



+ Une sélection de petites annonces de Mercedes à vendre

PROTOTYPE C 112

SI SEULEMENT MERCEDES AVAIT OSÉ!



EQE AMG 53

Roadtrip électrique en Norvège



CLASSE S

1989-2025, 35 années d'évolution



LEWIS HAMILTON

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



SPOKEditions

www.etoilespassion.com

L 12454 - 69 - F: 11,00 € - RD



ET AUSSI... Découverte de Saga Belgique, les brochures glamour de Mercedes, les *youngtimers* au Musée, la 190 de HWA, l'histoire de l'ingénieur Röhr, le Paris-Bordeaux...



A 0 g CO₂/km

B

C

D

E

F

G

*Autonomie du CLA 250+ AMG Line. **Tarif constructeur conseillé TTC du CLA 250+ Limited Edition, hors options (commandes jusqu'au 31/12/25). Modèle présenté : CLA 250+ Limited Edition avec options au tarif constructeur conseillé de **59 700 €** TTC, autonomie jusqu'à 729 km. Consommation électrique des CLA 250+ et 350 4MATIC avec technologie EQ : 12.2-14.7 kWh/100km. Données en cycle mixte WLTP au 29/04/25. Limited Edition = Edition Limitée. Photo non contractuelle. Mercedes-Benz France - RCS Versailles 622 044 287.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche



NOUVEAU CLA 100% ÉLECTRIQUE

Jusqu'à 790 km d'autonomie*

À partir de 52 900 €**

Mercedes-Benz

Scannez pour
en savoir plus



ou le vélo. #SeDéplacerMoinsPolluer


RALF TECH


cnès
CENTRE NATIONAL
D'ÉTUDES SPATIALES

SPACE MILLENIUM

Testée en apesanteur zero G

Boitier en Titane Extrudé Grade 1
T35 Aéronautique

Mouvement « electric »
12 ans de réserve de marche

Lunette professionnelle
avec insert en céramique matte

Cadran type nid d'abeilles
avec indexes SuperLuminova®

Bracelets souples interchangeables CNES

Édition limitée à 100 pièces



WWW.RALFTECH.COM

Fabriqué en France

Directeur de la publication

Philippe Auquebon
pha@spokeditons.fr

Directeur artistique

Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwestudio.fr

Ont collaboré à ce numéro

Philippe Auquebon, Hubert Baradat,
Axel E. Catton, Michel Tona.

Secrétaire de rédaction

Manuella Campion

Photographes

Philippe Auquebon, Hubert Baradat,
Axel E. Catton, Mercedes-Benz AG,
Mercedes-Benz Classic, Axel Miedema,
Thomas Niedermüller, DR.

Rédaction

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

Publicité

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

Abonnements et**Commande d'anciens numéros**

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

Distribution: MLP

Réglages de diffusion: Kap Média

Routage: DIPREST

Dépôt légal à parution

N° ISSN 1963-2347

N° CPPAP en cours

Imprimé au Portugal par

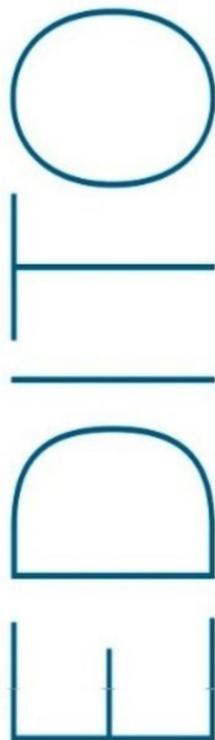
Lidergraf



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

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

Photos de couverture: Mercedes-Benz AG



© DR

Carte grise collection.. ou pas ?

À la rédaction, nous sommes souvent interrogés sur l'utilité de passer la carte grise d'une auto de plus de trente ans en collection. Alors que – presque – tout le monde sait qu'elle permet de ne subir qu'un contrôle technique tous les cinq ans, de s'assurer à moindre coût (si on n'utilise pas son ancienne comme une auto moderne !) et d'apposer des plaques noires de collection, saviez-vous, en revanche, qu'en cas d'accident grave, la carte grise collection interdit à l'expert de déclarer votre auto comme épave, préservant ainsi la possibilité de la restaurer ? Et ça, c'est très loin d'être un détail...

Plus joyeusement, dans ce numéro, nous nous rafraîchissons la mémoire avec l'éphémère mais exceptionnel prototype C112. Nous renouons avec la tradition – un peu oubliée – des comparatifs, celui-ci opposant deux Classe S séparées par plus... de trente-cinq ans, pour bien mesurer l'évolution de nos chères (!) voitures. Ensuite nous vous emmenons en Norvège pour un voyage électrique et en Belgique pour découvrir un magnifique Classic Center. Puis focus sur la course Paris-Bordeaux-Paris, la vie de l'ingénieur Röhr et la seconde partie de la carrière de Lewis Hamilton. Un sacré programme agrémenté de quelques autres surprises pour bien commencer ces vacances tant méritées ! Bonne lecture de la part de toute l'équipe.

Philippe Auquebon
pha@spokeditons.fr

RESTAURATION

PEINTURE

ENTRETIEN

Suivez nous sur :



UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES



Votre spécialiste Mercedes Classiques

23 rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach

www.garagebonneroute.com - contact@garagebonneroute.com

8 Actus

Échos, trouvailles, dernière minute...

12 Garde-temps

Les nouveautés horlogères

14 Lifestyle

Trouvailles chics et sincères

16 Nouveauté

Mercedes-AMG EQE SUV 53
Electric trip

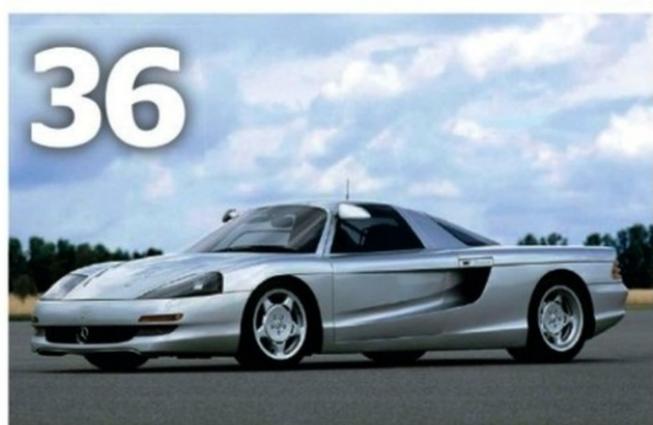


22 Essai

Classe S
1989-2025, que d'évolutions!

30 Classic Center

Saga Classic Belgique
L'étoile brille à Nivelles



36 R&D

Prototype C 112
Flèche d'argent de salon

E

R

I

A

M

N

O

S

42 Marketing

Des Benz et des belles

46 Collection

Exposition Youngtimer



50 Revival

Evo 2 reborn

54 Formule 1

Lewis Hamilton, *The boss*

60 Histoire

Hans Gustav Röhr, ingénieur d'avant-garde

66 Compétition

300 SLR, 1^{er} mai 1955, 7h 22

74 Exotisme

Bu-Merc, un mélange à l'américaine

74 Course historique

Paris-Bordeaux-Paris 1895

78 Carrossier

Pietro Frua, un grand indépendant

82 Miniatures

85 Petites annonces

96 Cotes oldtimers et youngtimers

98 Clubs

Sites et forums

Si vous aimez Étoiles Passion,
vous aimerez...



À commander en ligne
dès maintenant!
ferdinandlemag.com

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



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

RETOUR DES FLÈCHES D'ARGENT AU MANS

Mercedes-AMG et sa LMGT3 participeront pour la première fois aux 24 heures du Mans avec le Customer Racing Team Iron Lynx. Cela faisait 26 ans que la marque à l'étoile n'avait pas couru dans la Sarthe et trois voitures seront sur la grille de départ, dans une livrée rappelant celle de la Sauber-Mercedes C9 de 1989 et de son doublé légendaire dont Jochen Mass, disparu récemment, avait été un grand artisan.



© Mercedes-Benz



© Mercedes-Benz

ÉCONOMIES

En pleine crise automobile, Mercedes tente de réduire ses effectifs administratifs, sans licenciement, et propose des indemnités étonnantes (jusqu'à 500 000 €) pour les encourager à démissionner. Le but ? Économiser 5 milliards d'euros d'ici à 2027 en mettant la main au porte-monnaie. Les sommes proposées, qui dépendent de l'âge et l'ancienneté, s'expliquent par la sécurité d'emploi négociée avec le comité d'entreprise jusqu'à la fin de l'année 2034. Pour réduire les coûts, l'addition est quand même salée...

CLAP DE FIN POUR L'EQT ET L'eCITAN

Selon les médias allemands, Mercedes s'apprêterait, dès 2026, à retirer du marché les petits utilitaires électriques EQT et eCitan (arrêt de la production au deuxième trimestre). Issus d'une collaboration avec Renault et fabriqués en France, dans l'usine de Maubeuge, ils ne se vendent pas. Cet arrêt signe la fin du partenariat avec Renault, les déclinaisons thermiques étant aussi stoppées. À l'avenir, Mercedes se concentrera sur la VAN.EA, sa nouvelle architecture modulaire flexible et évolutive.



© Mercedes-Benz

VAN DE LUXE

Au salon de Shanghai, Mercedes dévoile le Vision V, concept-car ultra spectaculaire préfigurant les futurs Classe V et reposant sur l'architecture VAN.

EA. On connaît l'attrait de ce type de véhicules pour les clients chinois mais là, Mercedes fait fort, n'hésitant pas à aménager le Vision V avec les attributs d'une Maybach, l'arrière offrant même un écran de 65 pouces. Cependant, c'est le marché qui décide, alors les prochains vans de la marque à l'étoile seront aussi thermiques.



