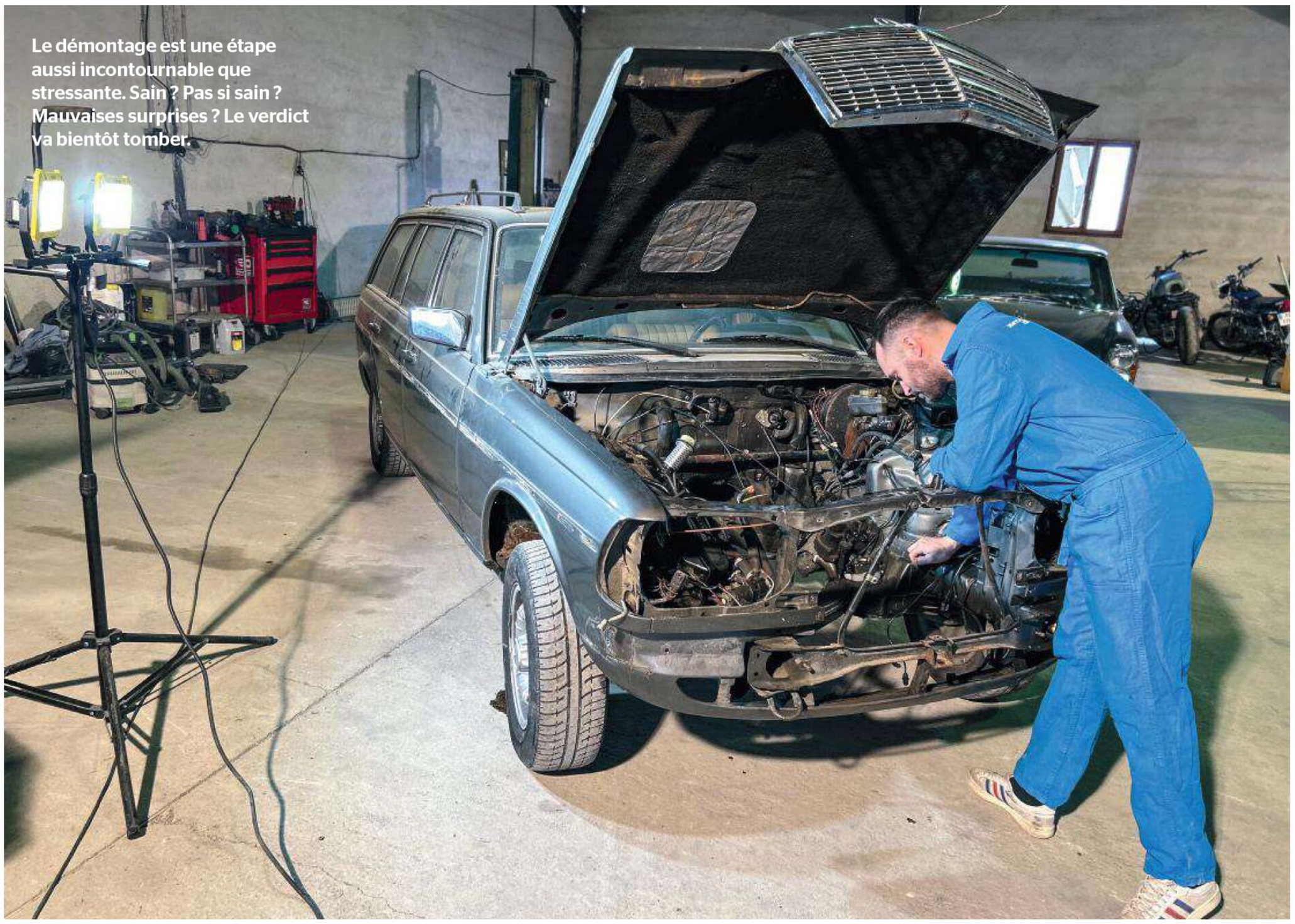







**Coté pub, le programme designo a aussi défrisé quelques moustaches, bousculant l'image « plan-plan » de Mercedes...**

en Autriche, il vient d'être étendu à d'autres modèles, tels la dernière S63 AMG ou encore l'EQS SUV Maybach. Là encore, designo manufaktur propose de nombreuses possibilités de personnalisation. Éléments extérieurs et intérieurs, surpiqûres ou monogramme : chaque détail ou presque est réalisé à la main. Pour ce qui est des goûts et des couleurs, nous vous laissons juge... ■



Le démontage est une étape aussi incontournable que stressante. Sain ? Pas si sain ? Mauvaises surprises ? Le verdict va bientôt tomber.

# 300 TD *Soulagés*

**DANS LE NUMÉRO PRÉCÉDENT, NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ NOTRE CHOIX DE CHANGER DE PROJET DE RESTAURATION, LE 240 TD ÉTANT INSAUVABLE. COMME VOUS POUVEZ L'IMAGINER, NOUS ÉTIONS UN PEU TENDUS AU MOMENT DE DÉMONTER NOTRE 300 TD !**

***Textes : Philippe Auquebon***
***Photos : Clément Morra***

**2e PARTIE**

Vous vous souvenez que c'est Clément, de Morra Classic Cars, qui est chargé de cette restauration. Lorsque nous nous étions quittés, le démontage n'avait pas encore commencé. C'est donc avec la plus grande impatience, mais aussi avec appréhension que nous avons commencé à dépecer la bête. S'il n'y a, *a priori*, aucune raison d'ouvrir le moteur, c'est pourtant bien le bloc OM617 qui est extrait en premier, accompagné de sa boîte de vitesses. L'exercice, un

Après quarante ans de bons et loyaux services, la carrosserie présente un certain nombre d'imperfections. C'est normal.





Les nouvelles tôles, saines et solides, ont désormais remplacé le trou et la rouille perforante. Rassurant !



On n'imagine pas le temps nécessaire au masquage méticuleux des chromes.



Le trou visible dans le plancher, côté passager avant, ne sera bientôt qu'un mauvais souvenir.



Une nouvelle peinture transforme indéniablement une auto. Le tout est d'être certain qu'en dessous, tout est sain. Ce n'est pas toujours le cas...

peu fastidieux, ne présente aucune difficulté particulière et, rapidement, les deux éléments se retrouvent sur le chariot. Accessoirement, cela permet d'inspecter plus facilement la baie moteur qui se révèle exempte de rouille et ne présente ni faiblesse, ni trace de choc. Quant au tablier, il n'a pas non plus l'air d'avoir souffert structurellement. Deux super nouvelles !

## Accastillage

Comme nous avons décidé de ne repeindre que l'extérieur de la voiture, les pare-chocs avant et arrière tombent sans faire trop de résistance, tout comme les optiques, les clignotants et les rétroviseurs, tous en excellent état. Ceux qui ont entrepris la restauration d'une W123 savent que les baguettes chromées hautes et basses des portières donnent beaucoup de chic à l'auto, mais qu'elles sont faciles à plier et cachent souvent une véritable misère qui ne se découvre qu'en les dégrafant. Clément procède donc avec une minutie extrême et – miracle – ne révèle finalement presque aucune rouille. Parfait ! C'est certain, nous bénéficions là des très bonnes conditions dans lesquelles le 300 TD a été entretenu et stocké durant de longues années. Quant au reste des éléments chromés (entourages des portes, du pare-brise et du hayon), il n'est pas démonté, mais simplement masqué pour la séance de peinture.

## Carrosserie

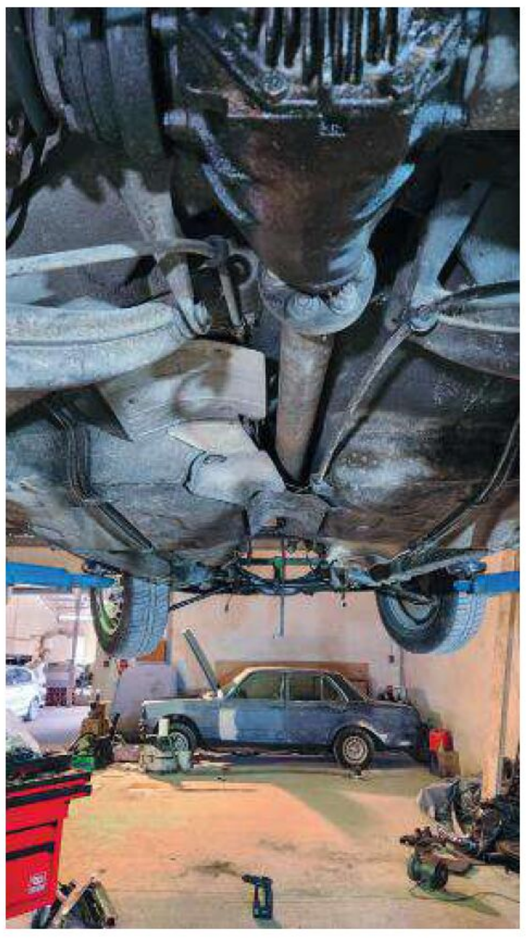
Une fois livrée à la carrosserie, un examen plus approfondi de l'auto révèle pas mal de bosses et de coups, notamment sur le capot et les portières avant, qui étaient passés un peu inaperçus jusqu'à présent. Mais rien que de très normal pour une auto de son âge. Le carrossier se charge bien sûr du débosselage et des rectifications d'usage, le principal, tant pour le caractère bu break que pour le budget, étant qu'aucune nouvelle pièce ne doive être commandée et que l'auto garde tous ses ouvrants et éléments d'origine. Si elle a été assez préservée de la peste brune jusqu'à présent, nous décelons quand même une zone perforée sur le plancher




**Sortir l'ensemble moteur-boîte ne présente finalement pas de grande difficulté… si l'on est rigoureux, méthodique et organisé. Car il faudra remonter !**



**Moteur et boîte sont rapidement extraits et le démontage de l'accastillage ne révèle pas de rouille cachée. Excellente nouvelle !**



**Globalement, ce 300 TD est extrêmement sain et l'essentiel de la rouille se trouve en surface. Gros soulagement !**

avant, côté passager. Mais pas de panique : il ne s'agit que d'un petit trou d'environ trois centimètres de large par moins de six de long. La tôle est mise à blanc, découpée et le trou repris sans difficulté. En revanche, le passage de roue avant droit présente des traces de corrosion. Nous les avions jugées limitées, mais nous décidons, par prudence, de démonter l'aile pour y voir plus clair. En effet, à cet endroit-là et à cette époque-là, Mercedes recouvrait la tôle d'un produit siliconé qui, à l'usage se détachait et offrait, dès lors, un refuge idéal à l'eau qui stagnait. Bien nous en prend, donc, car nous découvrons un vrai trou à la jonction du passage de roue et du bas de caisse. De l'extérieur, on aperçoit même les moquettes intérieures ! Dans l'absolu, rien de définitif puisque quelques tôles toutes neuves, de bonnes soudures à l'étain et quelques heures de travail règlent le problème, mais il aurait été dommage – et surtout préjudiciable – de ne pas nous en rendre compte. Au passage, cela confirme la règle : il ne faut jamais préjuger de rien dans une restauration, il y a toujours des surprises. Le reste de la carrosserie ne causant pas de souci particulier, le break se fait « maquiller », l'ensemble des entourages de vitres et la galerie étant consciencieusement scotchés.

## La suite

Dans la cabine, derniers petits préparatifs, notamment la protection des roues, avant que le peintre se mette en action. Nous sommes vendredi après-midi et il est temps pour nous de regagner Paris. L'auto restera dans la cabine tout le week-end pour sécher lentement et en ressortira – toute belle, c'est certain – lundi matin. Elle sera ensuite rapatriée chez Morra Classic Cars pour la troisième phase du projet. Mais comme nous avons décidé qu'une fois terminé, nous roulerions avec le break et l'utiliserions aussi souvent que possible, nous souhaitons qu'il offre un maximum d'agrément. Il ne s'agira donc pas tout à fait d'un remontage classique. Mais ça, nous vous en parlerons très bientôt ! ■

# Vous souhaitez vous abonner

## Vous désirez compléter votre collection

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

## Découvrez nos offres sur

*etoilespassion.com*

**ou scannez ici**

SPOKEditions

# Club 4x4 Mercedes-Benz de France

# *G-mania !*



**VOUS SAVEZ CERTAINEMENT QUE L'EMBLÉMATIQUE MERCEDES-BENZ CLASSE G FÊTERA SES 45 ANS EN 2024. MAIS VOUS IGNOREZ PEUT-ÊTRE QUE LE CLUB 4X4 MERCEDES-BENZ DE FRANCE A SOUFFLÉ SES 40 BOUGIES IL Y A QUELQUES SEMAINES… ET NOUS ÉTIONS CONVIÉS !**

*Par Paul Campion*

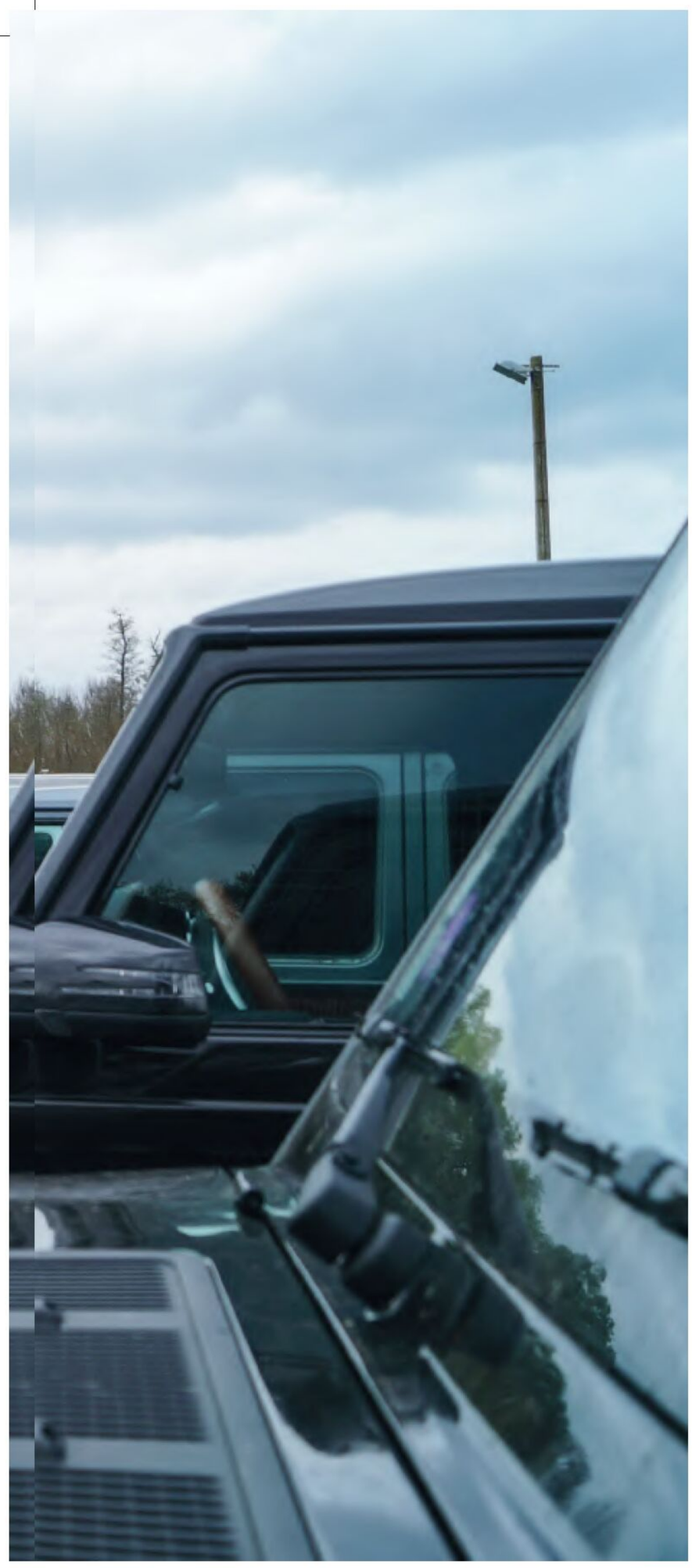
Avant Noël, Stéphane Fighera, le président du Club 4x4 Mercedes-Benz de France, nous avait annoncé un superbe évènement pour fêter les quarante ans du Club. Et comme dans l'équipe d'*Étoiles Passion*, nous pensons que tout ce qui roule et arbore fièrement l'étoile Mercedes sur la calandre a sa place dans le magazine, nous l'avions assuré de notre présence. Promesse tenue à la fin du mois d'avril, à Issoire, en Auvergne, pour la première journée de cet anniversaire.

## G avant tout

Première constatation : si le club compte dans ses rangs des possesseurs de Classe M, de GL ou de versions 4Matic, durant ce week-end, 4x4 rime quasi exclusivement avec… Classe G ! Que ce soit une première ou une dernière génération, châssis court ou long, cabriolet ou tôlé, petit Diesel ou V8 essence, presque tout ce que la galaxie G compte de versions est présent à Issoire. Ne nous y trompons pas, c'est un vrai tour de force du Club ! On peut même admirer un rare – et énorme – Unimog U4023, alien tout-terrain au gabarit impressionnant. Deuxième constatation, amusante : les membres du club font preuve d'une remarquable ouverture d'esprit… surtout si vous parlez de Classe G ! Vendredi soir, lors du dîner de retrouvailles, il est difficile de trouver un participant n'évoquant pas des souvenirs ou des aventures en Classe G… Le tout dans une ambiance festive et conviviale, la plupart des membres, parmi lesquels des amis belges, suisses et allemands, se connaissant de longue date. Délicat, le bureau a convié d'anciens membres « historiques » qui participent activement à cette soirée bien animée qui ne s'éternise cependant pas trop : le programme bien rempli du lendemain impose un départ à 8 h 00 précises !

## La star

Samedi matin, jus de fruit, cafés et croissants engloutis, la colonne de G part pour 30 km d'autoroute. Pas vraiment le terrain de jeu idéal, mais elle s'en affranchit sans broncher. Le Club a associé Centre Étoile Automobiles, concessionnaire Mercedes-Benz d'Aubière, à l'évènement en proposant à une cinquantaine de clients de découvrir les joies du tout-terrain en Classe G. Puis retour à Issoire chez Auverdrive, complexe bien connu des amateurs d'asphalte et de terre de la région. Là, les membres découvrent un endroit respirant l'automobile et exposant une superbe





**Stéphane Fighera, président, a voulu que les festivités du 40e anniversaire du Club 4x4 Mercedes-Benz de France soient à la hauteur de l'évènement. Mission accomplie !**

**Quarante Classe G à la parade devant la concession Mercedes-Benz CEA d'Aubière, partenaire de l'événement. Du jamais vu !**

**Plus il y a de pente, plus il y a d'adrénaline ! Maîtrise de la vitesse et de la glisse obligatoires.**




collection de véhicules de course, parmi lesquels des berlinettes Alpine ou un buggy de rallye-raid ex-Jean-Louis Schlesser, mais aussi des Porsche, 356 SC et 911 Carrera 2.7 RS, de nombreuses Ferrari ou un étrange cabriolet Fiat 500 enrobé de cuir. C'est sûr, ici, on aime les belles autos ! Sans oublier, bien sûr, la star de la journée, la Classe G, d'abord représentée par deux rares cabriolets : le premier, un 250 GD, arbore une robe rouge patinée et un intérieur un peu désuet, fait de tissu à carreaux, de plastiques bruts et d'un fin volant. Le second, plus récent et plus cossu, offre une belle peinture gris métal, un intérieur cuir bleu original et une capote électrique bien pratique. À leurs côtés, deux autres G – dont un rare G 500 4x4² aussi énorme que magnifique – exhibent la même couleur bleu métal, de grosses jantes en alliage et des intérieurs luxueux. On note là la carrière très singulière



de ce modèle qui, d'une génération à l'autre, évolue technologiquement sans le montrer tout en conservant, pendant plus de quarante ans, une carrosserie quasi identique. Dans la foulée, Nicolas Hiroux et Xavier Dupont, pilotes de journalistes à bord d'un G lors du Dakar 2023, lancent une conférence passionnante à l'issue de laquelle il est grand temps de revenir aux fondamentaux… L'apéritif bien sûr ! Il est bientôt suivi d'un copieux buffet au cours duquel les discussions, animées, vont bon train ! Des histoires de G… comme vous l'avez deviné !



**Le Club 4x4 Mercedes-Benz de France, un groupe soudé où convivialité et bonne humeur riment avec goût du défi et passion de la Classe G.**

**Avec des passagers à bord, on se rend mieux compte de l'énormité de cet Unimog U4023 pour le moins impressionnant.**

## Travaux pratiques

Rassasiée et satisfaite, la troupe, impatiente d'en découdre, se retrouve sur la piste en terre que Jules et l'équipe du Club ont pris soin de baliser et d'agrémenter d'obstacles dignes de leurs autos. Quarante Classe G se rangent donc en arc de cercle à l'entrée de la piste pour le briefing puis – enfin – entament le tour de découverte. Quant à nous, c'est à pied que nous nous dirigeons vers les passages techniques. Priant pour que la pluie ne s'abatte pas sur nous, nous découvrons l'atelier croisement de ponts qui martyrise les châssis et torture les pneumatiques à coups d'angles improbables, le tout dans des claquements secs de suspension laissant nos participants impassibles. Plus loin, place au dévers qui impressionne plus le photographe que les passagers, imperturbables. Euh… il y a quand même un sacré angle, là ! Puis c'est une courte, mais très raide butte qui se présente. Absorbée sans difficulté, elle nous permet d'admirer les châssis des autos ! À l'autre bout de la piste, c'est au contraire une section ultra-pentue et courte qu'il faut descendre en maîtrisant glisse et évitement. Et si tout le monde ne réalise pas le « run » de ses rêves malgré de précieux conseils et de nombreux encouragements, le G, lui, s'en sort haut la main. Dernier obstacle marquant, le trou de deux mètres de profondeur dans lequel s'engagent les plus aguerris… et les téméraires ! Après verrouillage de tout ce qui doit l'être, un à un, les G réussissent le challenge. Véritable mastodonte, l'Unimog s'affranchit de la difficulté avec une facilité déconcertante malgré sa taille et son piètre rayon de braquage. L'après-midi avançant, chacun, sur le terrain, en fait un peu à sa tête, mais toujours à faible vitesse et en toute sécurité. Conscients que de nombreux G récents et flambant neufs ne graviront jamais que les trottoirs urbains, c'est vraiment chouette de voir leurs propriétaires les faire évoluer en tout-terrain sur les mêmes obstacles que



**Petite pause pour les G qui reposent leurs suspensions quand les propriétaires rechargent leurs batteries au goûter !**

les modèles de première génération qui ne craignent plus grand-chose ! Finalement, au bout de deux heures, la pluie sonne la fin de la récréation. Retour à l'abri ! Biscuits et boissons sont alors pris d'assaut, car si le G est inépuisable, les pilotes, eux, sont un peu fatigués. Pas assez cependant pour ne pas, à nouveau, évoquer leurs exploits !

## Le prochain ?

Si, en fin d'après-midi, nous laissons la joyeuse bande poursuivre seule un programme bien chargé (balade et dîner de gala, puis, le dimanche, assemblée générale et ultimes activités), cette journée en plein air nous a totalement ravis. Nous avons découvert une communauté de passionnés accueillants et conviviaux, fous de leurs autos et prompts à l'échange comme à l'entraide. Des propriétaires qui ne s'attachent ni à la version ni au prix des véhicules des « copains », mais plutôt au plaisir et aux sensations procurés par leur propre auto, selon leurs envies et leurs compétences. Une magnifique journée automobile et humaine. Au regard de la réussite de cet anniversaire, nous ne doutons pas un seul instant que le Club 4x4 réfléchisse déjà à fêter dignement les quarante-cinq bougies du G. Et nous avons hâte d'y être ! ■

***Étoiles Passion*** **remercie le Club 4x4 Mercedes-Benz de France, tout particulièrement Stéphane et Denis.**





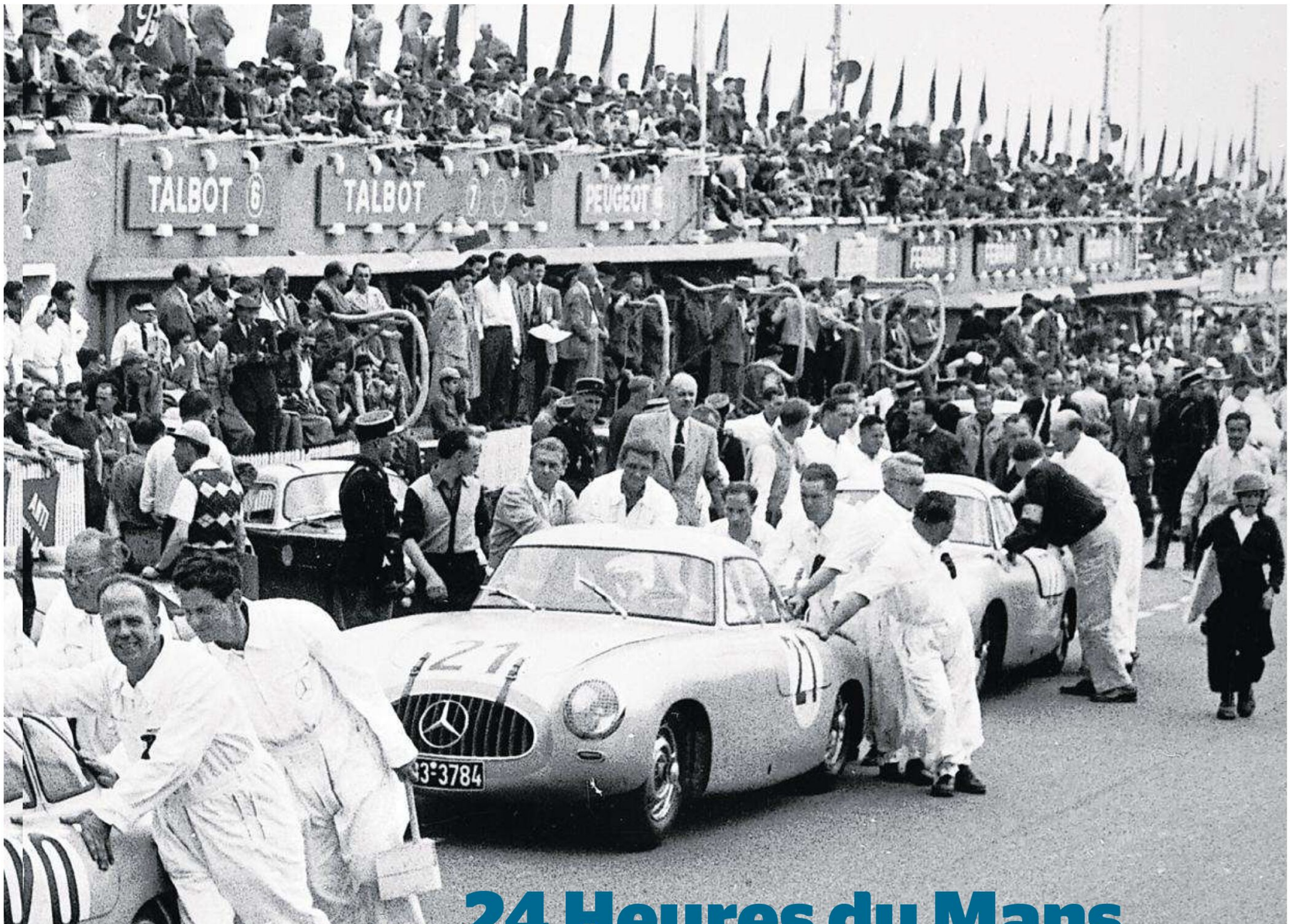
**Qui dit anniversaire dit festivités, rigolades, bonnes tables et souvenir pour tous les membres.**



**Les propriétaires de ces G, qu'ils soient flambants neufs ou non, n'hésitent pas… et franchissent l'atelier croisement de ponts en toute sérénité.**




**Même poussées par les mécaniciens sur la ligne de départ, les 300 SL impressionnent par leur simplicité apparente de coupé qui cache leur technologie.**




# 24 Heures du Mans

## *Les victoires de 1952 et de 1989*

**LA GRANDE COURSE D'ENDURANCE DES 24 HEURES DU MANS FÊTE SES CENT ANS CETTE ANNÉE. BEAUCOUP DE GRANDES MARQUES Y ONT PARTICIPÉ ET MERCEDES-BENZ Y A COURU AVEC DES RÉSULTATS MERVEILLEUX OU CATASTROPHIQUES. C'EST LA LOI DU SPORT AUTOMOBILE OÙ SE CÔTOIENT LA GRANDE BEAUTÉ DE L'EFFORT D'ÉQUIPE ET LE DRAME HUMAIN. AINSI, DEUX MODÈLES ONT PERMIS À L'ÉTOILE DE TRIOMPHER DANS LA SARTHE.**

*Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic*



**La modernité étudiée des Mercedes : cet aileron ne sera qu'essayé, mais pas utilisé en course.**

## 1952

Dans l'immédiat après-guerre les courses d'Endurance connaissent un grand succès, ce qui mène à la création du Championnat du monde des voitures de Sport en 1953. Ses épreuves comprennent, bien sûr, les 24 Heures du Mans, auxquelles Mercedes-Benz participe dès 1952 avec sa nouvelle voiture de compétition : la 300 SL Prototype W194.

Avec un moderne châssis tubulaire, la 300 SL est carrossée en coupé, fort éloignée, donc, des barquettes des autres voitures Sport. Elle est engagée en course en mai 1952 aux Mille Miglia et au Prix de Berne pour voitures de Sport et y fait forte impression, terminant 2e et 3e en Italie et 1er, 2e et 3e en Suisse ! On attend donc les Mercedes au Mans les 14 et 15 juin 1952, les plaçant même en position de favorites avec les Jaguar victorieuses l'année précédente. L'usine arrive avec quatre coupés 300 SL, dont l'un portant un aileron aérofrein sur le toit ! Il ne participe qu'aux essais, son utilisation et ses attaches étant trop délicates. Les trois équipages sont formés avec Niedermeyer/Helfrich sur la #20, Lang/Riess à bord de la n#21 et Kling/Klenk sur la #22. La presse de l'époque met en avant les trois Jaguar Type C et leur nouvelle carrosserie, les Ferrari, dont la 340 America des Français Simon et Vincent, la Gordini dont le moteur porté à 2,3 litres et la Talbot de Pierre Levegh.

Dès le départ de la course, les Ferrari, Talbot et Gordini se portent aux premières places, et les trois Mercedes naviguent autour du 10e rang après une heure de course. Visiblement Neubauer a donné de strictes consignes de course… d'endurance. Son plan de marche porte ses fruits : après cinq heures de course les deux Mercedes #20 et #21 se retrouvent en 3e et 4e positions !

Et les Jaguar ? C'est la déroute pour les Anglaises si profilées ! En effet, leur aérodynamique est




**Les couleurs suggérées par Neubauer, signes de reconnaissance aisée des voitures en course.**



**Le coupé 300 SL des futurs vainqueurs dans les S du Tertre Rouge, aujourd'hui S de la Forêt.**

néfaste au refroidissement du moteur et les voitures chauffent tant qu'avant trois heures de course, les trois Jaguar ont abandonné ! Entretemps, la puissante Ferrari de Simon/Vincent mène la course deux heures durant, relayée ensuite par la rapide et bien pilotée Gordini de Behra et Manzon, la Talbot de Levegh se plaçant aussi aux avant-postes. La Gordini garde la tête jusqu'à 3 h 00 du matin, mais doit s'arrêter privée de freins… C'est alors la Talbot de Levegh qui prend la 1re place. On ne cite que Pierre Levegh, car si l'on en est bientôt à douze heures de conduite, il garde le volant depuis le début de course ! Les Mercedes suivent, sauf la #22 de Karl Kling et Hans Klenk qui doit abandonner peu après minuit sur panne d'alternateur. Un tour de cadran plus tard, en fin de matinée, la Talbot de Levegh est toujours en tête devant les deux Mercedes qui suivent à quatre tours. Et le dimanche à 15 h 00, Levegh est toujours seul à avoir piloté la




L'une des Mercedes abandonne dans la nuit, mais les deux restantes s'approchent de la tête de la course...