D.R.

JOCHEN MASS NOUS A QUITTÉS

Jochen Mass, ancien pilote de course Mercedes-Benz, vainqueur des 24 heures du Mans en 1989 avec la



D.R.

Sauber-Mercedes C9 est décédé ce 4 mai, à l'âge de 78 ans. Son âge d'or dans le sport automobile s'est étendu des années 1970 aux années 1990. Après avoir arrêté la compétition, Jochen Mass a continué à conduire des véhicules de la collection Mercedes-Benz Classic lors de nombreux événements.

MERCEDES AUX PHARES TURQUOISE EN ALLEMAGNE

En Allemagne, comme au Nevada depuis 2023, Mercedes-Benz vient d'être autorisé, jusqu'en juillet 2028, à tester de nouveaux phares et feux turquoise sur la voie publique. Cette quatrième couleur indique que l'auto est en mode de conduite autonome de niveau 3, autorisant le conducteur à lâcher le volant et à ne plus regarder la route, mais uniquement sur la voie de droite de l'autoroute, jusqu'à 95 km/h et pour quelques prototypes.



© Mercedes-Benz



D.R.

PURE SPEED

Si certains considèrent la Pure Speed comme une pure folie, on en connaît enfin le prix... élitiste. Descendante lointaine de l'impressionnante SLR Stirling Moss, conçue avec McLaren à la fin des années 2000, cette auto pour le moins exclusive, sans vraie pare-brise et équipée d'un V8 biturbo 4.0 de 612 chevaux, s'échangera, en France, contre un chèque de 1 000 000 € (malus inclus). Ah oui, quand même...

FIN DU CARBONE ?



D.R.

Parce que ses filaments pourraient représenter un danger potentiel au contact de la peau humaine, l'Europe envisage de classer, d'ici 2029, la fibre de carbone, légère et solide, comme « substance dangereuse ». Cela pourrait bouleverser les marchés et l'industrie automobile qui représente près de 20 % de la consommation mondiale. Les constructeurs de véhicules électriques, de sport, ou de supercars seraient durement touchés... mais s'apprentent à réagir vivement. À suivre...

MERCEDES RATTRAPÉ PAR LES AIRBAGS TAKATA

Le scandale des airbags Takata défectueux a rattrapé Mercedes. Mais votre auto est-elle concernée ? Si c'est le cas, le constructeur est dans l'obligation de vous faire parvenir une lettre recommandée pour vous prévenir mais vous pouvez aussi aller sur le site de Mercedes et remplir le numéro de série de votre voiture, surtout si vous possédez une Classe A ou un utilitaire Vito. Cependant, Mercedes affirme avoir déjà réalisé la moitié des rappels prévus lors d'entretiens en concession. Prudence tout de même...

DIRECTION ÉLECTRIQUE



D.R.

Mercedes vient de présenter « Steer by wire », un nouveau système de direction électrique (sans colonne) et un nouveau volant Yoke, offrant de nombreux avantages pour les conducteurs. Le volant est désormais relié aux roues par un simple câble électrique, ce qui réduit l'effort, supprime les vibrations liées aux imperfections de la chaussée et adapte la démultiplication en fonction de la vitesse. Le système sera lancé dès 2026.

NOUVELLE CLA

Mercedes vient d'inscrire le coupé 4 portes nouvelle génération, en versions 100 électriques, au catalogue 2025. Au lancement, ne sera disponible que la grosse batterie de 85 kWh à l'autonomie record : 790 km maxi en cycle mixte pour la CLA 250+, 770 km pour la CLA 350 4MATIC. Mais si la puissance de charge atteint 320 kW pour passer de 10 % à 80 % de la capacité en 22 minutes, l'auto, qui ne dispose pas du convertisseur haute tension DC-DC, ne pourra être rechargée rapidement que sur des bornes en 800 V DC. Les tarifs ? De 52 900 à 67 950 € (hors options), c'est le prix à payer pour la technologie embarquée mais il baissera quand la petite batterie déboulera sur le marché.



© Mercedes-Benz

BERNHARD LANGER



D.R.

Double vainqueur du Masters (85 et 93), B. Langer est une légende du golf qui a disputé ce tournoi pour la 41^e et dernière fois. En hommage à sa formidable carrière, Mercedes a fabriqué une voiture unique : extérieur vert Augusta (comme la célèbre veste remise au vainqueur), jantes dorées rappelant le trophée, logos « Masters » sur les appuie-têtes. À l'intérieur, sièges en cuir crème surpiqués de vert, seuils de porte à son nom et un compartiment secret contenant une réplique miniature de la veste. Sympa !



MERCEDES-AMG ÉLECTRIQUE

Au mois de juin prochain, Mercedes-Benz et AMG lanceront un coupé 4 portes, concurrent direct de la Porsche Taycan, dont ils ont présenté le profil caché sur lequel on distingue une silhouette allongée prometteuse. Grâce aux moteurs optimisés à flux axial de Yasa (filiale de Mercedes), l'encombrement et le poids seront réduits et la puissance phénoménale, puisqu'on parle de... 2 000 ch. Utile ? Pas sûr ! Cher ? Certainement...



© Mercedes-Benz

RETOUR AUX SOURCES

Mercedes veut rendre nostalgiques les amoureux du classe G original : couleur, clignotants orange, calandre plastique, jantes à 5 branches, tout y est ! Ceux qui veulent profiter des technologies modernes et du look inimitable des premiers modèles seront ravis car Mercedes propose, en série ultra limitée (460 exemplaires), le Classe G Edition Stronger Than the 1980 s. Pas de prix pour l'instant, mais il n'est pas impossible que cette très désirable édition grimpe aux arbres !

NOUVEAU GLC

D'après Automotive News Europe et Ola Källenius, le tout nouveau Mercedes GLC EV, qui disposera d'une toute nouvelle architecture 800 V dédiée à la propulsion 100 % électrique, sera officiellement présenté au Salon de Munich en septembre. Il s'appellerait « Mercedes GLC avec technologie EQ » et aurait les dimensions de l'actuel GLC thermique mais avec une calandre pleine et une nouvelle signature lumineuse. En version 4Matic, il disposera d'un moteur à l'avant et d'un autre à l'arrière. Ce véhicule sera hautement stratégique pour Mercedes. À suivre...



© Mercedes-Benz



Limited Edition

PICOBELLO



WWW.MERAIRTERRE.COM

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

Photos D. R.



MOONSWATCH 1965 by Omega X Swatch

La Moonswatch rend hommage à la qualification de vol spatial de l'OMEGA Speedmaster. En 1965, c'est la seule montre à passer avec succès les tests de l'agence américaine NASA. Boîtier diamètre 42 mm, mouvement à quartz chronographe, verre bombé en matériau biosourcé, S gravé au centre en référence au logo Swatch. Cadran blanc avec logos OMEGA X Swatch, Speedmaster et MoonSwatch. Index des heures noirs avec Super-LumiNova® Grade A. Deux compteurs uniques à 10 et 2 heures. Le premier indique le chiffre 19 (habituellement 60) et le second affiche le chiffre 65 (habituellement 10), en référence à l'année 1965. Lunette en biocéramique noire avec échelle tachymétrique blanche. Étanchéité 30 m. Bracelet VELCRO® gris avec surpiqûres grises claires contrastées, passant en biocéramique grise. 275 €.

www.swatch.com/fr

1

1 • Yema Superman Swiss Edition

La Superman Swiss Edition, fabriquée et assemblée en Suisse, reprend les codes du modèle original des années 1970 : boîtier en acier « 990 FEET » de diamètre 39 ou 41 mm avec mécanisme de bloque-lunette breveté, lunette rétro en aluminium, verre bombé et trotteuse en forme de pelle. Calibre Sellita SW200-1, réserve de marche 38 h. Étanchéité 300 m. Bracelet inox à boucle déployante. 1 190 €. www.yema.com

2 • Tissot T-Race MotoGP Automatic Chronograph

L'iconique collection T-Race, inspirée des motos de course, s'agrandit avec ce modèle Automatic Valjoux Chronograph Squelette (mouvement A05.951). Boîte en acier inoxydable 316L avec revêtement PVD noir diamètre 45 mm, fond de boîte transparent. Super-LumiNova® sur les aiguilles. Réserve de marche 68 h. Étanchéité 100 m. Glace saphir inrayable avec traitement antireflet. Bracelet silicone. 2 175 €. www.tissotwatches.com

2**3**

3 • Serica Chronomètre de voyage

La Serica 8315 incarne la vision de la complication GMT de l'horloger. Modèle rouge sable avec couronne positionnée à 9 h et pièces de bout. Boîtier en acier 316L, diamètre 39 mm. Lunette céramique monobloc rouge sable et ivoire, cadran émaillé marron foncé, verre Saphir bombé. Finitions alternées poli-satinées. Mouvement automatique Suisse C125 COSC. Étanchéité 200 m. Réf. 8315. 2 009 €. www.serica-watches.com

4 • Wolbrook Skindiver WT Chrono-Mecaquartz

Chronographe Skindiver WT Chrono-Mecaquartz assemblé en France, doté d'un cadran noir avec Super-LumiNova® « Old Radium ». Aiguille des heures en forme de flèche, verre saphir et boîtier en inox avec lunette en PVD noir diamètre 40 mm. Mouvement chronographe Seiko VK64 mecaquartz. Bracelet marron en cuir italien tanné végétal ou acier « grains de riz ». Étanchéité 100 m. 329 €. www.wolbrook.com

4**5**

5 • MAT GMT Neso

Initialement conçue pour les sous-mariniens, dotée d'une fonction jour/nuit, la version civile de la NESO est une montre GMT avec fonction boussole alliant technicité et élégance. Boîtier acier diamètre 42,5 mm, étanchéité 200 mètres, mouvement automatique suisse Soprod, verre saphir bombé et pompes renforcées. Trois bracelets (caoutchouc, toile, cuir) et étui de voyage en cuir recyclé Recyc Leather. 2 450 €. www.merairterre.com

6 • About Vintage 1960

La marque danoise présente la 1960 Racing, une célébration des générations de l'horlogerie de course. Boîtier acier 316L diamètre 40 mm (fond vissé) avec tachymètre et verre saphir inrayable avec revêtement antireflet. Mouvement Miyota 6S20 Chronograph. Bracelet en cuir racing édition spéciale marron avec attache rapide. Étanchéité 100 m. 399 €. www.aboutvintage.com

6

CHAQUE TRIMESTRE, DANS L'UNIVERS MERCEDES, L'ÉQUIPE D'ÉTOILES PASSION DÉNICHE POUR VOUS LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS LIFESTYLE, VESTIMENTAIRES, ARTISTIQUES, LUDIQUES OU UTILES!