La célèbre courbe Dunlop et sa passerelle, aujourd'hui déplacée plus loin en haut de la côte.







À côté de leurs principaux adversaires, les Jaguar XJR-9 les Mercedes C9 sont prêtes !

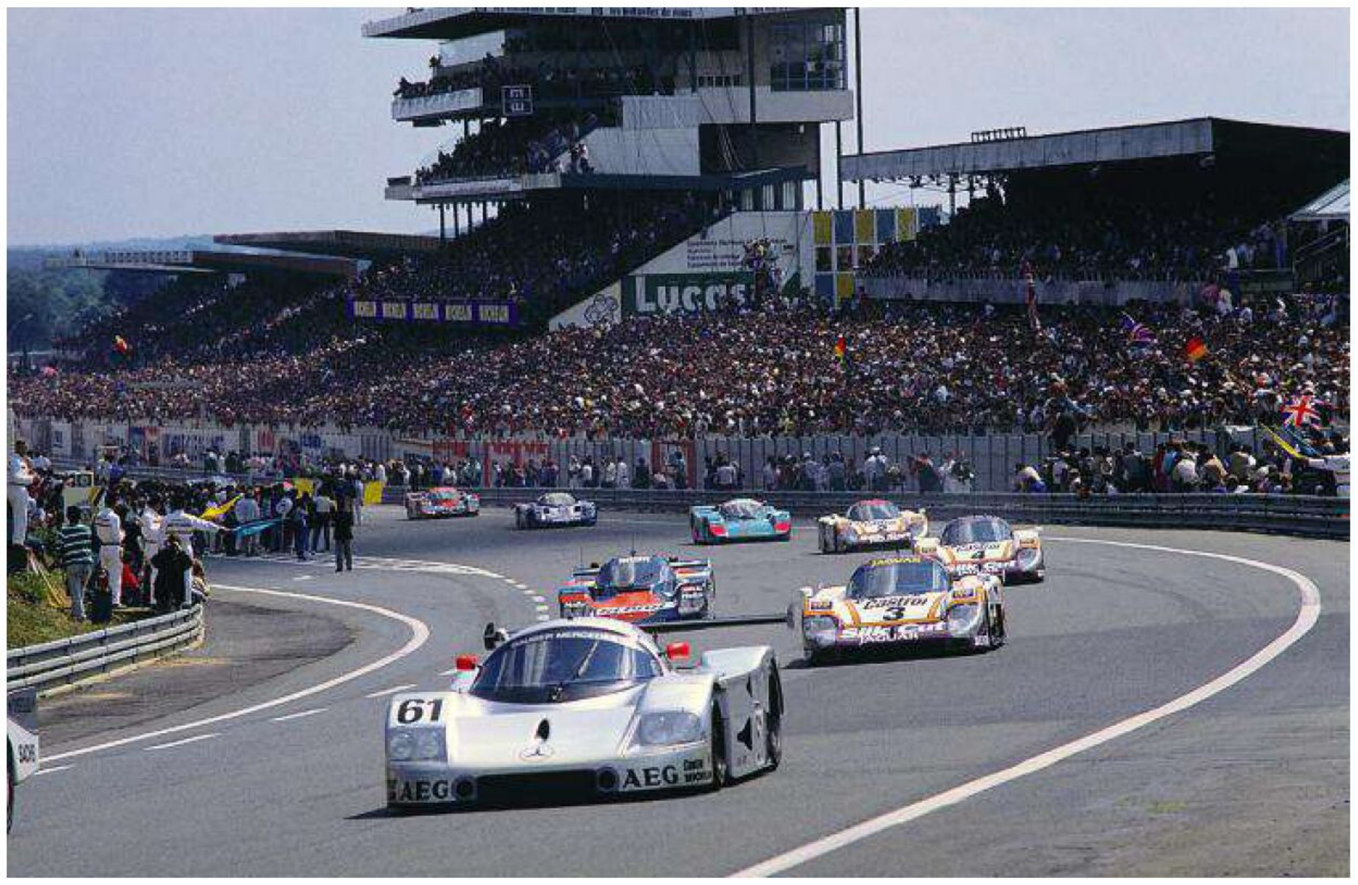
Les deux Mercedes C9 à la sortie des S du Tertre Rouge : les Français Schlesser/Cudini/Jabouille et les futurs vainqueurs Mass/Reuter/Dickens.







**La ligne tendue de la C9 lui donne une réelle finesse.**




**Au départ, malgré les apparences, les Mercedes laissent les Jaguar jouer les lièvres et user leurs pneumatiques.**

Talbot! Soudain, à moins d'une heure de l'arrivée, un boulon du vilebrequin lâche, la Talbot s'arrête… et l'on parle d'un Levegh fatigué qui aurait raté un changement de vitesse. Les deux Mercedes franchissent la ligne d'arrivée. Le vétéran Hermann Lang et Fritz Riess gagnent après avoir parcouru 3 733 km à 155 km/h de moyenne. Les 300 SL vont continuer leur superbe saison 1952 en gagnant au Nürburgring et à la Panaméricaine.

## 1989

La deuxième victoire de Mercedes-Benz aux 24 Heures du Mans arrive après la longue période des années 1970 et 1980 qui virent diverses Mercedes participer à la célèbre course, dont les Sauber C8 développées durant quatre ans par l'équipe suisse, puis les Sauber-Mercedes C9 de 1989.

Durant l'hiver qui précède, Mercedes s'engage plus dans la préparation des voitures, tout en conservant l'expérience acquise par l'équipe Sauber ; notamment par un nouveau moteur M119, un V8 à quatre soupapes par cylindre et double turbo, fournissant 720 ch et, surtout, une nouvelle carrosserie à l'aérodynamique mieux étudiée. Si bien que les autos de 1989, maintenant grises et appelées Sauber-Mercedes, affichent nettement les couleurs de Mercedes-Benz. Quatre voitures sont présentes au Mans, dont une de test roulant aux essais, pour les trois équipages Mass/Reuter/Dickens, Baldi/Acheson/Brancatelli et les Français Schlesser/Cudini/Jabouille. Belle équipe face aux Jaguar XJR-9, favorites et victorieuses l'année précédente et aux Porsche 962, certes vieillissantes, mais au palmarès incomparable. Ce sont les voitures de ces deux marques qui prennent la tête de la course, les Mercedes C9 suivant derrière, par prudence ou par incapacité de les rattraper. Mais les Jaguar fatiguent leurs pneumatiques et cèdent du terrain face à la Porsche de Stuck/Wollek, la plus rapide avant de casser moteur et boîte de vitesse. La Porsche de tête n'en profite guère, une durite d'eau percée l'immobilisant au stand de nombreux tours. La dernière Jaguar en course passe en tête et la conserve toute la nuit, mais elle casse sa transmission à l'aube. Deux Mercedes sont alors en tête à 7 h 00 du matin : la #63 de Mass/Reutter/Dickens devant la #61 de Baldi/Acheson/Brancatelli. Elles terminent dans cet ordre, la troisième C9 des pilotes français finissant à la 5e place à cause d'une suspension faussée suite à une sortie de route. Beau doublé, donc, et les trois voitures à l'arrivée, un réel gage de fiabilité sur vingt-quatre heures.

Novateurs, les organisateurs de courses d'Endurance au plan mondial développent aujourd'hui une catégorie de voitures électrique-hydrogène. Peut-être cette nouvelle technologie permettra-t-elle à Mercedes-Benz de se montrer à nouveau aux 24 Heures du Mans ? ■




**Le fin profil de la Mercedes C9 des vainqueurs. Dernière victoire Mercedes au Mans pour l'instant.**

ARTICLES DE MODE

BACHMANN

FB

POUR PILOTE AUTOMOBILE



*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à*
*Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,*
*victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

boutique en ligne

www.fernandbachmann.com

#fernandbachmann

SCAN ME

## Électricité, GNV, méthanol, hydrogène, éthanol, hybride

# *En route vers le No Petrol*



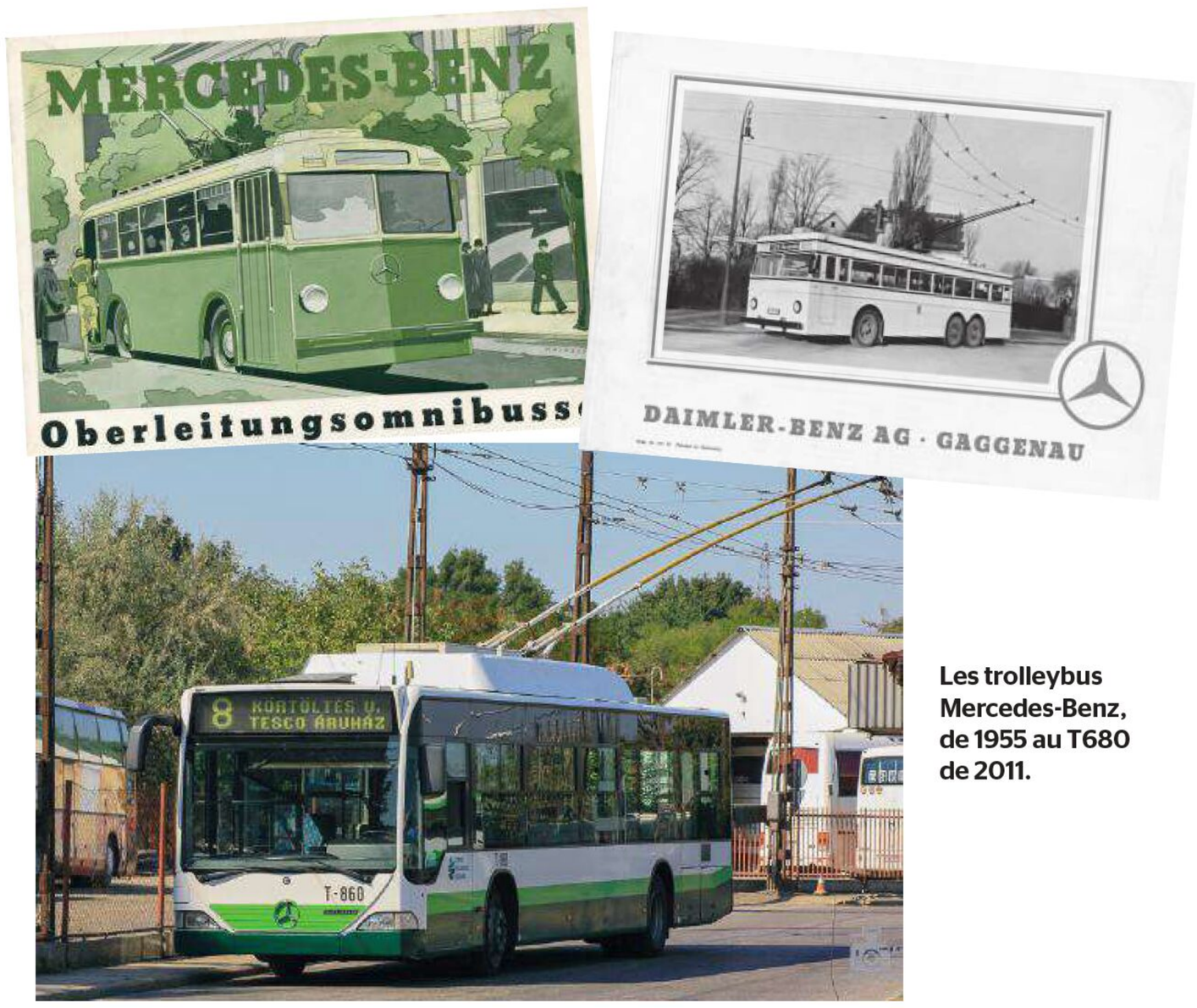

Le parc de véhicules d'essais Mercedes-Benz en 1980 : électrique, GPL, éthanol, méthanol, pile à combustible et hybride.

**APRÈS LES DIFFÉRENTES TENTATIVES DE RÉPONSES AUX BESOINS ÉNERGÉTIQUES DE LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XX$^{e}$ SIÈCLE, LES CONNAISSANCES ET DÉVELOPPEMENTS TECHNOLOGIQUES VONT SE PRÉCISER APRÈS 1950. POURTANT, SOIXANTE-DIX ANS PLUS TARD RIEN NE SEMBLE ENCORE VRAIMENT DÉFINI QUANT AU TYPE D'ÉNERGIE À UTILISER POUR L'AUTOMOBILE À VENIR.**

*Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic*

## LES TROLLEYBUS

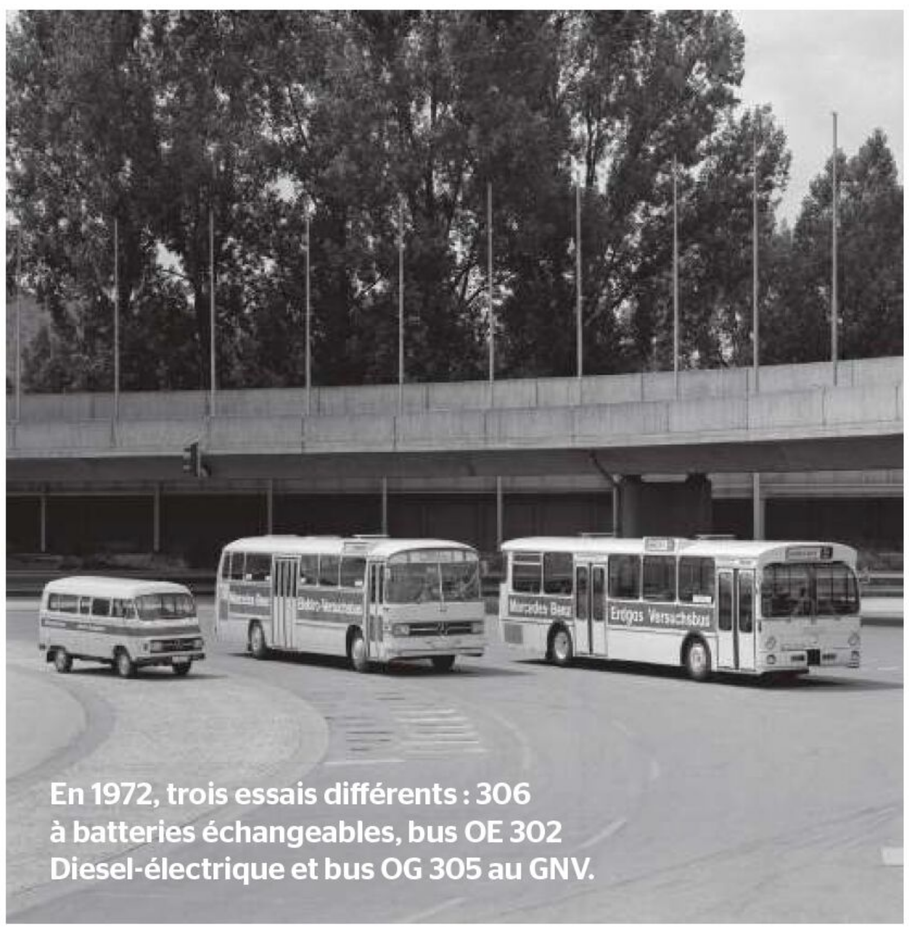
Si l'idée de l'approvisionnement en électricité *via* un câble aérien date de 1901 par l'ingénieur Max Schiemann, il faut attendre les années 1930 pour voir les premiers autobus alimentés par des perches rigides : les trolleybus. La technique de ces autobus urbains à parcours figé se développe dans toute l'Europe dès 1950, Mercedes-Benz y participe depuis son usine de Gaggenau spécialisée dans les poids lourds et les autobus. En 1955, les trolleybus Mercedes sont particulièrement distribués en Allemagne et cela va durer puisqu'en 2011 est toujours proposé un trolleybus Mercedes sur base T680. Mais l'installation fixe des fils électriques aériens figeant les trajets ne correspond plus à notre période d'évolution et de changements fréquents touchant aussi les transports en commun pour lesquels la souplesse est devenue le maître-mot du progrès.