T-shirt Mercedes classic

À porter en toutes occasions, ce t-shirt homme à manches courtes et col rond à bord en côtes 1 x 1 est fabriqué dans un fil de coton flammé léger pour un confort optimal. Avec logos Classic « 1926 » au look usé sur le devant et au-dessous de la nuque. Matière : 100 % coton. Col rond. Couleur bleu marine.

Taille S à XXL. Ref : 66041551. **39 €.**
www.maboutiquemercedes.com

LEGO® Mercedes-Benz G 500 PROFESSIONAL Line

Hommage à un tout-terrain mythique, le set de construction LEGO® Technic Mercedes-Benz G 500 PROFESSIONAL Line est conçu pour les adultes passionnés et regorge de détails authentiques : direction fonctionnelle, suspension surélevée, moteur 6 cylindres, boîte de vitesses à construire comprenant les fonctions conduite, point mort et marche arrière, deux mécanismes de verrouillage de différentiel, portières ouvrantes. Réf. 42177.

249,99 €.

www.lego.com



Capuchons de valve

Jeu de 4 capuchons de valve, en matière plastique chromée. Étoile estampée sur la tête du capuchon, sous un plastique transparent. Utilisables également avec valves pour système de contrôle de la pression des pneus. Pour assurer la compatibilité avec votre véhicule, utilisez la vérification du VIN.

Prix selon modèle.

www.accessories.mercedes-benz.com



GABY Art Design Heritage

Passionnée par les objets design et vintage, l'artiste a eu envie de mettre en évidence, à travers son objectif, des pièces uniques et rares dans une mise en scène et un jeu de lumière en ajoutant cette touche décalée avec des modèles grimés.

Sélectionnez la photographie et la dimension de votre choix et envoyez un mail à gabyartdesignheritage@gmail.com.

Envoi de l'œuvre sous 20 jours.

<https://gabyartdesignheritage.myportfolio.com>

Lampe Jerrycan Rond Vintage

Lampe de fabrication artisanale française, à partir d'un jerrycan rond vintage de l'usine française Schmid (Tours), avec logo Mercedes et inspirée des voitures anciennes. Signée avec certificat d'authenticité. Couleur jaune ou bronze. Dimensions (H x L x D) : 48 x 38 x 22 cm. Poids : 3,3 kg. Ampoule à filament (lumière chaude) et interrupteur inclus.

825 €.

www.mypilotcollection.com



© PHOTOS DR



Comptoir du
Cabriolet

Capotes & accessoires

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



www.comptoirducabriolet.com



04 68 41 56 01

KULTSTERNE FRANCE

Spécialiste Mercedes 50' 60' 70'

Tout va bien sous le capot ?

Contrôle moteur, trains roulants, structure...

Audit technique
gratuit
sur rendez-vous



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

Disponible :

Mercedes 350SL 1974

boite manuelle, française
climatisation



tél : 01 60 82 98 19

www.kultsternefrance.com

91470 Forges les bains

Mercedes-AMG EQE SUV 53 **ELECTRIC TRIP**

QUAND JE DISAIS À MES AMIS QUE JE TESTAIS UNE VOITURE ÉLECTRIQUE, ILS ME RÉPONDAIENT TOUS : « TANT QUE TU NE PARCOURS PAS DE LONGUES DISTANCES, CELA SE PASSERA BIEN ». ET ÇA ME DÉRANGEAIT QU'EN DÉPIT DE LA RÉDUCTION DU POIDS, DES PROGRÈS TECHNOLOGIQUES CONSIDÉRABLES DES BATTERIES ET DE L'AUTONOMIE, ILS EN RESTENT À L'INADÉQUATION SUPPOSÉE ENTRE VOITURES ÉLECTRIQUES ET LONGS VOYAGES. ALORS J'EN AI FAIT UN, À BORD D'UNE MERCEDES-BENZ ÉLECTRIQUE.

Par Axel E. Catton

Intercalé entre l'EQB (4,86 m) et l'EQS (5,13 m), l'EQE (4,88 m) offre les gabarits intérieur et extérieur idéaux pour voyager sur les petites routes de Norvège.



Ce n'est pas ma première expérience de ce genre, car la majorité de mes trajets en véhicules électriques ont justement été des voyages de plusieurs jours, traversant les pays, franchissant les Alpes ou découvrant les fjords norvégiens. Mais parcourir 2500 kilomètres en Norvège, en quelques jours, pendant les vacances et avec Joanna, ma fille de 20 ans, c'est une autre affaire. J'ai alors demandé à Mercedes-Benz de me fournir la voiture la plus adaptée et son importateur norvégien, Bertel O. Steen, s'est mis en quatre pour trouver un EQE SUV 53. Certains d'entre vous savent que 2500 kilomètres, c'est la distance qui sépare Oslo de la mer de Barent et c'est précisément l'itinéraire prévu. En Norvège, pays européen pionnier en matière de motorisation durable qui dispose du parc électrique le plus développé, il se vend



Point le plus septentrional d'Europe, le cap Nord et son fameux Globe, attirent les aventuriers comme les touristes depuis la fin du XVI^e siècle.

plus de véhicules électriques que thermiques. Comme, de plus, le gouvernement norvégien a mis l'accent sur la production et la consommation d'énergie propre, j'étais certain de placer l'ensemble du voyage sous le signe du développement durable. Pour commencer notre aventure, nous avons navigué sur le MS Pollux, exploité par Havila Kystruten, le premier navire de croisière au monde fonctionnant au gaz liquide et à l'électricité. Dès 2026, seuls les navires 100 % électriques pourront naviguer dans le fjord de Geiranger, le roi de tous les fjords. Pénétrer dans les fjords majestueux est l'une des expériences les plus marquantes de la vie. Emprunter le Pollux est une expérience unique, car, comparé aux énormes navires de croisière américains, il est tout petit, avec une capacité maximale de 640 passagers, flambant neuf, joliment équipé et presque silencieux, même en mode gaz. Nous avons embarqué à Bergen, la ↴





Si les batteries du Havila Pollux pèsent 86 tonnes pour une capacité de 6,1 MWh, elles permettent au bateau de naviguer 4 heures sans aucune émission.

ville la plus à l'ouest de la Norvège, pour un voyage d'une semaine et pas moins de 60 escales (certaines de nuit) le long de la côte déchiquetée. Et arrivés au Cap Nord, le point le plus septentrional d'Europe, nous avons quitté son confort pour celui d'un Mercedes-AMG EQE SUV 53 de 2024, vert émeraude, qui nous attendait au milieu d'un port désert. Cap plein sud, vers Oslo.

Infrastructures remarquables

L'EQE est le SUV de taille moyenne de la gamme EQ, intercalé entre les citadins EQA et EQB et les grand EQS et Classe G électrique, adaptés aux États-Unis. Alors que nous traversons des villages de pêcheurs, empruntons d'étroites routes côtières et embarquons sur de nombreux ferries, le gabarit de l'EQE s'est avéré idéal tant à l'intérieur de l'habitacle que dans le compartiment à bagages. Elle peut accueillir cinq personnes, quatre très confortablement, les sièges avant étant à la fois incroyablement accueillants pour un AMG et leur maintien parfait dans les virages serrés. Dossier de banquette arrière relevé, on dispose de 520 litres pour les bagages, et de 1 675 litres sièges arrière rabattus. Équipée de moteurs à l'avant et à l'arrière, l'AMG est donc une traction intégrale offrant une puissance totale de 460 kW (505 kW avec le pack DYANMIC PLUS), un couple maxi de 950 Nm (1 000 Nm) et le 0 à 100 km/h en

3,7 secondes (3,5). La vitesse maximale de 220 km/h (240 km/h) est anecdotique tant elle affectera votre autonomie en un clin d'œil. Malgré ses 2,6 tonnes, dues à l'énorme batterie de 96 kWh, les performances sont étonnantes, largement supérieures à nos besoins dans cette région aux routes de campagne limitées à 80 km/h. Au volant, nous aurons trois préoccupations. Quelle a été l'autonomie entre deux charges, combien de temps ont-elles duré et était-il difficile de trouver des stations dans les zones rurales ?

Mercedes annonce une autonomie de 470 km entre deux charges, que nous avons atteinte grâce aux vitesses moyennes très basses en Norvège, où les infrastructures de recharge sont remarquables. Alors qu'au départ du Cap Nord, sur une île très isolée, l'EQE n'était pas complètement chargée, nous avons trouvé un chargeur compatible... à quelques centaines de mètres à peine de l'endroit où nous étions. Un chargeur de 300 kW rien que pour nous. Le constructeur indique, et nous confirmons, un temps de charge de 32 minutes pour pas-

Dans les fjords, le 0 à 100 km/h en 3,7 secondes c'est bien, mais la vitesse maxi de 220 km/h ne sert à rien.