**Les trolleybus Mercedes-Benz, de 1955 au T680 de 2011.**




**OE 302 mixte batteries et Diesel-électrique de 1969.**




**En 1972, trois essais différents : 306 à batteries échangeables, bus OE 302 Diesel-électrique et bus OG 305 au GNV.**




**L'échange des batteries sur un LE 306.**

## BUS ET CAMIONNETTES À BATTERIES

D'un usage beaucoup plus souple, les autobus électriques à batteries Mercedes-Benz font de nombreux essais en conditions réelles à partir de 1969. La taille des châssis et la faible charge utile demandée à un autobus urbain permettent de le charger de batteries. Il en va de même pour une camionnette de livraison citadine, comme le montre le développement de propulsions alternatives à partir de 1972 : Mercedes-Benz lance en essais l'autobus électrique OE 302, servant à tester une propulsion mixte batterie et Diesel, et l'autobus OG 305 au gaz naturel (GNV), peu polluant et silencieux. Enfin, la fourgonnette électrique LE 306, utilisant une technique d'échange rapide des batteries logées dans un tiroir amovible, esquisse une autre voie de transports non polluants, mais demandant une distribution bien complexe de tiroirs de batteries dans le pays…

## MÉTHANOL, HYDROGÈNE, ÉTHANOL ET BI-ÉNERGIES

Les années 1970 sont marquées, chez Mercedes-Benz, par de multiples mises en œuvre d'énergies différentes, que ce soit pour les voitures particulières, les minibus, les autobus ou les camions. Des essais d'utilisation du méthanol comme carburant sont lancés sur un roadster R107 en 1974, puis sur des berlines W123. Hélas, le méthanol – appelé plus couramment alcool méthylique – est particulièrement corrosif pour les alliages d'aluminium, justement utilisés dans les moteurs… De plus, si l'utilisation du méthanol comme carburant paraît fort intéressante après la crise pétrolière de 1973 en raison de sa disponibilité et de son faible coût, les problèmes surviennent très rapidement dans l'élaboration des mélanges essence-méthanol : en raison de son faible prix, certains commercialisent du carburant contenant trop de méthanol… Enfin, en 1979, le ministère fédéral allemand des Transports lance un projet de recherche intitulé « Énergies alternatives pour la circulation routière ». Mercedes-Benz participe à des essais grandeur nature à Berlin avec différents véhicules, dont un modèle 230 de la série 123, ainsi qu'un fourgon 307 E électrique et un minibus à hydrogène.



**La 450 SL R107 équipée au méthanol en 1974.**


**Le tableau de bord des mesures de circulation du méthanol.**



**En 1979, une berline 230 W123 essayant le méthanol, une fourgonnette 307 E électrique et un minibus à hydrogène.**



Le moteur électrique d'un break W123 en 1982.



Pour 41 ch, 600 kg de batteries nickel-fer.



Plein d'hydrogène d'une W124.

## ÉLECTRICITÉ ET HYDROGÈNE

Dès 1982, différents développements sont menés sur le modèle 123 avec des batteries nickel-fer. Mais celles-ci ont un inconvénient : un break 123 doit en emporter 600 kg pour être fonctionnel…

En 1984 est testé un break 280 TE équipé, lui, d'un moteur essence-hydrogène. Cette technique permet d'économiser jusqu'à 30 % de carburant. Mais l'expérience s'arrête là devant les hautes températures de combustion et les émissions d'oxyde d'azote et de $CO_2$ allant à l'inverse du but recherché…

C'est ensuite un moteur à hydrogène (*wasserstoff* en allemand) qui est monté sur une fourgonnette 310T, puis sur une berline W124 en 1986. Fonctionnant par oxydation du dihydrogène ($H_2$) par le dioxygène ($O_2$), il ne produit que de l'eau ($H_2O$) et de l'énergie. Cela semble répondre au besoin d'air pur des villes, mais la production de l'hydrogène est particulièrement polluante. De plus, ces moteurs consomment le double de l'essence pour parcourir le même kilométrage et la distribution de l'hydrogène nécessite la mise en place d'un réseau.







Le réservoir d'hydrogène d'une W124.




Le moteur électrique de l'une des 190 E Elektro W201.

## LES DÉVELOPPEMENTS DE L'ÉLECTRICITÉ

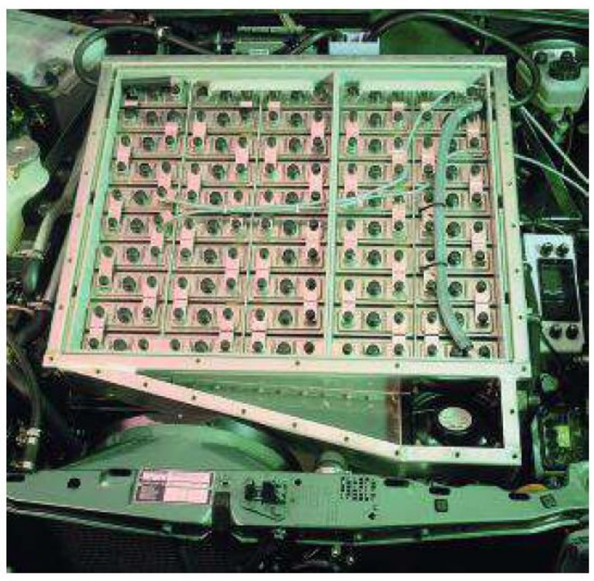
Les années 1990 sont marquées, chez Mercedes-Benz, par des essais de grande ampleur : jusqu'à 100 000 km annuels en conditions réelles d'utilisation. Ils sont effectués par des berlines et des fourgonnettes avec différentes combinaisons batterie-moteur. À partir de 1992, sur l'île de Rügen, en mer Baltique, est lancée une recherche à grande échelle sur la mobilité électrique avec dix berlines de la série 201 et dix fourgonnettes MB 100 équipées de différents concepts de propulsion électrique. Jusqu'en 1996, les véhicules vont faire leurs preuves sur le terrain lors d'essais financés par le gouvernement allemand à hauteur de 60 millions de DM. L'objectif est de tester les véhicules électriques et leurs systèmes énergétiques, y compris les batteries, dans le cadre d'une utilisation quotidienne. Les dix berlines de la série 201 sont équipées de différents composants de propulsion électrique à Sindelfingen. Au cours de l'essai en conditions réelles, la recharge a lieu dans des stations-service équipées de systèmes photovoltaïques, car l'importance de l'électricité issue de sources renouvelables pour une mobilité neutre en $CO_2$ est déjà évidente en 1992. Enfin, en 1993, sur une berline W202, est développée une batterie Zebra, rechargeable au sel fondu, basée sur des matériaux couramment disponibles, principalement le nickel métallique, le sodium et le chlorure du sel de table bien connu. Elle est techniquement connue sous le nom de batterie sodium-nickel-chlorure.




Deux des nombreuses W201 et W202 d'essais électriques.



Les essais sur l'île de Rügen de 1992 à 1996.



Essai de batteries cadmium-nickel de 1992.



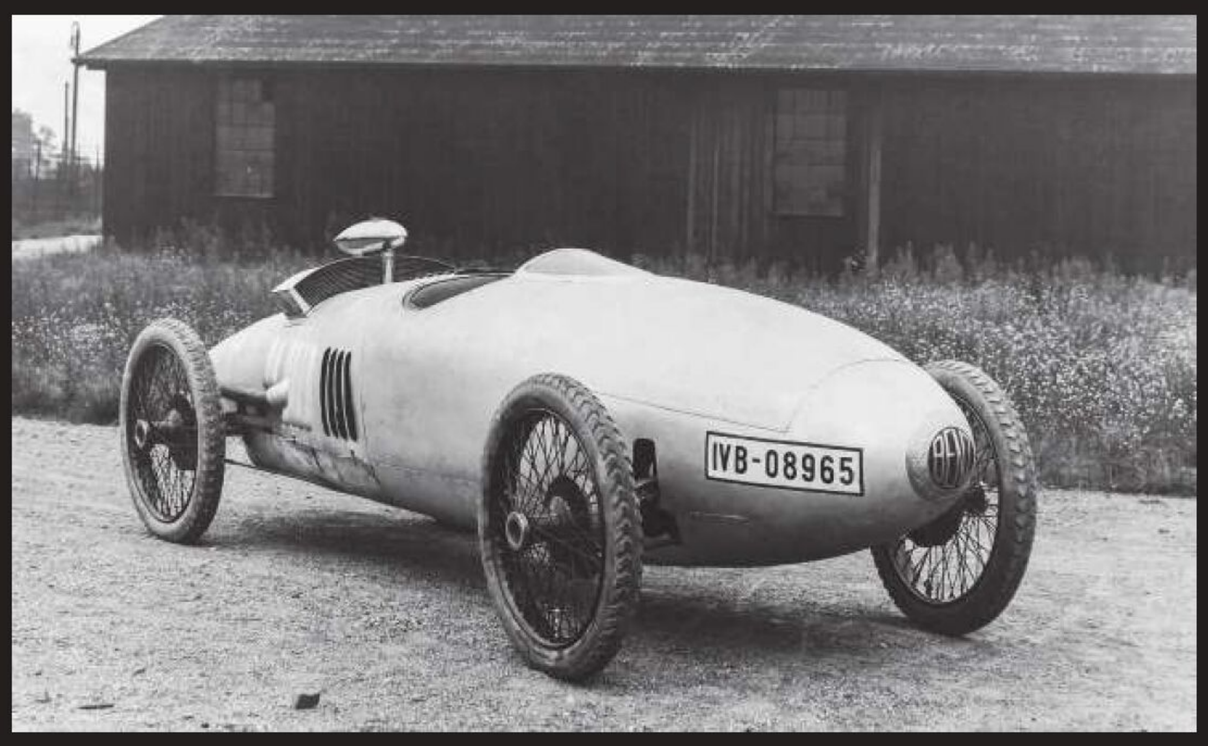
Essai des batteries Zebra de 1993.

Au travers de ces multiples essais, on comprend, d'une part, la focalisation du développement sur les moteurs thermiques à pétrole depuis un siècle et, d'autre part, le manque de vision technique, économique ou politique claire de l'avenir énergétique qui vont conduire les constructeurs à suivre différentes pistes à la fois. On verra que les années 2000 ne diffèrent que par des choix techniques, comme la pile à combustible utilisant l'hydrogène pour fournir l'électricité au moteur, ou les moteurs hybrides essence-électriques ou Diesel-électriques. ■

# Indispensable !
# Le hors-série #4




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

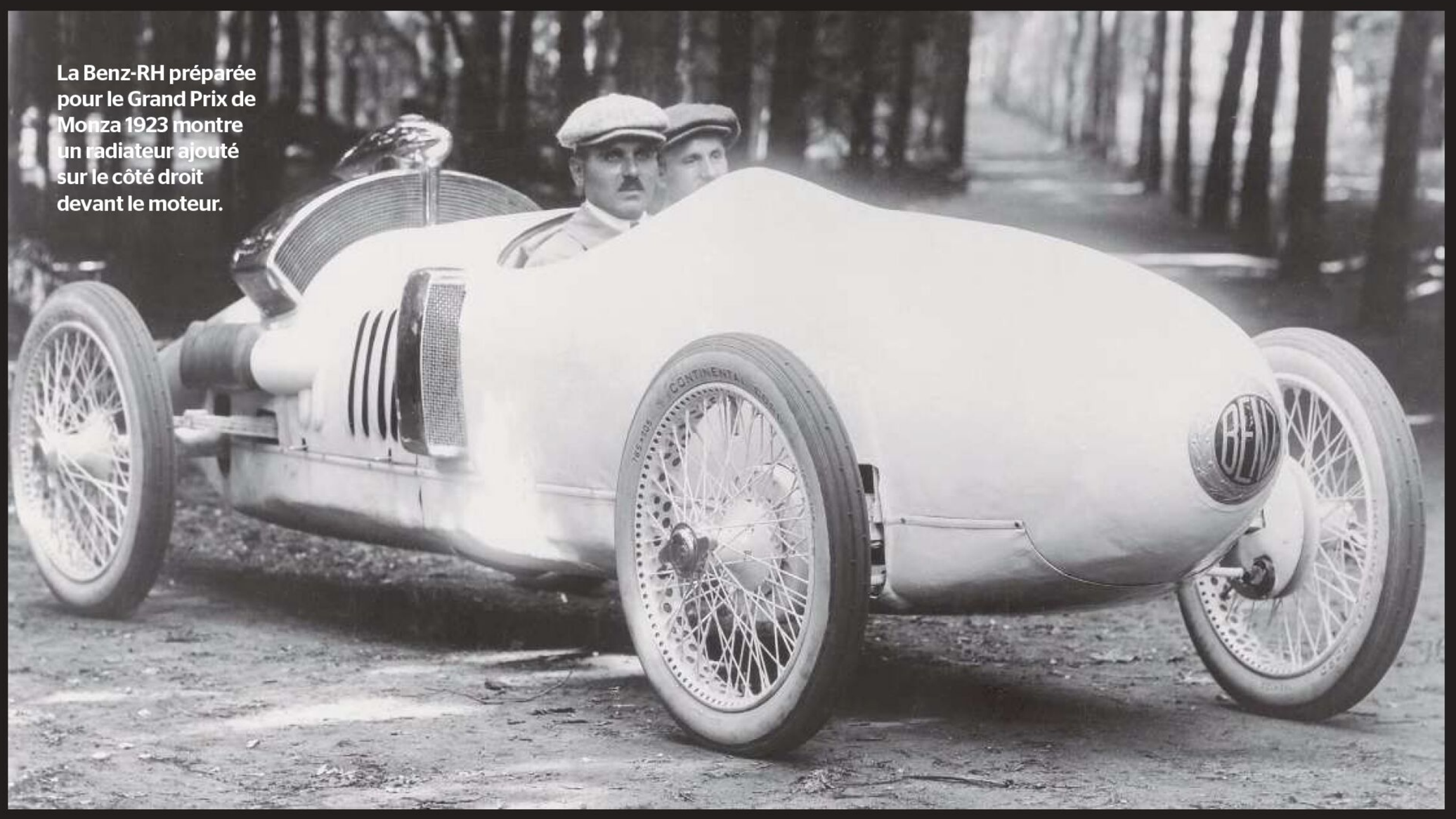



# Benz-RH Tropfenwagen

## *La goutte d'eau*

**LORSQUE DE L'EAU CHUTE LIBREMENT DANS L'AIR, SE SÉPARANT EN DE NOMBREUX ÉLÉMENTS, CHACUN DE CEUX-CI PREND UNE FORME RONDE CRÉÉE PAR SON POIDS ET LA VITESSE DE SA CHUTE. UNE GOUTTE D'EAU EN DÉPLACEMENT N'A DONC PAS LA FORME OVALISÉE À QUI L'ON DONNE CE NOM. ON DEVRAIT DONC PARLER DE LARME, CE QUI SERAIT PLUS JUSTE, MAIS PLUS TRISTE. NÉANMOINS, PLUSIEURS AUTOMOBILES ONT REÇU LE NOM DE TROPFENWAGEN.**

*Texte : Hubert Baradat – Photos : Mercedes-Benz Classic*




La Benz-RH préparée pour le Grand Prix de Monza 1923 montre un radiateur ajouté sur le côté droit devant le moteur.