Au final, nous avons parcouru une distance de 2565 km pour une consommation moyenne d'environ 11 €/100 km. Pas mal !

ser de 10 % à 80 %. Cependant, en rechargeant généralement la nuit, nous l'avons toujours fait à 100 % pour rouler plus longtemps. Première étape, du Cap Nord à Alta, nous avons parcouru 240 km. Au milieu de la forêt, les yourtes de Glød Explorer ont un petit goût d'aventure, l'endroit est merveilleux, hors des sentiers battus et dispose d'un chargeur gratuit ! Le lendemain, batterie à 100 %, nous avons parcouru 466 km, puis nous avons profité de la route nationale E6, large et facile, pour faire 370 km supplémentaires, même

si le trajet nous a pris plus de six heures. Le soir, dîner pizza sans chichis et charge ramenée à 100 % via le chargeur rapide de 350 kW. Aucun voyage dans la partie la plus septentrionale de la Norvège ne serait complet sans un arrêt au charmant hôtel Saltstraumen, petit détroit dont le courant naturel est l'un des plus forts au monde. Contrairement à mes plans, il n'y a pas de chargeur à l'hôtel où il ne nous reste que 20 % d'autonomie. Un peu stressé et le chargeur le plus proche ne se trouvant qu'à 20 minutes, j'ai préféré faire le trajet – au milieu de la nuit éclairée – et patienter 55 minutes pour tout recharger.

Merveilleuse nature

Le lendemain s'est avéré mémorable. En quittant Bodø pour rallier le magnifique et pittoresque hôtel Hildur's Urterarium situé sur la côte, près de Bronnoysund, il aurait été plus simple d'emprunter la route E6 et de parcourir 450 km avec une seule charge. Cependant, Rigmor Myhre, de VisitNorway, m'avait alléché avec un itinéraire côtier imposant pas moins de cinq ferries. Plus j'allais vers l'ouest, plus le paysage était beau, mais la route souvent bloquée par le passage des ferries (10 à 30 minutes d'attente à chaque fois). Rigmor avait planifié ma route avec une précision militaire, indiquant quel bateau prendre pour pouvoir attraper le suivant. En

Dorénavant, avec la flotte électrique, la découverte des fabuleux fjords norvégiens se fera dans le plus grand silence. Une nouvelle dimension ?



sortant de la E6 à Mo I Rana et en nous dirigeant vers l'ouest sur la 810, puis la 17 le long de la côte, nous avons découvert une nature époustouflante faite de rochers escarpés, de bruyères vertes et d'eaux côtières tumultueuses, tandis que vous roulez à 60 km/h maximum. Finalement, pour être à l'hôtel de Hildur à temps pour le dîner, nous avons quitté la sinueuse route 17 et parcouru les 160 km restants. À ce stade, après neuf heures passées dans l'EQE, nous aurions pu nous arrêter, mais la région était si belle, la conduite si agréable et la voiture si réactive

que j'ai appelé Rigmor pour lui demander si nous pouvions pousser plus loin. Réponse catégorique... et nous avons renoncé à un dîner à cinq plats avec dégustation de vins pour passer trois heures de plus à « cruiser » au bord de l'eau. Si après cela, vous n'êtes pas convaincu du plaisir que procure la conduite d'un tel véhicule électrique, je ne sais pas quoi vous dire. À l'hôtel, Aina Solbakken nous avait promis une recharge sur place – elle roule en électrique – mais, malgré la connexion, l'EQE a refusé de prendre la charge. Le lendemain matin, situation critique : le village dis-

Tout électrique, silencieux et confortable qu'il soit, l'EQE SUV ne roule pas encore sur l'eau. Pourtant, cela aurait été pratique...





Le gros avantage de la Norvège, c'est que l'électrification du parc automobile y est telle, qu'on peut recharger même dans les contrées les plus reculées. Rassurant !

↪ posait de cinq chargeurs, mais certains avaient les mauvaises prises, d'autres étaient hors service, et celui que j'aurais pu utiliser était bloqué. La solution ? Aller charger à 27 km de là. Avec seulement 45 km d'autonomie et mode économie d'énergie enclenché, je suis arrivé avec seulement 3%. La charge, salvatrice, a pris un peu plus d'une heure, mais quel soulagement ! La descente vers Trondheim s'est avérée, elle aussi, magique. On peut prendre directement la E6, mais, avec un ami suédois, nous avons élaboré un tracé empruntant les routes 709, puis E7, 715 et 720, de plus en plus petites, sinueuses et isolées, traversant une région très boisée, parsemée de lacs. Nous étions seuls au monde et le dynamisme de l'AMG m'a incité à prendre de nombreux virages avec plus de fougue qu'il n'est d'usage en Norvège. Pas vu pas pris ! Nous avons dormi à Nidaros Pilgeringsglad, un hôtel pour pèlerins situé juste à côté de la cathédrale de Nidaros. Un must pour tout visiteur. Avant de rentrer à Oslo, nous avons passé une nuit en pleine nature, dans les cabanes de randonnée Haugseter, situées au milieu des montagnes Jotunheimen, à environ 1 000 mètres d'altitude. C'est un endroit pittoresque, magnifique, totalement perdu et sans possibilité de recharger. Le tout est de le savoir et, surprise totale, nous avons rencontré le chef Odd Bjerung, qui dirige un luxueux chalet pas très loin. Au milieu des hélicop-

tères et des Rolls-Royce de ses clients, il nous a préparé des lasagnes au renne. Excellente cuisine au demeurant.

Le retour

Dernière étape vers la capitale. Mes amis de VisitOslo m'avaient mis en contact avec Marianne Wollan, qui, dans le quartier de la Petite Venise, au milieu de la ville et à distance de marche de tous les centres d'intérêt, loue un superbe appartement entouré d'eau.

Si vous pouvez, c'est l'une des meilleures façons de visiter Oslo. Pendant ce temps, dans le parking souterrain où chaque place dispose d'un chargeur, l'EQE se reposait pour, le lendemain matin, entièrement chargée, retrouver la concession de Bertel O. Steen. Me manquera-t-elle ? Assurément, car cet épique périple de 2 500 km a prouvé que cette auto est indéniablement l'un des SUV électriques les plus impressionnants et les plus performants du marché. ■



Contrairement à ce que nous avons cru en le découvrant et à ce que les photos semblent montrer, notre EQE SUV n'était pas gris mais bien vert émeraude métallisé.

PARTAGER LA PASSION DE TOUTES LES PORSCHES



EN KIOSQUE OU EN COMMANDE SUR

www.ferdinandlemag.com

Anciens numéros et abonnements également disponibles

S 580 e Hybrid EQ 4MATIC L 2024
VS
560 SEL (W126) 1989

DUEL DE REINES



LA MERCEDES CLASSE S A TOUJOURS ÉTÉ L'UNE DES PRINCIPALES RÉFÉRENCES AUTOMOBILES EN MATIÈRE DE LUXE, DE CONFORT, DE SÉCURITÉ ET DE TECHNOLOGIE. COMPARER UNE 560 SEL DE 1989 ET UNE LIMOUSINE CLASSE S 580 E HYBRID EQ 4MATIC AMG LINE DE 2024, SÉPARÉES PAR 35 ANNÉES DE PROGRÈS, N'A BIEN SÛR AUCUN SENS SUR LE PLAN DES PERFORMANCES OU DU COMPORTEMENT. MAIS POUR CE QUI EST DE LA PHILOSOPHIE...

Texte et photos Michel Tona - Philippe Auquebon



La 560 SEL, qui, à l'époque, passait pour un véritable paquebot dans le trafic, n'impressionne pas l'actuelle Classe S encore plus grande, plus haute et plus longue !
Question de génération.

A l'avant, l'héritage stylistique de 560 SEL est assez maigre. Il se limite à l'étoile au bout d'un capot nervuré et à une calandre à lames horizontales séparée en deux. Pour le reste...



La longue appellation de la Classe S 580 e pourrait, indirectement, donner une indication sur les très larges dimensions de l'auto : longueur 5,29 m, largeur 1,95 m, empattement de 3,22 m. Son aïeule se contente de 5,16 m en longueur et de 1,82 m en largeur, des différences finalement pas aussi marquées que l'on aurait pu le croire visuellement. Au début des années 90, la 560 SEL devait passer pour un porte-avion, mais elle semble, aujourd'hui, presque menue à côté d'une descendante qui bénéficie de belles courbes et d'un dessin équilibré qui tend à l'adoucir. Cela n'a pas toujours été le cas de ces prédécesseuses et nous avons tous en tête le design quasi militaire de la peu regrettée W140. Plus courte, moins large et moins haute (1,44 contre 1,50 m), la 560 SEL est aussi d'apparence plus carrée, typique du style maison des années 80. Toutefois, et même si ses lignes s'en inspirent, son Cx de 0,36 signe un design aux formes amélio-

rées par rapport à sa devancière, la W 116. Ce que Francis, son propriétaire, résume ainsi : « Elle est moins fine que la W 116, mais, tout en semblant assez massive, elle reste très élégante et n'a pas l'apparence de "char d'assaut" de son successeur, la W 140 ». Dans les deux cas, l'étoile de la marque trône au bout du long capot dont les nervures tombent sur une calandre verticale et massive. Rectangulaire et simplement grillagée sur l'ancienne, elle est pleine et intègre nombre de fonctionnalités et de caméras sur la nouvelle. Signe des temps, les feux avant de la 580 e donnent un coup de « très » vieux à ceux de la W126. Il faut dire que la plus jeune embarquant l'option intelligente Digital Light, les simples halogènes de l'aïeule ne peuvent pas faire le poids. En bas de la jupe, la large et fine entrée d'air de la 560 SEL fait place à trois énormes prises d'air, une centrale et deux latérales qui participent au look agressif de la 580 e. Née en 1989, cette 560 SEL bénéficie du facelift de fin de vie, apparu à l'automne 1985 et propo-