**La Rumpler Tropfenwagen de 1921 montre toute sa finesse et son originalité sur cette vue récente.**

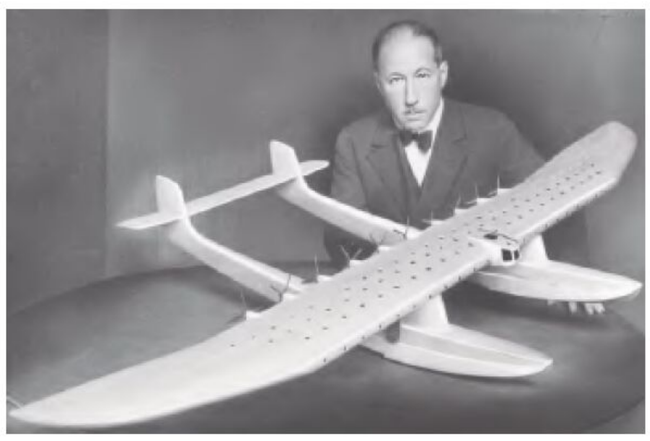




**Passée dans un tunnel de mesures aérodynamiques, la Tropfenwagen déclare un étonnant Cx de 0,28. Une bonne voiture est aujourd'hui à 0,26.**

La Tropfenwagen (« voiture-goutte ») est conçue, à l'origine, par l'ingénieur aéronautique Edmund Rumpler qui la présente à l'exposition automobile de Berlin en 1921. On y trouve déjà le pare-brise en plusieurs parties incurvées qu'on verra plus tard sur les avions de chasse. Très nouvelle, la voiture est équipée d'un moteur à l'arrière et d'un intérieur à trois rangées de sièges en comptant celui du chauffeur.

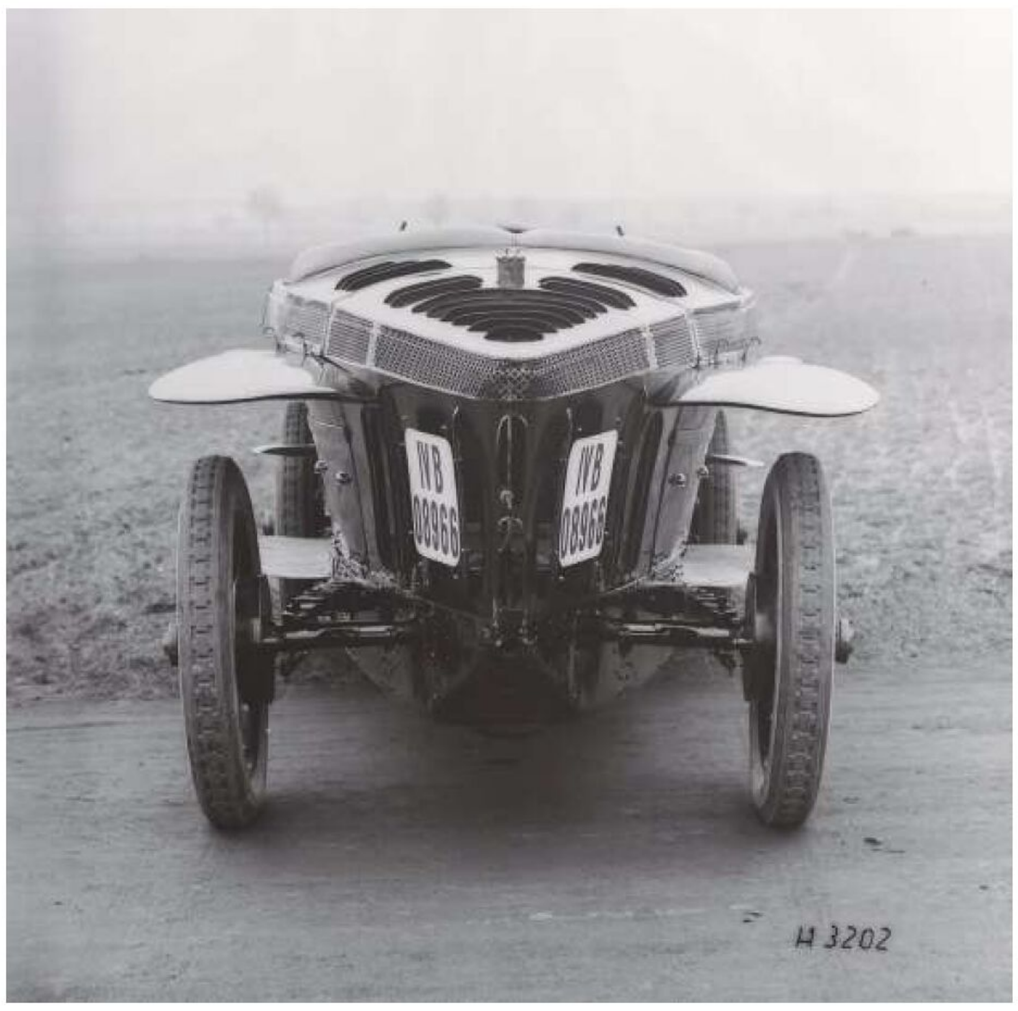
Après avoir monté des moteurs Siemens à six cylindres en W sujets à nombreux problèmes, Rumpler choisit, fin 1921, un quatre cylindres en ligne Benz de 2 610 cm³ et 30 ch permettant 115 km/h grâce à une carrosserie entièrement ouverte comme un spyder de course. Intéressé par cette conception ultramoderne équipée d'un de ses moteurs, Benz obtient en 1922 les droits de reproduction de la voiture.



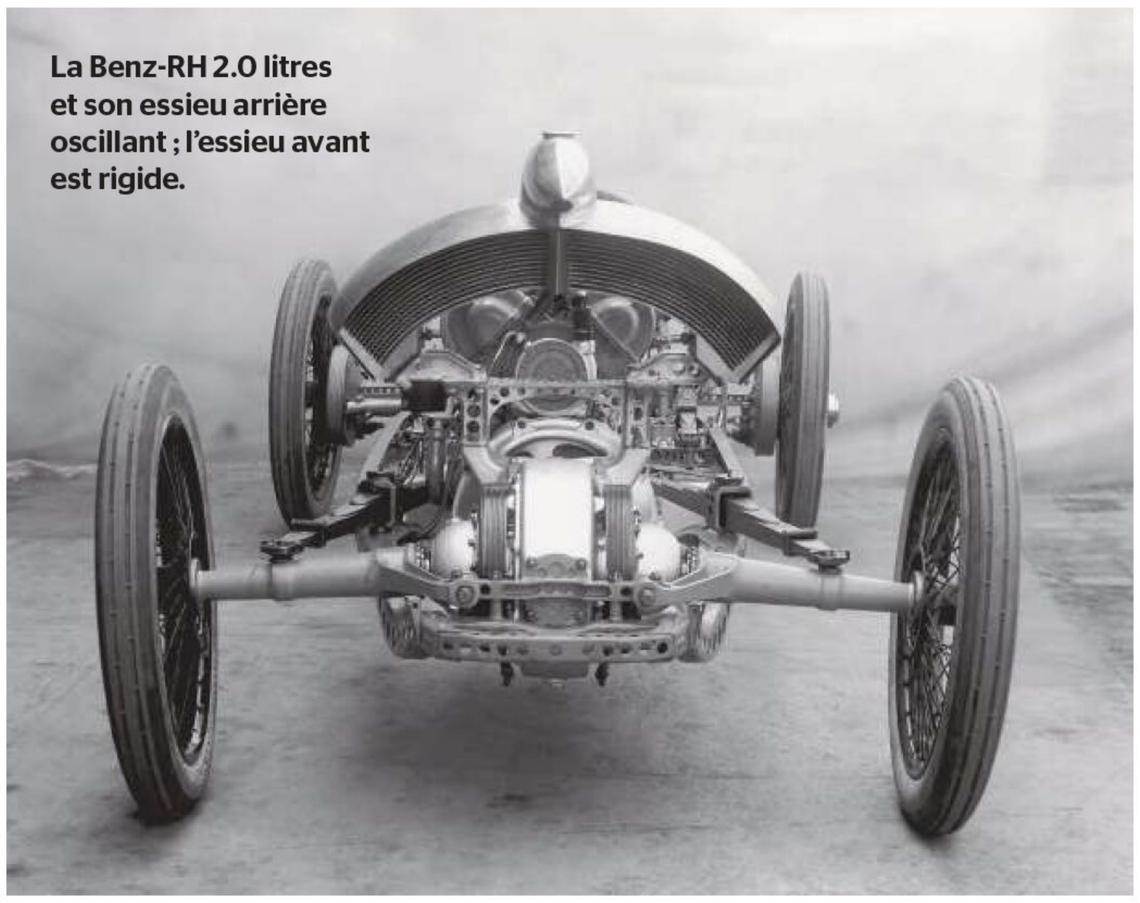
**Comme beaucoup d'aérodynamiciens de l'époque, Edmund Rumpler vient de l'aéronautique.**

Sont alors fabriquées quatre voitures de course : les Benz-RH Tropfenform Rennwagen. En raison de la situation économique de l'époque, elles ne sont achevées qu'en 1923. Trois Benz-RH font leurs débuts au Grand Prix d'Italie, à Monza, le 9 septembre 1923. L'une abandonne, une autre finit non classée, mais la troisième, pilotée par Fernando Minoia, termine 4e, à quatre tours du vainqueur, après 5 h 30 de course. Pour cette épreuve, les voitures sont dotées d'un radiateur externe supplémentaire sur le côté droit, devant le moteur. Un an plus tard, elles subissent une nouvelle modification : les freins à tambour des roues arrière sont déplacés du centre de l'essieu vers les moyeux. De plus, les voitures sont équipées d'une nouvelle fusée de direction à la place

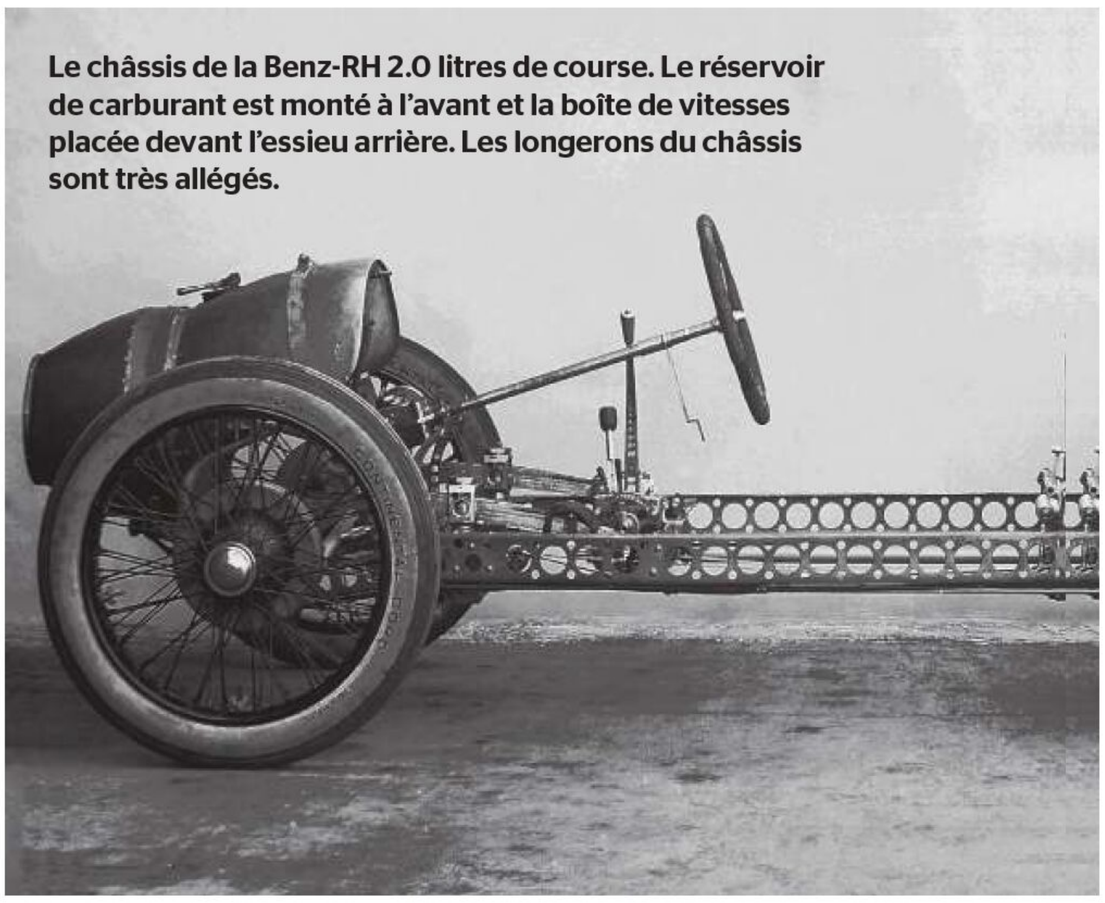



**La curieuse carrosserie spyder de la Rumpler Tropfenwagen, équipée d'un moteur Benz de 30 ch, permettait d'atteindre 115 km/h.**



La Benz-RH 2.0 litres et son essieu arrière oscillant ; l'essieu avant est rigide.



Le châssis de la Benz-RH 2.0 litres de course. Le réservoir de carburant est monté à l'avant et la boîte de vitesses placée devant l'essieu arrière. Les longerons du châssis sont très allégés.

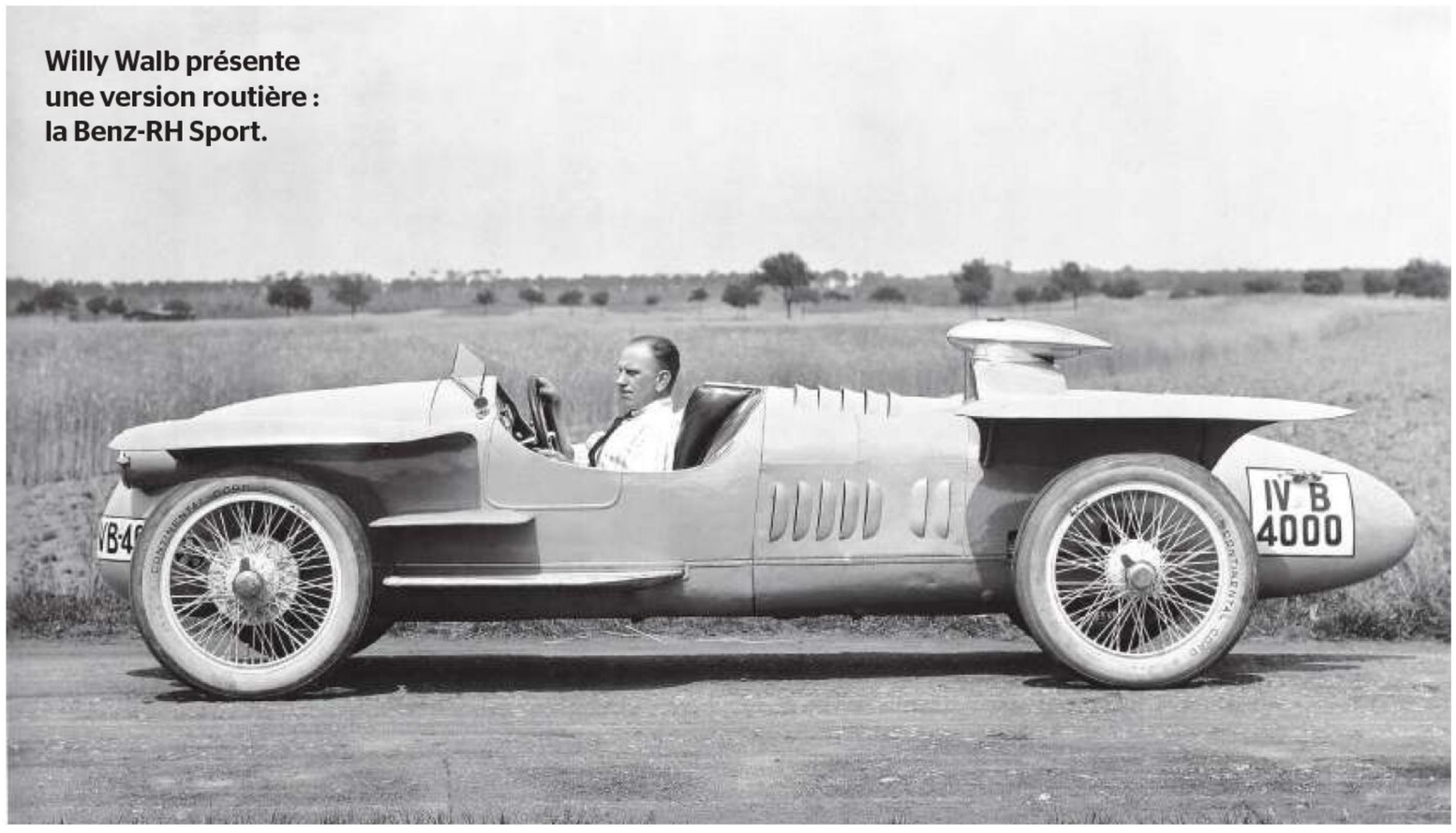
## Les trois Benz-RH 2.0 litres au Grand Prix d'Italie, à Monza, le 9 septembre 1923.