sant des protections latérales planes, lisses et surmontées d'un jonc chromé dans le bas des potières. Lisses, les jantes le sont également. Sur la 580 e, le dessin des portières est plus travaillé, comme l'exigent les canons actuels de la beauté automobile, et les bas de caisse nettement plus modernes. Idem pour les poignées qui sont chromées et encastrables pour la plus jeune alors qu'elles sont apparentes – mais fines – pour l'ainée dont les vitrages sont largement entourés de chromes... qui ont totalement disparu de la 580 e. À l'arrière, le cubisme de la poupe et des feux de la 560 SEL, qui reconduisent les stries antisalissures apparues sur le SL R 107 en 1971, offre désormais un charme suranné comparé aux amandes lumineuses en LED qui affinent sensiblement le dessin tout en rondeur de la poupe de la 580 e, dont le coffre est plus accessible grâce à un capot plus vertical, mais pas plus vaste en raison de la présence des batteries. Avec un volume de 350 litres, il perd plus de 30 % de sa capacité comparée à celle



Très classique et fort bien équipée pour la fin des années 80, la planche de bord fait la part belle au grand volant et à la ronce de noyer...



... aujourd'hui remplacée par de grands écrans. Le volant, au toucher agréable, offre plus de fonctionnalités que l'ensemble de la 560 SEL !

de la 560 SEL (505 litres). La jupe arrière de la 560 SEL est d'une sobriété absolue, seule la sortie d'échappement, à gauche, venant en rompre le dessin. Au contraire, sur la 580 e, les lignes sont travaillées et le chrome assez présent sur les sorties d'échappement et la baguette supérieure de la malle. En conclusion, si les différences entre les deux générations sont évidemment significatives, préférer l'une ou l'autre est une affaire de style, peut-être de génération, car les fondamentaux restent les mêmes.

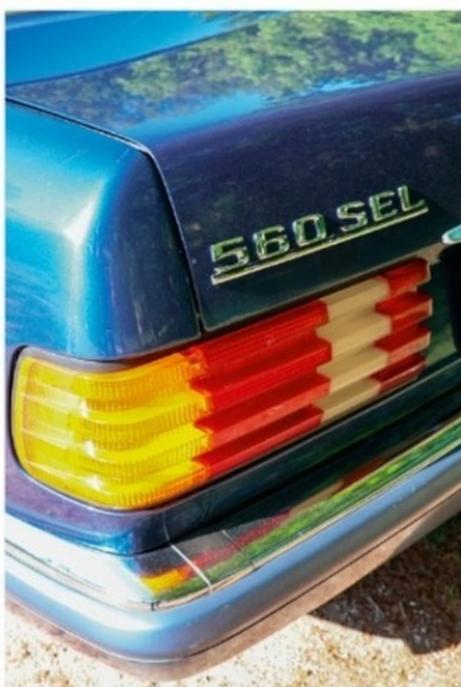
Salon intérieur

Une Classe S c'est important vu de l'extérieur, mais ça l'est encore plus à l'intérieur ! Lorsque le conducteur de la 580 e se glisse derrière le volant, il se love dans un siège remarquable

Le volume du coffre paye un lourd tribut à la technologie électrique, mais les limousines servent rarement à partir en congés !

de confort et fait face à un superbe volant et à un écran de 12,3 pouces surplombé par un affichage tête haute de très grande qualité. Ici, la 560 SEL montre inmanquablement son âge. Le volant de camion à la fine jante, le tableau de bord ultra classique, les sièges accueillants, au confort moelleux, mais au maintien limité... tout trahit les 35 ans qui séparent ces autos. Naturellement, on ne lui en veut pas, mais là, l'évolution de l'automobile sur quelques décennies saute aux yeux.

Les contre-portes de la 580 e accueillent les commandes des innombrables réglages des sièges (hauteur, profondeur, inclinaison, ventilation, chauffage, appuie-tête, mémorisation) et des rétroviseurs, quand celles de la 560 SEL n'offrent que deux positions mémorisées pour les sièges électriques. Un luxe à l'époque ! Dans la plus jeune, la console centrale, noire, laquée – et fragile – est surplombée par un grand écran vertical qui permet de gérer toutes les fonctions de l'auto et, à sa base, on trouve deux ↴



L'éclairage est l'un des domaines où la technologie a le plus progressé, permettant aux designers d'affiner les optiques sans en altérer les performances. Aux blocs carrés, tant à l'avant qu'à l'arrière, de la 560 SEL, la 580 e oppose l'efficacité des LED, surtout avec l'option DIGITAL LIGHT.



C'est en observant la « petitesse » du conducteur qu'on réalise que la 560 SEL est une grosse voiture. Mais proportionnée.



En 1989, la contre-porte passager de la 560 SEL, icône du luxe, offre, en tout et pour tout, deux boutons de commandes électriques.



Trente-cinq ans plus tard, grâce aux mémoires et à d'infinis réglages, le passager de la S 580 e est mieux installé que dans son salon!

↳ grands coffres de rangement permettant aussi de recharger et connecter un téléphone portable. Rien de tout cela dans les 560 SEL où, de haut en bas, la console recouverte de ronce de noyer regroupe les commandes de chauffage/climatisation, l'autoradio, le cendrier de belle taille (!) et le levier de vitesses de la boîte automatique. En y regardant de plus près, l'ensemble de cette console ne doit pas regrouper plus de fonctions que le seul volant de la 580 e! Un signe des temps. Aujourd'hui, le conducteur doit pouvoir gérer tous les para-

mètres de conduite... au risque de ne plus rien gérer! Cela paraîtra étrange aux plus jeunes, mais, pour démarrer, le propriétaire de la 560 SEL doit tourner une frêle clé – dont l'apparence semble bien basique pour une limousine de ce standing – dans un Nieman, roturier et classique, dont se passe totalement la 580 e. Encore un progrès? À l'arrière, chacune à leur manière, ces limousines Mercedes – châssis longs obligent – représentent ce qui se fait de mieux à leur époque. Et si la 560 SEL offre 5 places (avec tunnel de transmission

pour celle du milieu), la 580 e, elle, n'en propose que 4! Il serait trop long – et inutile – de lister toutes les options et fonctionnalités des sièges arrière de la plus jeune, réglables individuellement. Sachez juste que les invités seront installés plus confortablement que dans leur salon, qu'ils disposeront chacun d'un écran – et d'un casque – individuel et que, limousine oblige, l'espace disponible aux jambes est juste immense. En appuyant sur un simple bouton, le passager arrière droit peut avancer et replier au maximum l'assise du passager avant pour

Les Classe S ont traversé toutes les époques en offrant à leurs passagers le summum de la technologie et du confort.



Déjà en 1989, la 560 SEL disposait du rideau de lunette arrière que sa jeune sœur a repris. L'apanage des limousines.

pouvoir littéralement s'allonger et se reposer sur son petit oreiller! Comme dans un avion. Enfin, dans les deux autos – un équipement rare en 1989 –, les passagers disposent d'un rideau de lunette arrière et les vitres latérales fumées de la 580 e peuvent aussi être occultées pour plus de confort... ou de confidentialité.

Downsizing

Une Classe S, qui se savoure de l'intérieur, ne serait pas une Classe S sans une motorisation digne de son statut. Et là, n'est pas la plus « noble » celle qui croit. En effet, la 580 e dispose d'un 6 cylindres en ligne de 3 litres (367 ch, 500 Nm) associé à une motorisation électrique développant 150 ch et 440 Nm, rechargeable en 20 minutes et offrant une autonomie décarbonnée d'environ 100 km. De son côté, la 560 SEL ne peut lutter, mais offre l'incomparable velouté d'un V8 à 90° de 5,6 litres et de 300 chevaux (430 Nm de couple). Sur la balance, l'aïeule se « contente » de 1760 kg alors que la plus jeune accuse plus de 2,4 tonnes. En consommation moyenne, la 580 e atteint 10 l/100 km en utilisation combinée alors que la 560 SEL avale 13,6 litres. Ici, on mesure ↴



Le classique profil tri-corps de la limousine est toujours là, mais les lignes se sont nettement adoucies et arrondies.



Francis, l'heureux propriétaire de cette 560 SEL à la belle combinaison extérieure bleu - intérieur beige, profite souvent du toit ouvrant électrique.



La W126 est moins fine que la W116, mais elle reste très élégante et n'a pas l'apparence de « char d'assaut » de la W 140.

↳ l'évolution importante de ces automobiles au fil du temps. L'amélioration de la sécurité, du confort, de l'insonorisation entraîne une forte inflation du poids (+40 %) alors que, dans le même temps, l'efficacité des mécaniques permet de réduire les consommations de presque autant. Lorsque la 580 e 4MATIC mobilise l'ensemble de ses motorisations, elle offre 510 ch et 750 Nm de couple pouvant être réparti sur les deux essieux. Une puissance

généreuse qui lui permet d'atteindre 100 km/h en à peine moins de 5 s ! Sur ce même exercice, la 560 SEL requiert 6,9 secondes. Attention, c'est une sacrée performance quand on sait qu'une 205 GTI 1.9 en demandait environ 8 !

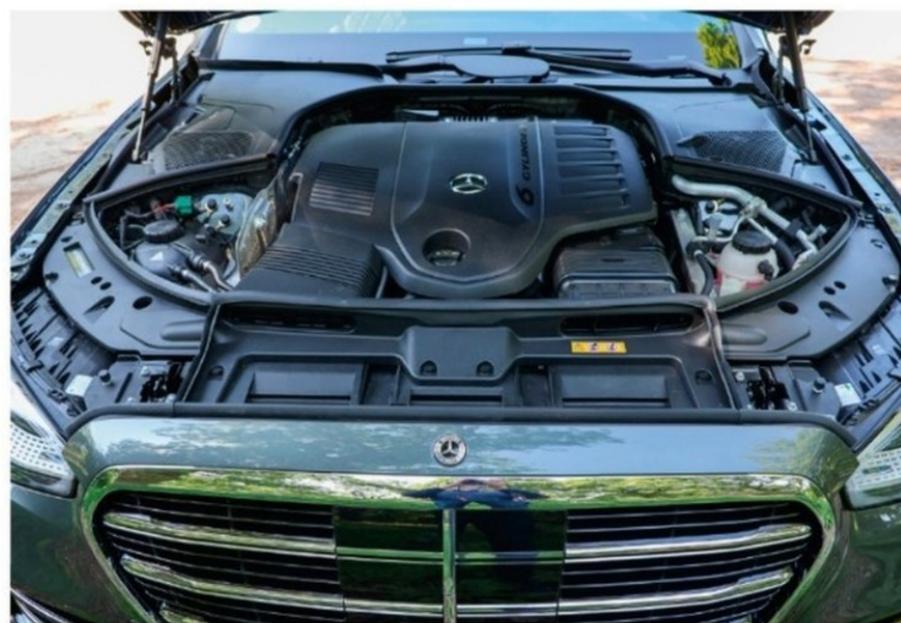
Silence, on roule !

En mouvement, la 580 e offre un confort absolu. La suspension pneumatique y est pour beaucoup, elle qui absorbe toutes

les imperfections de la chaussée. L'environnement est parfaitement insonorisé, elle démarre grâce à la fée électricité et la mise en action du 6 cylindres passe quasi inaperçue, sauf à pleine charge, le son devenant un peu rauque. Sans être une voiture de course, ses accélérations sont très franches, mais restent très linéaires pour ne pas importuner les convives arrière. Le freinage, un peu déroutant, peut paraître appuyé alors même qu'on ressent le poids de la bête. Grâce à ses 4 roues directrices et un angle de braquage maximal de 10 degrés sur le train arrière, la 580 e surprend en étant parfaitement à l'aise en ville où elle se joue de bien des difficultés. Prudence cependant, l'agilité ne doit pas faire oublier ses 5,29 m de



Certes, on ne distingue pas très bien le noble V8, mais les divers éléments mécaniques semblent tout de même accessibles.



Sur la S 580 e, on a l'impression que les ingénieurs de Mercedes ont tout fait pour que personne ne puisse intervenir. Signe des temps.

Jantes de 15 pouces pleines, en aluminium et bas de caisse lisses indiquent que cette 560 SEL a bénéficié du restylage.



Pas dépaycé en changeant de volant, Francis mesure quand même instantanément le gouffre technologique qui sépare ces autos.

long! À bord de la 560 SEL, l'esprit cruising ou long trajet autoroutier, domine. Dotée de série de l'ABS, de l'ASR (antipatinage), des ceintures de sécurité à prétensionneur et d'un correcteur d'assiette voire, en option, d'une suspension pneumatique, elle propose une conduite coulée, mais rassurante. Les airbags sont encore optionnels, celui côté passager condamnant la boîte à gants. Amusant et preuve que cette technologie n'en était encore qu'à ses débuts. Dernier détail, très Mercedes, seul le rétroviseur droit est à commande électrique, pas le gauche. Un peu mesquin sur une Classe S!

Verdict

Nous le savions, comparer ces deux autos n'avait, techniquement, pas grand intérêt. Véritables icônes du luxe et de la technologie de leurs époques respectives, ces deux berlines en disent – très – long sur l'évolution de notre société et de notre rapport à l'automobile. L'industrie s'est ainsi peu à peu tournée vers plus de sécurité, mais plus de poids, plus de puissance, mais plus de frugalité, plus de silence, mais plus de connectivité... Vitrine de leurs temps, les Classe S ont souvent lancé des nouveautés ensuite généralisées sur l'ensemble du parc automobile. À l'heure où la marque propose, en Allemagne, le Drive Pilot de niveau 3 (véhicule semi-autonome, possibilité de lâcher le volant et les pédales jusqu'à 95 km/h dans certaines situations), nous, propriétaires de Mercedes anciennes, savons que jamais l'avenir ne nous volera le plaisir de conduire... pour de vrai! ■

	560 SEL	580 e Hybrid EQ
Type du moteur	V8 à 90°	6
Energie	Essence	Essence / Électricité
Cylindrée (cm ³)	5547	3000
Puissance thermique (ch)	300	367
Puissance électrique (ch)	0	500
Couple thermique (Nm)	430	150
Couple électrique (Nm)	0	440
Boîte de vitesse automatique	À 4 rapports	À 9 rapports 9G-TRONIC
Transmission	Propulsion	4MATIC (4 roues motrices)
Pneus avant	215/65 VR15	255/45 R19
Pneus arrière	215/65 VR15	285/40 R19
Longueur (cm)	516	529
Empattement (cm)	308	322
Largeur (cm)	182	195
Hauteur (cm)	144	150
Coffre (litres)	505	350
Poids (kg)	1760	2420
Vitesse max (km/h)	250	
0 à 100 km/h	6,9	4,9
Puissance fiscale	40	25
Consommation moyenne (l/100 km)	13,5	10



Choc de génération : calandre étroite et grillagée et fines prises d'air dans le spoiler pour l'ancienne. Large calandre pleine et énormes entrées d'air pour la moderne.





Saga Classic Belgique

L'ÉTOILE BRILLE À NIVELLES

EN BELGIQUE, ON AIME BIEN LES VOITURES ANCIENNES EN GÉNÉRAL ET LES MERCEDES EN PARTICULIER. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE ÉTOILES PASSION EST AUSSI DISTRIBUÉ ET LU OUTRE-QUIÉVRAIN. LORSQUE L'AN DERNIER, À RÉTROMOBILE, CHRISTOPHE RELANDEAU M'A ANNONCÉ LA CRÉATION DE SAGA CLASSIC BELGIQUE ET PRÉSENTÉ STÉPHANE DE SMEDT, SON FUTUR RESPONSABLE, J'AVAIS PROMIS DE LEUR RENDRE VISITE. C'EST DÉSORMAIS CHOSE FAITE!

Par Philippe Auquebon

Malgré de nombreux soucis de RER et un Eurostar en retard de plus de quinze minutes, Stéphane m'attend comme prévu à la gare de Bruxelles Midi. Je suis ravi de troquer le rail pour la route sur ce dernier segment de trajet qui va nous mener à Nivelles, ville du Brabant wallon, à trente kilomètres au sud de la capitale belge. Et je fais connaissance avec Stéphane : « *J'ai toujours baigné dans l'automobile. Mon père était expert judiciaire automobile, l'un des premiers en Belgique et, bien sûr, grand amateur de voitures, notamment de Facel-Vega. Et moi, qui ai toujours voulu travailler dans ce secteur, j'ai commencé, à 23 ans, comme commercial*

dans une concession Opel. J'y suis resté plus de trente-cinq ans et j'en suis devenu le directeur des ventes ». En parallèle, Stéphane s'intéresse aux véhicules anciens, de préférence anglais et un peu exotiques, et devient président de la Belgian Historic Vehicle Association (BEHVA), l'équivalent de notre FFVE. Après un mandat de neuf ans, il en reste toujours vice-président. Et puis, en 2021, Opel a rejoint la galaxie Stellantis, le groupe dans lequel exerçait Stéphane a été racheté, la situation a beaucoup changé : « *Alors, quand le groupe Saga m'a proposé de lancer l'activité Classic en Belgique, j'ai considéré cela comme un super challenge, dans un domaine que je connais bien et que j'apprécie beaucoup* ». C'est sur ces explications que nous arrivons à Nivelles, ↗

Les anciennes sont exposées au premier étage de la concession de Nivelles. C'est volontaire parce que chez Saga, on souhaite que le client « Classic » bénéficie du même service Mercedes qu'un client « moderne ».



Ce bateau n'est pas là par hasard. RCM maison-mère de Saga est aussi partenaire du groupe vendéen Bénéteau.

↳ chez Saga Piret, la concession Mercedes-Benz qui héberge les installations de Saga Classic Belgique.

Client Mercedes avant tout

L'immobilier ultra moderne, en verre, érigé il y a à peine cinq ans, impressionne. En pénétrant dans l'immense show-room – un bateau et sa remorque, une autre activité du groupe Saga, y sont exposés – c'est le large sourire de Gaëlle qui vous accueille. Stéphane précise : « L'activité a été lancée ex nihilo, en février 2024, il y a tout juste un an, en nous greffant à une concession existante. Nous profitons ainsi du service marketing, du magasin de pièces de rechange, des services centraux. C'est plus facile et plus efficace ». Il faut monter à l'étage pour découvrir le magnifique show-room réservé à Saga Classic. Y sont exposées une douzaine de voitures parmi lesquelles une 190 SL, plusieurs Pagode, trois R129 ou encore un SLK, toutes en état irréprochable. Stéphane ajoute : « Notre but, c'est de proposer la même qualité d'accueil et d'environnement à un client Classic qu'à un client moderne. Celui qui veut se faire plaisir avec une ancienne, mais qui n'y connaît rien, doit sentir qu'en



Chez Saga, on insiste beaucoup sur la qualité et le cadre dans lequel on accueille les clients. Cette déco et le bar, géants, en témoignent.