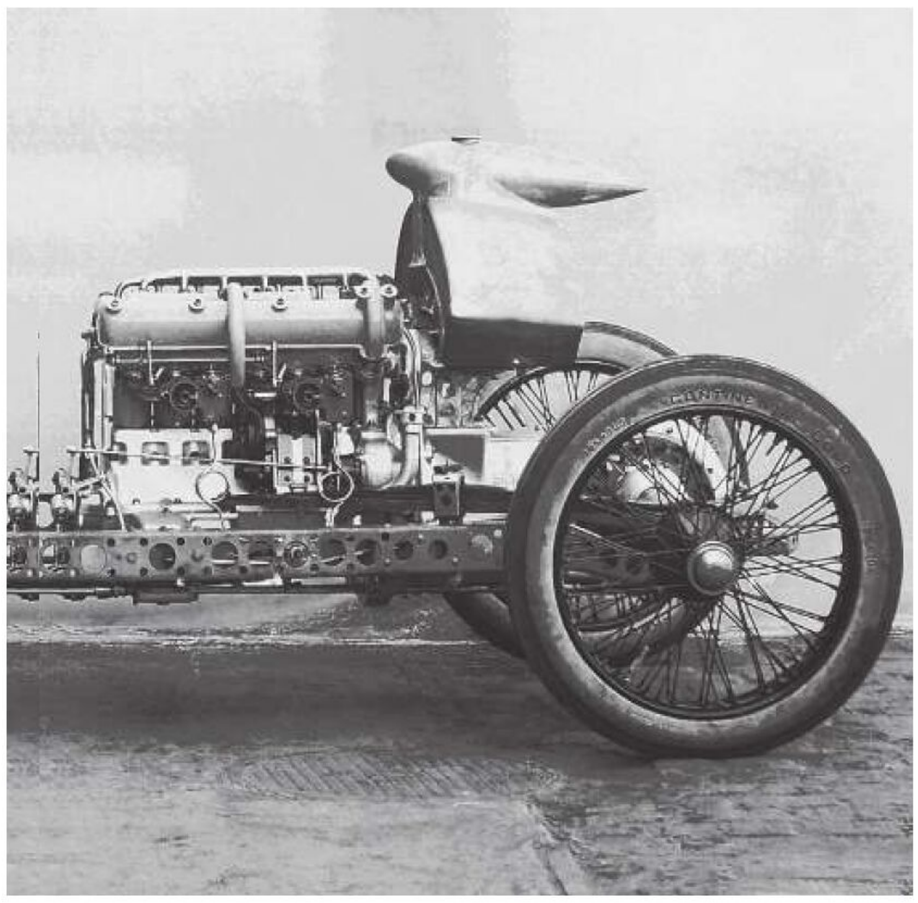


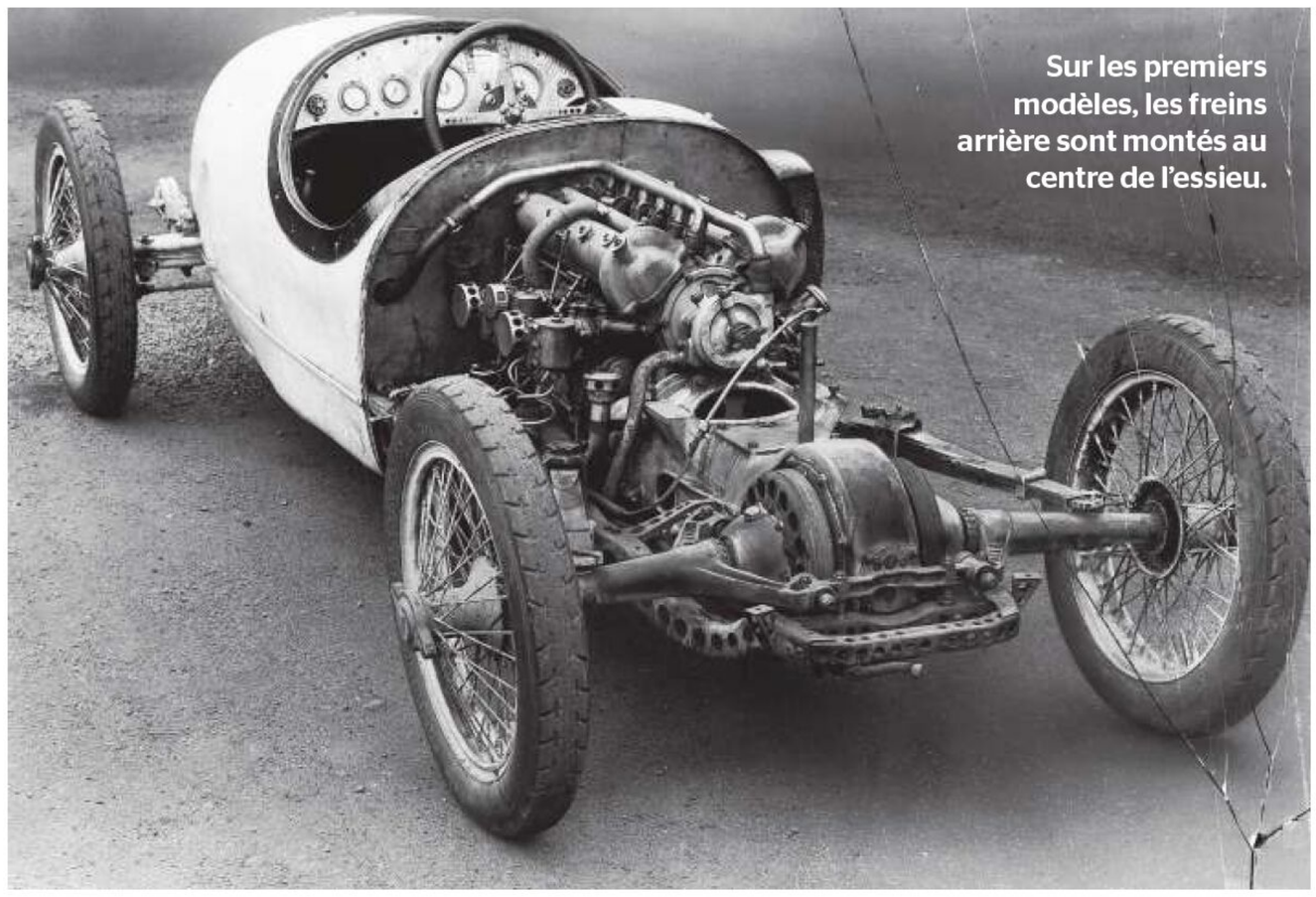
de l'essieu avant droit. Ces Benz-RH sont animées par un moteur six cylindres de 1 997 cm³ fournissant 90 ch. Pesant seulement 750 kg et d'une longueur de 4,53 m, leur forme étonnante leur permet d'atteindre 185 km/h.

À partir de 1924, une version Sport de la Benz-RH, avec une carrosserie modifiée, est fabriquée à quelques exemplaires et participe avec succès à diverses courses et essais en montagne aux côtés de la voiture de course. Elle est notamment pilotée par Willy Walb, l'ingénieur-pilote de chez Benz. En 1995, à titre publicitaire et dans le but d'annoncer l'arrivée de la nouvelle Classe E W210 avec ses quatre phares originaux et ses formes aux angles adoucis, la Benz-RH est utilisée, affichant son toujours étonnant profil. ■

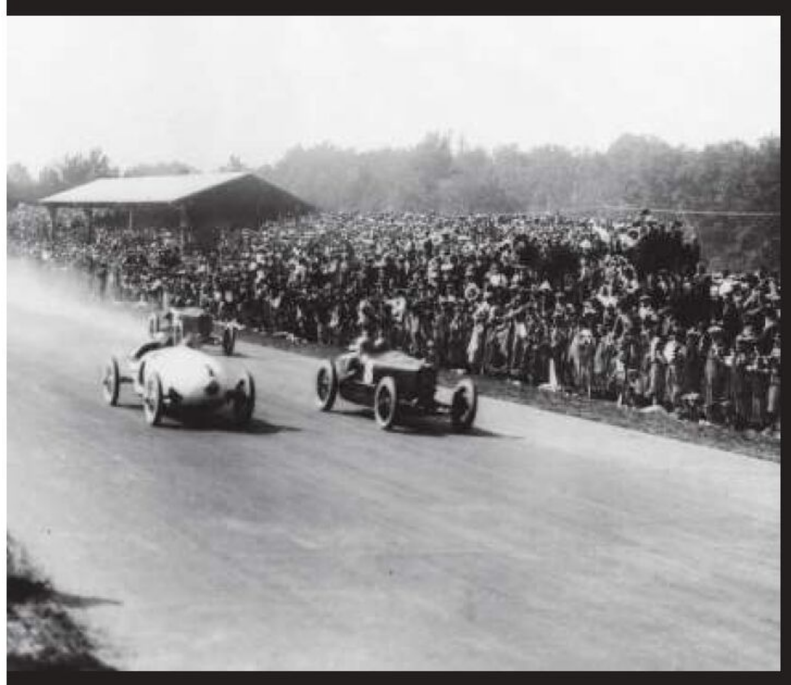


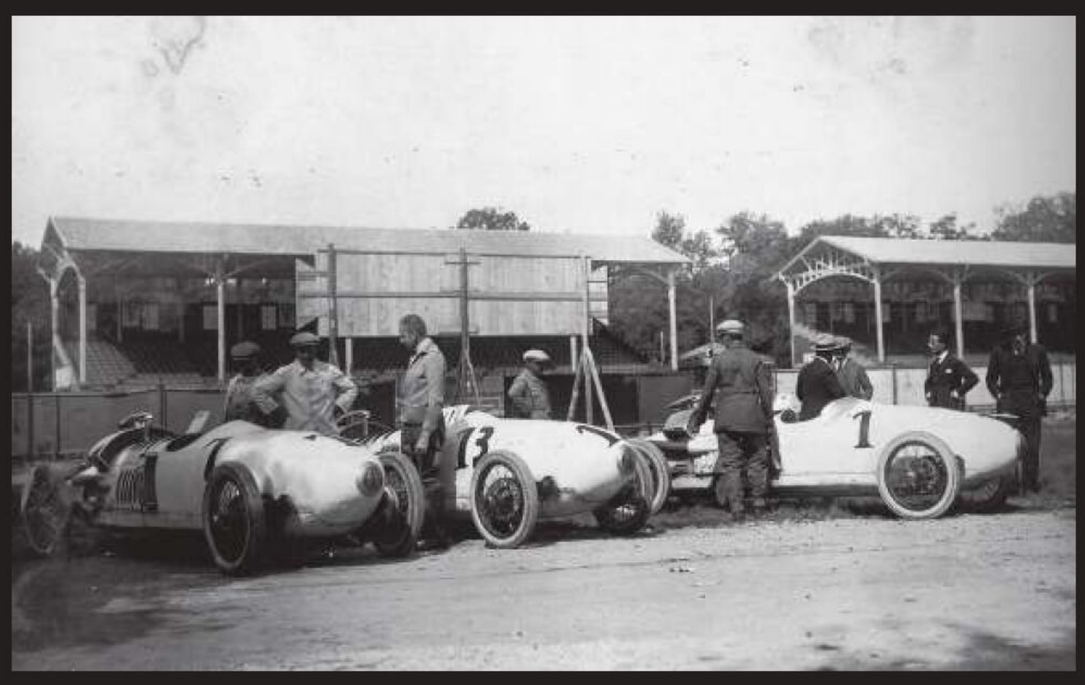

Willy Walb présente une version routière : la Benz-RH Sport.





Sur les premiers modèles, les freins arrière sont montés au centre de l'essieu.





Fernando Minoia (#1) termine 4e après 76 tours ; Franz Horner (#7), après 71 tours, n'est pas classé ; Willy Walb (#13) doit abandonner après 29 tours.




La Benz-RH Sport au départ d'une course de côte avec Willy Walb au volant.




La Benz-RH sert d'appel à la sortie de la W210 en 1995. *« Quand les voitures de course ressemblaient encore à des boîtes à chaussures, nous sommes arrivés avec cette fusée. »*

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



Coupé 300 SLR 1955 au 1/18e chez CMC.



Break Bentley S2 sur base Mercedes W111 par Wendler chez Matrix.



Berline 220 S W111 au 1/18e chez Norev.

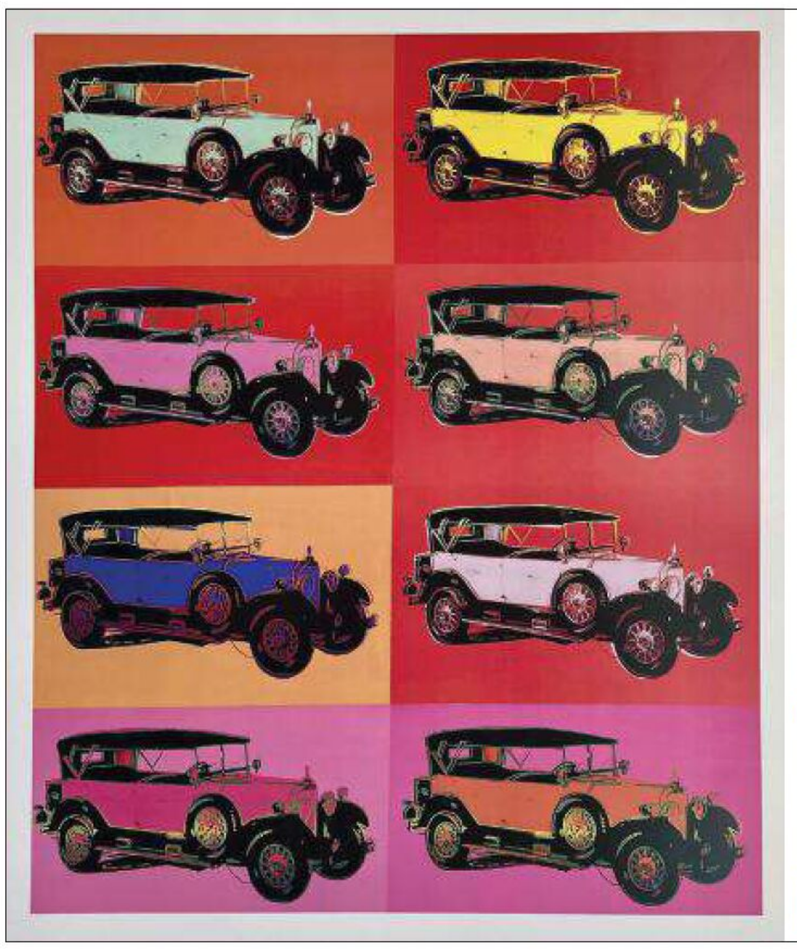



300 SLR W196 S du Mans 1955 chez Spark.





680 S 1928 carrossée par Ganglof pour Peter Ustinov chez Ilario.







Mercedes 15/70/100 ch 1924 et le modèle capoté reprenant celui de l'affiche d'Andy Warhol chez Ilario.