Et si le client doit attendre, il le fera confortablement installé au salon, en dégustant la boisson de son choix, au milieu des autos.

achetant une auto chez Saga, il bénéficie aussi de toutes les compétences et de l'ensemble des services et du suivi de la marque Mercedes-Benz. Un show-room aux standards est donc indispensable ». Après un espresso bienvenu dégusté au bar, l'œil rivé sur une énorme et très décorative clé de 13, Stéphane me guide vers l'atelier dédié aux Classic, dont les travaux sont presque finis. Nous y retrouvons François, le maître des lieux assisté de Pasquale : « Pour l'après-vente, c'est pareil.

Le client Classic sera accueilli dans l'enceinte de la concession, mais ce sont des équipes spécifiquement formées et dédiées qui travailleront sur son auto. Tout devrait être prêt d'ici un mois et nous pourrons alors utiliser nos quatre ponts ». Autant d'équipements ? « Nous savons que, contrairement aux modernes qui entrent et sortent dans la même journée, les Classics mobilisent parfois un pont pendant plusieurs jours. Nous avons donc prévu en conséquence ». Et lors des entretiens rapides,



À Nivelles, les ateliers « modernes » et « anciennes » ne sont pas communs. Les 4 ponts du SAV Classic seront très prochainement opérationnels.



les clients Classic disposeront d'une confortable salle d'attente, comme tous les autres!

Animation

Disposer d'un bel outil est fort agréable... mais ne fait pas tout. Il faut d'abord présenter des autos : « *Ne faisant pas de dépôt-vente, notre but premier est d'acquérir des autos saines. Et nous les achetons avec autant d'exigences que si c'était pour nous. Aux lourdes restaurations, nous préférons donc, si possible, l'origine* » ↴



Tous les clients sont accueillis par Gaëlle avant d'être dirigés vers le Classic dont l'équipe, au grand complet, entoure Stéphane, que l'on retrouve avec Olivier Piret, petit-fils du créateur du groupe éponyme et General Manager de Saga Belgique.





Stéphane de Smedt, en charge de l'activité Classic et ancien président de la BEHVA, qui a fait toute sa carrière dans l'automobile, est un vrai passionné des anciennes.

↳ et la patine. Ensuite, nous les remettons en ordre techniquement pour que les clients qui veulent se faire plaisir avec une ancienne, sans connaissances spéciales, disposent d'une auto fonctionnelle qui leur procure du plaisir ». Saga Classic, la seule structure labélisée Mercedes-Benz Classic de Wallonie, souhaite se comporter comme un « vrai » concessionnaire, offrant moult services à ses clients : entretien avec si nécessaire service de jockey, passage du contrôle technique, reprise d'une auto... Et pour bâtir voiture après voiture, la communauté de propriétaires de Classic que Stéphane souhaite rassembler à terme, il organise des petits-déjeuners techniques dans divers garages du groupe Saga : « Au début de la saison, je réunis, le samedi matin, quelques propriétaires d'autos exclusivement anciennes et, autour d'un café croissant informel, on passe les véhicules, qui souvent roulent peu, au banc de freinage et on examine, avec le chef d'atelier et le propriétaire qui ne le fait jamais, les dessous de la belle, montée sur un point. C'est apprécié, car cela permet de faire un rapide check-up, de déceler d'éventuels travaux à réaliser et, surtout, de créer du lien avec le technicien. Sans compter que cela impacte aussi la sécurité des propriétaires ».



Cette splendide Pagode est parfaitement à l'image des autos recherchées et vendues par Saga Belgique : saines et patinées, révisées et fiables.

Enfin, pour cette communauté des collectionneurs que Stéphane apprécie et connaît si bien, il a aussi le projet d'un rallye annuel. La première édition, qui se prépare pour l'été, mènera les participants au Musée Mercedes de Stuttgart avec, en exclusivité, la visite des fameuses réserves de la marque : « C'est une opportunité rarissime qui devrait rapidement convaincre les passionnés. Sur le parcours, une étape gastronomique est prévue en Alsace ». Ou comment joindre l'utile à l'agréable ?

Sur de bons rails

Si Saga Classic Belgique existe aujourd'hui, c'est grâce à la passion de Ronan Chabot pour les automobiles anciennes et au succès du concept développé en France, depuis sept ans, par Christophe Relandau. Nul doute que Stéphane s'inscrit dans cette belle dynamique où le Classic, loin de n'être qu'une vitrine, porte un véritable modèle économique. Nous lui souhaitons une grande réussite! ■



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

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

Tous modèles Mercedes-Benz sportives et AMG depuis 2000 éligibles



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

Inscriptions également
disponibles sur
www.adrenaline-mobilite.com

Une production

Adrenaline

Pulse votre mobilité

Étoiles
passion
LES MERCEDES-BENZ D'OR ET D'ORANGE

TEA CEREDA
L'ART DE LA CUISINE

LUXE INFINITY
Lifestyle

WS weespots



Classics Stickers

ATELIER DES ORS

B.R.M.
Chronographes

PIRELLI

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

Prototype C 112

FLÈCHE D'ARGENT DE SALON

CONÇUE POUR RIVALISER AVEC LES PLUS GRANDES SUPERCARS, LA C 112 NE FUT FINALEMENT QU'UN « VÉHICULE-LABORATOIRE » EXHIBANT LES VISIONS TECHNOLOGIQUES DE MERCEDES-BENZ À L'ÉPOQUE. LES PREMIÈRES APPLICATIONS EN SÉRIE N'ARRIVERONT QU'À PARTIR DE 1998.

Par Michel Tona - Photos Archives Mercedes-Benz & Alex Miedema

La C 112 se voulait être la première supercar moderne de Mercedes-Benz, dans un style un peu anonyme, mais hyper aérodynamique.

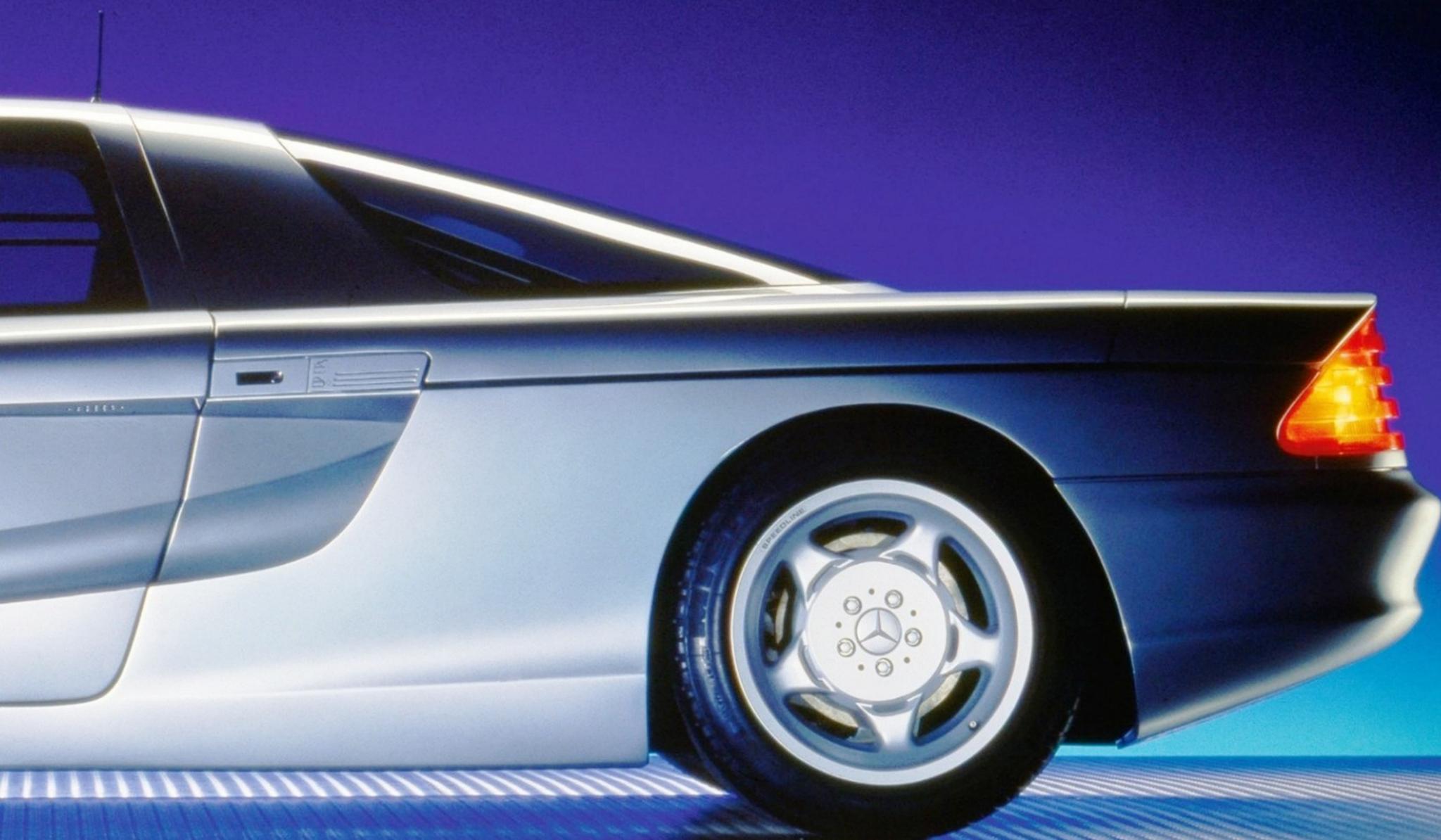


Show techno à l'IAA 91! En septembre, sur le stand de Mercedes à Francfort, le prototype C 112 vole la vedette au gracie cabriolet C 124 qui marque le retour de l'étoile sur le marché des cabriolets quatre places, après vingt ans d'absence. La flèche d'argent expérimentale est flanquée d'un autre véhicule de recherche, l'ovoïde F 100 à siège conducteur central et quatre passagers répartis sur deux rangées, déjà vu à Detroit en janvier. La C 112 est la seconde création du département « DAS » chargé, au sein de la direction du design de Bruno Sacco, d'explorer de nouvelles tendances. La ligne prend le contrepied des formes fluides de moult concepts de supersportives de la fin des années 1980. Bruno Sacco commente son approche : « *Nous ne nous sommes pas perdus dans les méandres de la mode. Elle possède une tradition bien définie, ancrée dans le passé, mais étroitement liée aux concepts de design développés au cours des quinze dernières années* ». Ainsi, la belle se passe de phares relevables, susceptibles de déstabiliser la voiture et de dégrader sa traînée... mais adopte des optiques sous carénage rappelant celles du