Roadster 230 SL chez Norev.



300 D W115 USA 1974 chez Great Iconic Models.



560 SEC AMG Wide Body chez Solido.



500 SLC 6.0 AMG 1981 au 1/18e chez KK Scale.



600 Pullman Limousine au 1/18e chez KK Scale.



Actros 3341 route ou rail, chez Zong Heng Models.







280 E W123 Londres-Sydney 1972 chez Matrix.



450 SLC au 1/18e chez KK Scale.



600 landaulet au 1/18e chez KK Scale.



560 SEC C123 chez Maxichamps.

# Sites & Forums

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

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

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

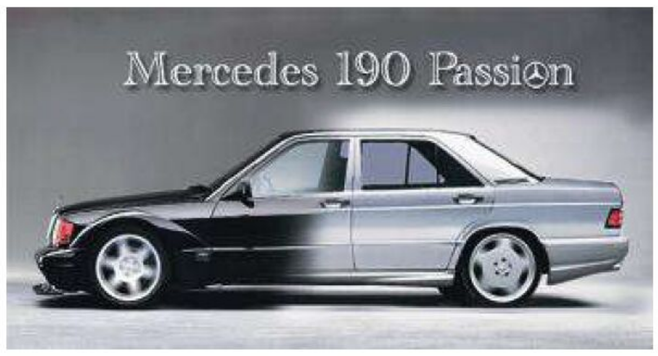
### Unimog-mania
Le site des Unimog et MB-Trac :
**https://www.unimog-mania.com/**

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

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

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

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



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



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



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

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



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

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



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



PHOTOS DR

# SL SERVICE

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR MERCEDES DE COLLECTION




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

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


190SL


230-280SL R113


280-560SL R107


280-600SL R129


W-170-SLK


180-220 PONTON


220-300 W111B


250-280SE W108


220-300 W111C


W-114


W-115


W-116

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

03 88 82 70 52 @ info@slservice.fr

www.slservice.fr

Recherche personnalisée de pièces

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






# LE SPÉCIALISTE DES PAGODES

■ Restauration ■ Entretien ■ Achat / Vente

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes

☎ 06 76 54 04 70

parispagode@orange.fr

PARIS PAGODE
MERCEDES SL PASSION

# COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

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



☐ N° 17



☐ N° 19



☐ N° 20



☐ N° 22



☐ N° 23



☐ N° 24



☐ N° 26



☐ N° 27



☐ N° 28



☐ N° 29



☐ N° 30



☐ N° 31



☐ N° 32



☐ N° 33



☐ N° 34



☐ N° 35



☐ N° 36



☐ N° 37



☐ N° 38



☐ N° 39



☐ N° 40



☐ N° 41



☐ N° 42



☐ N° 43



☐ N° 44



☐ N° 45



☐ N° 46



☐ N° 47



☐ N° 48



☐ N° 49



☐ N° 50



☐ N° 51



☐ N° 52



☐ N° 53



☐ N° 54



☐ N° 55



☐ N° 56



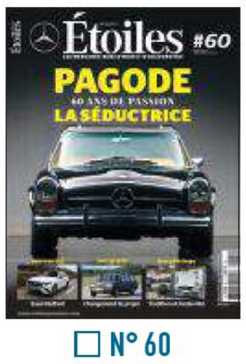
☐ N° 57



☐ N° 58



☐ N° 59



☐ N° 60



☐ HS#1 - Guide collection 2019/2020



☐ HS#2 - Guide collection 2020/2021



☐ HS#3 - Guide collection 2021/2022



☐ HS#4 - Guide collection 2022/2023

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

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

☐ 17 ☐ 19 ☐ 20 ☐ 22 ☐ 23 ☐ 24 ☐ 26 ☐ 27 ☐ 28 ☐ 30 ☐ 32 ☐ 34 ☐ 35 ☐ 39 ☐ 41 ☐ 44
☐ 47 ☐ 48 ☐ 49 ☐ 50 ☐ 51 ☐ 52 ☐ 53 ☐ 54 ☐ 55 ☐ 56 ☐ 57 ☐ 58 ☐ 59 ☐ 60

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

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

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

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

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

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

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

◯ M ◯ Mme

Nom .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal .....

Ville .....

Pays .....

E-mail (obligatoire) .....

## COMMANDEZ VOS ANCIENS NUMÉROS SUR *etoilespassion.com*

# Étoiles PASSION

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

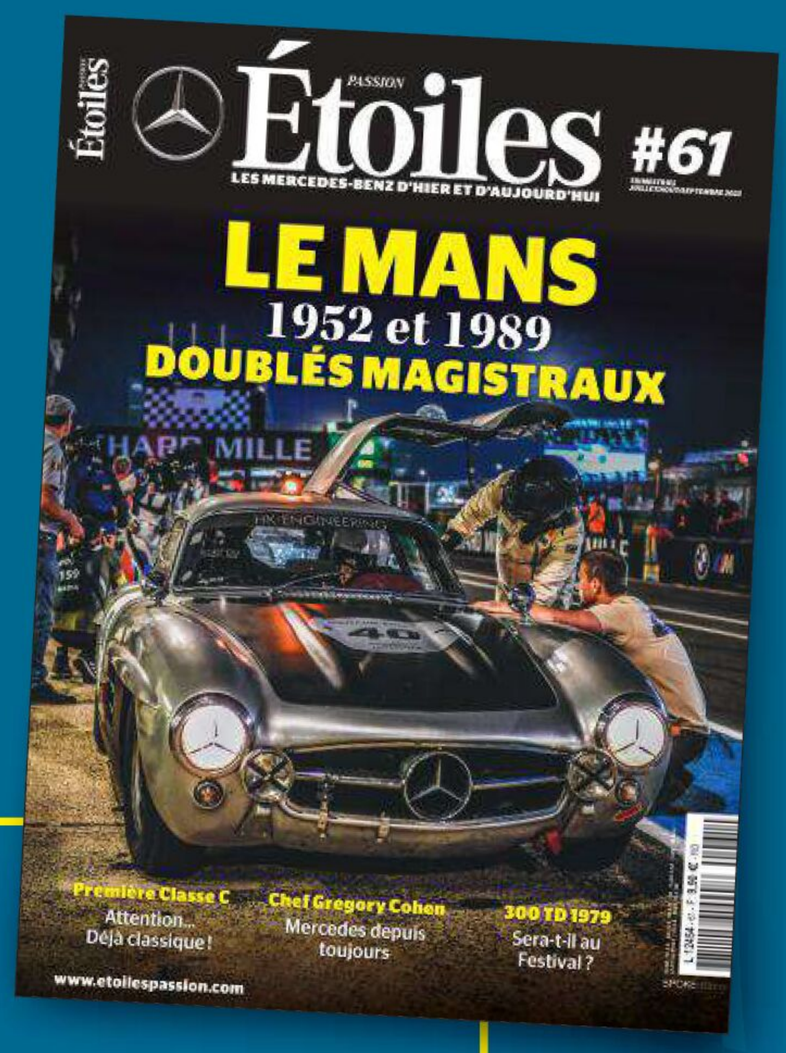
# ABONNEZ-VOUS !

## FORMULE 1 AN
**ABONNEMENT 4 NUMÉROS**
**35 €** au lieu de 39,60 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 47 €

## FORMULE 2 ANS
**ABONNEMENT 8 NUMÉROS**
**69 €** au lieu de 79,20 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 93 €

## FORMULE 1 AN STAR
**ABONNEMENT 4 NUMÉROS**
**+ 1 HORS-SÉRIE**
**48 €** au lieu de 43,50 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 62 €

## FORMULE 2 ANS STAR
**ABONNEMENT 8 NUMÉROS**
**+ 2 HORS-SÉRIES**
**95 €** au lieu de 107 €
Tarif France métropolitaine
Hors France : 123 €







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

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

## BULLETIN D'ABONNEMENT À DÉCOUPER ET À RENVOYER

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

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

**FORMULE 1 AN**
☐ 35 € (France)
☐ 47 € (Étranger)

**FORMULE 1 AN STAR**
☐ 48 € (France)
☐ 62 € (Étranger)

**FORMULE 2 ANS**
☐ 69 € (France)
☐ 93 € (Étranger)

**FORMULE 2 ANS STAR**
☐ 95 € (France)
☐ 123 € (Étranger)

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

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

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

◯ M ◯ Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Code postal : .....

Ville : .....

Pays : .....

Tél. : .....

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

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

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

EP 61

# PETITES ANNONCES

## GRATUITES*

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

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



**C 43 AMG**
1998, 126 000 km, 24 900 €. Colmar, France. Tél. : +33 3 33 89 80 25



**190 SL**
1956, 10 000 km, 120 000 €. Carry-le-Rouet, France. Tél. : +33 3 36 58 95 25



**240 W**
1975, 150 000 km, 8 990 €. Carentan, France. Tél. : +33 3 36 78 20 17



**230 SL**
1967, 150 000 km, 53 000 €. Caen, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**CE 300 SportLine A**
1991, 159 000 km, 8 900 €. Bucarest, France. Tél. : +33 3 36 62 96 81



**SLK 350 A**
2005, 108 980 km, 13 000 €. Bourguignon, France. Tél. : +33 3 37 81 04 96



**SL 280 Pagode**
1969, 28 500 km, 89 000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**S 300 Turbo D Prestige**
1996, 300 000 km, 6 000 €. Bondy, France. Tél. : +33 3 36 03 43 97



**S 300 SEL**
1992, 175 000 km, 15 000 €. Bagnols-en-Forêt, France. Tél. : +33 3 36 70 29 11



**SL 600**
1993, 83 850 km, 67 500 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 11 70 15



**SLK 230**
1999, 54 434 km, 11 700 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 64 58 15



**230 Pagode**
1966, 126 700 km, 104 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 65 44 80



**190 E Evolution 2**
1990, 47 000 km, 280 000 €. Paris, France. Tél. : +33 3 31 42 18 48



**SL 500 W129**
1992, 167 000 km, 20 500 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 65 44 80



**SL 350**
1973, 300 000 km, 28 000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**C 220 CDI Sport Edition**
2007, 180 205 km, 5 900 €. Aucamville, France. Tél. : +33 3 36 36 36 46



**SL 280**
1995, 151 500 km, 17 800 €. Aubergenville, France. Tél. : +33 3 36 75 00 27



**190 SL**
1961, 45 020 km, 119 000 €. Guerande, France. Tél. : +33 3 36 14 01 43



**E 230 W123**
1982, 186 900 km, 11 990 €. La Madeleine, France. Tél. : +33 3 36 11 02 80



**380 W107**
1984, 222 274 km, 29 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 65 44 80

Mercedes-Damien

# La boutique Etoile MD

## Les pièces détachées pour les passionnés !

http://www.etoilemd.com

nouveau

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

**Appelez-nous au 06 07 38 14 86**

E-mail : boutique@mercedes-damien.com



PayPal Colissimo suivi

## Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !



**Plus de 1 600 000** de messages postés,

**Plus de 72 000** membres,

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

http://mercedes-benz.forumactif.com

Suivez-nous sur facebook

**Mercedes-Damien** est partenaire

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

# PETITES ANNONCES


**PRESTIGE AUTO RADIO**



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

Depuis 20 ans, une expérience et une passion uniques.

www.prestigeautoradio.fr

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




**S 500**
2002, 59 500 km, 79 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 31 42 18 48



**SL 250 Pagode « California »**
1967, 25 000 km, 114 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 31 42 18 48



**SL 280**
2001, 60 438 km, 37 800 €. Nuits-Saint-Georges, France. Tél. : +33 3 33 80 61 03



**220 SEb**
1963, 76 000 km, 109 990 €. Nice, France. Tél. : +33 3 77 16 72 6



**190 D**
1991, 198 000 km, 7 990 €. Metz, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**SL 280 R129**
1993, 215 000 km, 13 990 €. Metz, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**S 350 Diesel**
1994, 147 890 km, 11 790 €. Metz, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**SL 280 Pagode**
1970, 31 450 km, 135 000 €. Menton, France. Tél. : +33 3 36 62 78 48



**220 S Ponton**
1960, 23 000 km, 123 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**300**
1965, 53 400 km, 150 000 €. Auch, France. Tél. : +33 3 36 73 64 46



**450**
1978, 98 200 km, 45 000 €. Auch, France. Tél. : +33 3 36 73 64 46



**SLR Mc Laren 722**
2007, 22 000 km, 620 000 €. Annecy, France. Tél. : +33 3 36 03 11 77



**280 SE**
1969, 25 200 km, 34 600 €. Alès, France. Tél. : +33 3 36 46 05 40



**SL 450 EU**
1974, 169 500 km, 32 000 €. Alès, France. Tél. : +33 3 36 46 05 40



**300 SE**
1966, 60 000 km, 74 000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**SLK 200 KR 170**
2004, 94 084 km, 12 500 €. Avignon, France. Tél. : +33 3 34 90 14 27



**G 290 Long GD Break**
1997, 250 000 km, 30 000 €. Wattrelos, France. Tél. : +33 3 37 86 76 05



**240**
1975, 236 000 km, 8 900 €. Viriat, France. Tél. : +33 3 37 77 93 06



**E 290 TD Avantgarde**
1996, 273 171 km, 6 500 €. Verneuil-sur-Seine, France. Tél. : +33 3 36 50 32 52



**E 220 D Avantgarde**
1998, 100 000 km, 4 500 €. Vandoeuvre, France. Tél. : +33 3 37 81 09 24



**E 55 AMG W 210 Avantgarde A**
2000, 211 000 km, 17 990 €. Nice, France. Tél. : +33 3 37 71 67 26



**SL 280 Pagode**
1971, 3 500 km, 215 000 €. Monaco, France. Tél. : +33 3 36 09 96 34

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

# PETITES ANNONCES



**280 PAGODE**
1971, 104000 km, 89900 €. Mommenheim, France. Tél. : +33336880874



**190**
1961, 72408 km, 178000 €. Marcq, France. Tél. : +33336142411



**280 SL Pagode**
1968, 58500 km, 145000 €. Lys-Lez-Lannoy, France. Tél. : +33333206530



**S 280 SE W126**
1983, 304 km, 6700 €. Le Muy, France. Tél. : +33334949603



**C 180 Avantgarde**
2009, 65161 km, 14900 €. Paris, France. Tél. : +33336645815



**CL 320 BRABUS G36**
1994, 177726 km, 33000 €. Porto Vecchio, France. Tél. : +33334955367



**CLK 200 K Elegance**
2001, 198000 km, 6450 €. Pineuilh, France. Tél. : +33336306409



**280 SE 3.5**
1970, 65500 km, 112900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33331762417



**190 D 2.5**
1991, 165000 km, 5000 €. Mons, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**E 220 Prestige A**
1995, 206000 km, 14500 €. Milhac, France. Tél. : +33336736070



**SL 320 R129**
1995, 127200 km, 19000 €. Metz, France. Tél. : +33337430197



**450 SE**
1978, 185000 km, à restaurer, 3500 €. Meauzac, France. Tél. : +33336529355



**280 cabrio**
1968, 41324 km, 79000 €. Jauche, France. Tél. : +33324782841



**E 420 E42 AMG Stage 3**
1994, 83000 km, 65000 €. Dinan, France. Tél. : +33336148989



**G 290 Turbo D**
1998, 171000 km, 32000 €. Dijon, France. Tél. : +33336898812



**SLS AMG Black Series**
2014, 6200 km, 950000 €. Comines, France. Tél. : +33337871402



**500 E**
1992, 272900 km, 47500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33331762417



**SL 380**
1981, 154810 km, 18000 €. Le Havre, France. Tél. : +33331766332



**C 180 Elegance**
1995, 181678 km, 3490 €. Laval, France. Tél. : +33332435674



**S 500 A**
1993, 180600 km, 18000 €. Auch, France. Tél. : +33336736446



**190 SL**
1962, 13081 km, 119900 €. Athis Mons, France. Tél. : +33331604852



**SL 60 AMG A**
1997, 96500 km, 88900 €. Annecy, France. Tél. : +33336031177



**560 SL**
1987, 245500 km, 24990 €. Marseille, France. Tél. : +33336217500



**E 280**
1973, 248000 km, 1500 €. Tourcoing, France. Tél. : +33336956105

# AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques







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

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

*Région Ile de France, autres régions sur demande

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

www.autohaus60.com

# ACHAT - VENTE - LOCATION

## Spécialiste mercedes w107 et classiques




LOKAstar

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



# PETITES ANNONCES



**300 TE 24S Sportline A**
1992, 202 000 km, 12 990 €. Toulouse, France. Tél. : +33 3 36 95 18 89



**E 50 AM W210 Avantgarde A**
1997, 134 000 km, 30 000 €. Toulouse, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**220 SB HECKEFLOSSE**
1964, 62 000 km, 14 000 €. Saint-Romain, France. Tél. : +33 3 36 30 56 00



**190 E 2.0**
1986, 145 360 km, 3 600 €. Salles-la-Source, France. Tél. : +33 3 36 01 16 46



**300 W123**
1983, 359 000 km, 5 200 €. Sainte-Livrade-sur-Lot, France. Tél. : +33 3 37 80 03 26



**450 SLC AMG C107**
1978, 180 000 km, 18 750 €. Pont-L'Abbé, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**G 250 GD**
1989, 152 300 km, 16 500 €. Pont-L'Évêque, France. Tél. : +33 3 36 49 38 02



**SL 450**
1978, 169 000 km, 22 900 €. Nice, France. Tél. : +33 3 36 09 57 38



**G 300 GD**
1991, 166 348 km, 54 900 €. Toulouse, France. Tél. : +33 3 35 64 33 02



**E 280 Elégance**
1998, 293 642 km, 3 450 €. Toulouse, France. Tél. : +33 3 36 52 68 15



**SL 280**
1970, 103 000 km, 115 000 €. Suce-sur-Erdre, France. Tél. : +33 3 36 47 26 33



**CL 220 CDI**
2003, 68 000 km, 8 890 €. Albertville, France. Tél. : +33 3 36 86 67 25



**SL 230**
1965, 18 200 km, 77 500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**300 SEL**
1971, 100 000 km, 29 900 €. Saint-Maurice, France. Tél. : +33 3 36 77 86 36



**G 230**
1985, 85 000 km, 49 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**SL 280**
1981, 101 000 km, 39 000 €. Schlierbach, France. Tél. : +33 3 36 88 10 99



**SL 500 AMG**
1994, 93 900 km, 26 900 €. Sceaux-du-Gatinais, France. Tél. : +33 3 36 85 31 63



**230 SL**
1967, 82 000 €. Lens, France. Tél. : +33 3 37 77 75 67



**280 W123**
1976, 184 000 km, 14 000 €. Avignon, France. Tél. : +33 3 37 69 30 66



**250 DT**
1991, 169 000 km, 1 500 €. Aulnay-sous-Bois, France. Tél. : +33 3 37 67 46 39



**SL 450**
1973, 200 000 km, 11 800 €. Altkirch, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**250 SE**
1967, 86 000 km, 94 000 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**CL 600 Classe**
2007, 97 000 km, 30 990 €. Chaponost, France. Tél. : +33 3 36 95 78 09



**55 AMG BVA**
2005, 197 600 km, 19 880 €. Chambourcy, France. Tél. : +33 3 31 30 58 58



**SL 230 Pagode**
1965, 88 192 km, 74 900 €. Avignon, France. Tél. : +33 3 37 67 23 01



**E 300 D**
1990, 311 888 km, 1 990 €. Gainneville, France. Tél. : +33 3 32 35 30 13



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



**SL 280 W113 Pagode**
1968, 67 500 km, 99 500 €. Chateauneuf-le-Roug, France. Tél. : +33 3 36 03 44 86



**190 SL**
1960, 37 430 km, 260 000 €. Auch, France. Tél. : +33 3 36 73 64 46



**SL 60 AMG**
1992, 163 000 km, 49 900 €. Chateauneuf-le-Roug, France. Tél. : +33 3 36 03 44 86



**C 200 D (W202)**
1994, 255 435 km, 4 500 €. Avignon, France. Tél. : +33 3 34 90 14 27



**SL 450**
1973, 125 000 km, 44 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17




**300**
1981, 137 900 km, 5 500 €. Nice, France. Tél. : +33 3 37 69 68 91



**CE 230**
1991, 71 000 km, 16 000 €. Nice, France. Contact sur www.autoscout24.fr



**500 SEL**
1982, 135 000 km, 17 500 €. Nancy, France. Tél. : +33 3 36 32 89 65



**E 200 Référence A**
1994, 108 000 km, 11 990 €. Montauban, France. Tél. : +33 3 37 69 69 42



**SL 280**
1968, 73 000 km, 97 000 €. Sainte-Maxime, France. Tél. : +33 3 36 08 31 01



**380 SL R107**
1985, 122 000 km, 30 000 €. Reims, France. Tél. : +33 3 33 26 24 36



**190 SL**
1960, 25 564 km, 115 000 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 43 39 99



**450 SLC**
1975, 142 450 km, 19 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 09 65 23



**SL 500**
1980, 160 000 km, 52 000 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 03 69 82



**SL 300**
1993, 160 000 km, 10 900 €. Le Havre, France. Tél. : +33 3 31 76 63 32



**250 D**
1988, 197 029 km, 3 800 €. Laval, France. Tél. : +33 3 24 35 67 4



**S 350 Turbo D**
1994, 85 000 km, 15 900 €. La Ferté Gaucher, France. Tél. : +33 3 36 79 54 75



**S 450 SE W116**
1973, 182 745 km, 11 500 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**SL 300**
1991, 135 790 km, 15 900 €. Le Havre, France. Tél. : +33 3 31 76 63 32




**280 SE**
1968, 18 500 km, 220 000 €. Honfleur, France. Tél. : +33 3 36 07 22 56



**SL 280**
1980, 154 801 km, 27 500 €. Habsheim, France. Tél. : +33 3 36 07 42 17

# PETITES ANNONCES



**190 E 2.3**
1986, 223 600 km, 21 900 €. Saint Suzanne, France. Tél. : +33 3 37 61 33 42



**SLK 230 Kompressor**
1998, 167 735 km, 4 990 €. Villebon-sur-Yvette, France. Tél. : +33 3 36 30 56 34



**SL 350**
2008, 45 600 km, 37 990 €. Vienne, France. Tél. : +33 3 36 59 80 49



**SL 500 W107**
1988, 171 500 km, 39 900 €. Versailles, France. Tél. : +33 3 36 36 36 28



**SLK 200**
1997, 22 932 km, 20 000 €. Versailles, France. Tél. : +33 3 36 01 02 08



**450 R107 W107**
1979, 150 000 km, 19 792 €. Rouen, France. Tél. : +33 3 32 55 99 33



**190 W121**
1961, 5 900 km, 134 900 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 65 44 80



**300 SL**
1986, 97 500 km, 39 990 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. : +33 3 39 88 44 83



**190 SL**
1960, 14 000 km, 125 000 €. Sainte Maxime, France. Tél. : +33 3 36 08 31 01



**G 320**
1996, 215 000 km, 45 900 €. Sainte-Croix-en-Plaine, France. Tél. : +33 3 33 90 50 51



**190 SL**
1960, 14 000 km, 125 000 €. Sainte-Maxime, France. Tél. : +33 3 36 08 31 01



**G 320**
1996, 215 000 km, 45 900 €. Sainte-Croix-en-Plaine, France. Tél. : +33 3 33 90 50 51



**S 350 Turbo D**
1993, 325 000 km, 15 000 €. Magnicourt En Comte, France. Tél. : +33 3 36 98 45 35



**SL 500 A**
1992, 178 000 km, 20 000 €. Livry-Gargan, France. Tél. : +33 3 37 50 39 86



**E 320 CDI Elégance A**
2001, 125 000 km, 11 000 €. Lezay, France. Tél. : +33 3 36 82 74 21



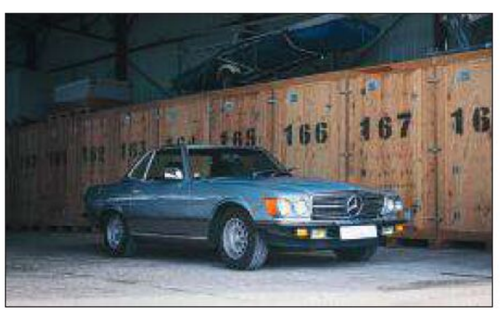
**280 SE**
1969, 6 638 km, 69 000 €. Toulouse, France. Tél. : +33 3 35 64 33 02



**S 300**
1988, 300 000 km, 9 000 €. Le Muy, France. Tél. : +33 3 34 94 96 03



**SL 450**
1974, 109 330 km, 20 000 €. Le Havre, France. Tél. : +33 3 31 76 63 32



**SL 500 R107**
1983, 69 000 km, 34 900 €. Aix-en-Provence, France. Tél. : +33 3 31 76 24 17



**CL 560**
1988, 249 000 km, 27 900 €. Saint-Amand-les-Eaux, France. Tél. : +33 3 36 52 72 57



**SL 500 II**
2002, 150 180 km, 19 900 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. : +33 3 39 88 44 83



**SL 230 Pagode (restaurée)**
1964, 58 000 km, 100 000 €. Paris, France. Tél. : +33 3 36 87 59 80



**C 250 TD (W202)**
1996, 160 000 km, 3 499 €. Sechin, France. Tél. : +33 3 38 81 84 40



**200 E**
1971, 122 000 km, 11 800 €. Metz, France. Contact sur www.autoscout24.fr




# Pierre Brunelin

**SPÉCIALISTE OCCASIONS MERCEDES INDEPENDANT**



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

**Retrouvez tout notre stock sur :**
**www.brunelin.com**

# DSA PARIS

*ENTRETIEN • REPARATION*
*ACHAT • DEPOT VENTE*

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

*Spécialiste*
*Mercedes Benz*

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

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

Etoile 67 Classic

# Clinique ELECTRO - DIESEL

**Avant**



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

Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

**Après**



BOSCH
Diesel Service

www.clinique-electro-diesel.fr

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

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

# LA COTE ÉTOILES PASSION

## Oldtimers



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

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

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

# Youngtimers



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

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

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

# LE CARNET DES BONNES ADRESSES *PASSION* Étoiles

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















PHOTOS D.R.




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

### 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.
Parking Foch - 8 avenue Foch - 75016 Paris
06 14 66 21 47

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

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

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

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

### Paris Pagode
Sous ses appellations successives, cette officine parisienne est active sur le marché des « Pagodes » et des SL en général depuis plus de vingt ans. Une durée qui lui a permis de se forger une expertise totale sur la restauration, l'entretien et le négoce, de la 190 à la 129.
68 rue de la Croix de l'Orme - 78630 Morainvillers
06 76 54 04 70 et *parispagode.fr*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

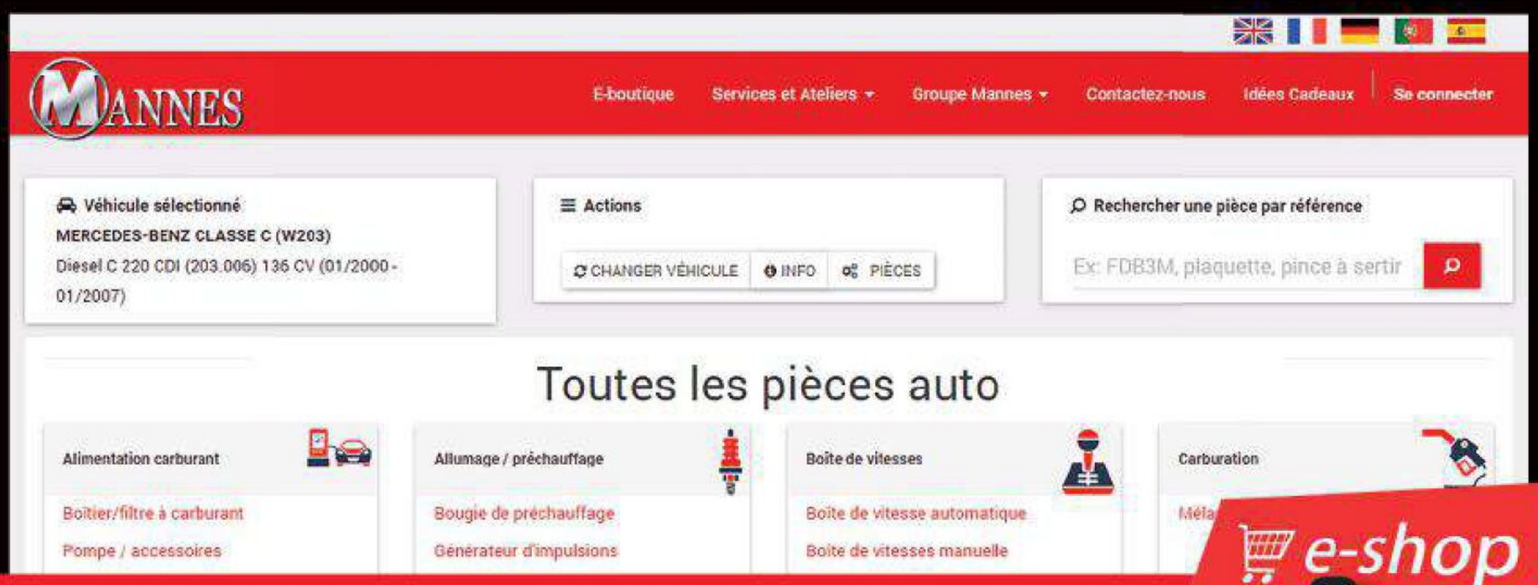
### Passion Detailing
Peinture passée, vernis abimé... Avant de tout repeindre, sachez qu'une ancienne est toujours plus authentique quand elle garde sa couleur d'origine. Alors, même avec Mercedes de trente ou quarante ans, appelez Claire et Sylvain de notre part. Ils sont imbattables en finitions et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

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

MANNES©

## Besoin d'aide pour votre commande web ?

# Tél. : 01.41.50.53.71




N! | NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
FRANCE

## Vente de pièces détachées

# www.mannes.fr

7

# GARAGES À VOTRE SERVICE !

## Le spécialiste indépendant pour véhicules Mercedes




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

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

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

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

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

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

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

# BPM héritage

CRÉATEURS DE SOUVENIRS



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



**Mercedes 560 SL** 1986
105 000 km d'origine



**Mercedes 300 SL 24** 1993
8 400 km d'origine



**Mercedes 190 SL** 1961
Restaurée



**Mercedes 350 SLC** 1975
15 000 km d'origine



**Mercedes 230 SL** 1965
59 000 km d'origine



**Mercedes 600** 1969
État exceptionnel d'origine



**Mercedes 280 SE coupé** 1969
Boite 5 vitesses



**Mercedes 450 SEL 6.9** 1976
101 000 km d'origine



**Citroën ID 19 Confort** 1966
39 000 km d'origine



**Mercedes 170 VB cabriolet** 1938



**Peugeot 504 injection coupé** 1971
29 000 km d'origine




VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION

**www.bpmheritage.fr**

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

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