prototype C 111-III Diesel de 1978. L'équipe de Carl Leschke livre un dessin reprenant certaines proportions de ce dernier. Résultat : une forme pure, sculptée sur les flancs et à l'arrière, mais finalement pas si Mercedes que cela. Son profil irait même jusqu'à rappeler celui de la Honda NSX née deux ans plus tôt. Et ce ne sont pas les jantes Speedline en magnésium qui rehaussent sa personnalité...

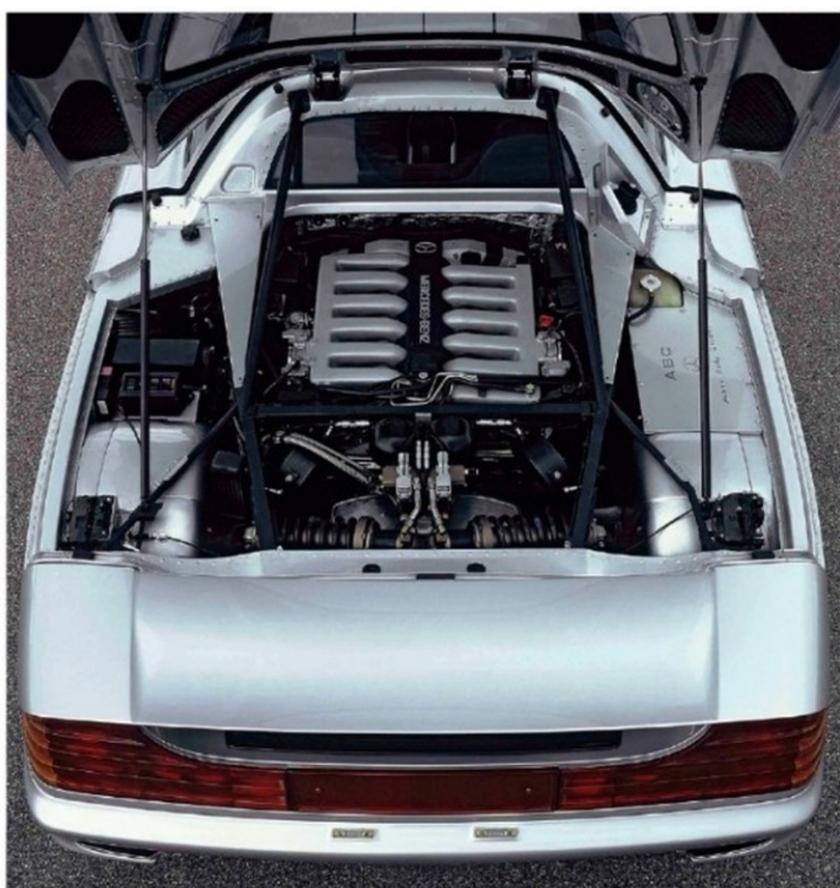
Rollende Versuchslabor*

Mercedes présente son « véhicule-laboratoire » comme une voiture de course du Groupe C taillée pour la route. La team du DAS n'a pas pour autant transformé une voiture de course survitaminée, exiguë et fragile en une voiture de route au potentiel seulement exploitable sur circuit. Ça, ce sera pour plus tard, avec les 25 exemplaires de CLK-GTR réalisés par HWA en 1998. Reprenant en partie les solutions ayant permis aux Sauber-Mercedes de remporter le championnat des voitures de sport en 1990, la C 112 est équipée de spoilers avant et arrière, d'un soubassement aérodynamique se terminant par un grand diffuseur arrière et d'un moteur à l'arrière. Alors que la C 11 ↴



* Laboratoire d'essai roulant.

L'exposition « Supercars of the '90s », qui s'est tenue au Louwman Museum à La Haye durant l'été 2024, a rassemblé un aréopage exceptionnel de supercars sélectionnées pour leur production limitée, leur puissance minimale de 500 chevaux et leur vitesse de pointe supérieure à 300 km/h. La C 112 ne pouvait y échapper !



Derrière les feux arrière striés typiquement Mercedes loge le majestueux V12 six litres inauguré par la Classe S W 140 en mars.

À une vitesse de pointe théorique de 309 km/h, l'aérodynamique active de la C 112 a été calculée pour porter l'appui de la voiture à environ une tonne.





L'habitacle se veut luxueux et bien isolé du bruit du moteur central. La climatisation automatique et l'autoradio haut de gamme sont prévus.



Comme sur les 300 SLR de la saison 1955, un « aero brake » s'extrait de l'arrière du proto pour optimiser le freinage.

FICHE TECHNIQUE

- Poids 1 570 kg
- Moteur 6 litres, V12 M120 en aluminium à 60 degrés
- Puissance 408 ch
- Couple 580 Nm
- Transmission Boîte-pont manuelle à 6 vitesses
- Suspension Double triangulation, active
- Châssis Monocoque en aluminium avec arceau de sécurité en acier
- Carrosserie Panneaux en aluminium rivetés
- Roues 17" en magnésium à cinq branches
- 0-100 km/h 5 s
- Vitesse maximale (théorique) 309 km/h

Les dessins évocateurs de cette « über SL » fleurissent dans la presse allemande dès le printemps 1990.

↳ de course avait un châssis en fibre de carbone, celui de la C 112 est en aluminium. Elle est construite près de Turin, par Coggiola, carrossier spécialisé dans les prototypes. Alors que la C 11 avait un V8 nerveux, la C 112 adopte le soyeux V12 de la nouvelle Classe S W 140 et du SL. Aux antipodes de la minuscule bulle abritant une planche constellée de boutons et d'interrupteurs, la C 112 offre un habitacle assez spacieux doté de sièges en cuir, de la climatisation et de l'autoradio haut de gamme Blaupunkt Mexico. L'aspect pratique est en revanche sacrifié par la présence des radiateurs et des volets avant mobiles, qui privent l'apprentie supercar de coffre et de roue de secours. Créé par une équipe de vingt ingénieurs triés sur le volet et dirigés par Karl Hoehl, le châssis monocoque en aluminium riveté et collé (60 kg à vide) reprend les solutions des Sauber à fond plat. Le Cx est de 0,30, un chiffre remarquable, inférieur aux 0,325 de la C 111-II expérimentale de 1970, mais encore bien supérieur au 0,183 de la C 111-III. La structure en aluminium est conçue pour se déformer progressivement lors d'un impact, tout en offrant une rigidité et une résistance adéquates aux chocs. Côté suspension, la C 112 reçoit des doubles triangles similaires aux unités des Baby Benz, W 124 et autres Classe S. Le choix des portes-papillon perpétue une tradition vieille de quarante ans. Un bouton actionne des vérins hydrauliques similaires à ceux commandant l'arceau de sécurité relevable du roadster SL.

Supercar techno

La C 112 adopte une philosophie proche d'un modèle de série avec, entre autres, une direction et un freinage assistés. Son bagage technologique impressionne. Elle est dotée d'une aérodynamique et d'une suspension actives, d'un essieu arrière à effet directionnel, d'un volet arrière mobile pneumatique faisant fonction d'aéroofrein, de l'ABS, d'un antipatinage, d'un système de surveillance de la pression des pneus et même d'un régulateur de vitesse à guidage radar. Le DISTRONIC avec sept ans d'avance ! Impressionnant : ce proto de 1991 collectionne toutes les caractéristiques d'un haut de gamme du début du nouveau siècle. Malgré son châssis et sa carrosserie en aluminium, ce C 112 suréquipé dépasse 1,5 tonne, 58 % de la masse reposant sur les roues arrière.

Aérodynamique active

L'aéro active apporte une assistance supplémentaire lorsque l'auto atteint sa limite d'adhérence, en virage ou au freinage. Des capteurs mesurant les forces g à l'avant, au centre et à l'arrière transmettent les données à un ordinateur. Déclenchés par leur système de contrôle, un spoiler avant et un petit aileron arrière se déploient en un dixième de seconde. Combinés, ils créent un fort appui global, avec une augmentation inévitable de la traînée. D'abord entraînés (trop lentement) par des moteurs électriques, aileron et spoiler sont finalement activés par un système hydraulique. À la vitesse de pointe (théorique) de 309 km/h, l'appui passe d'un niveau négligeable à environ 1 000 kg. Si le C 112 n'a jamais roulé à une telle allure, on se consolera avec la vidéo de démonstration (voir QR code) mettant en scène, en images de synthèse « so nineties », la belle Mercedes à Grande Vitesse sur un ovale ! Le sys- ↗

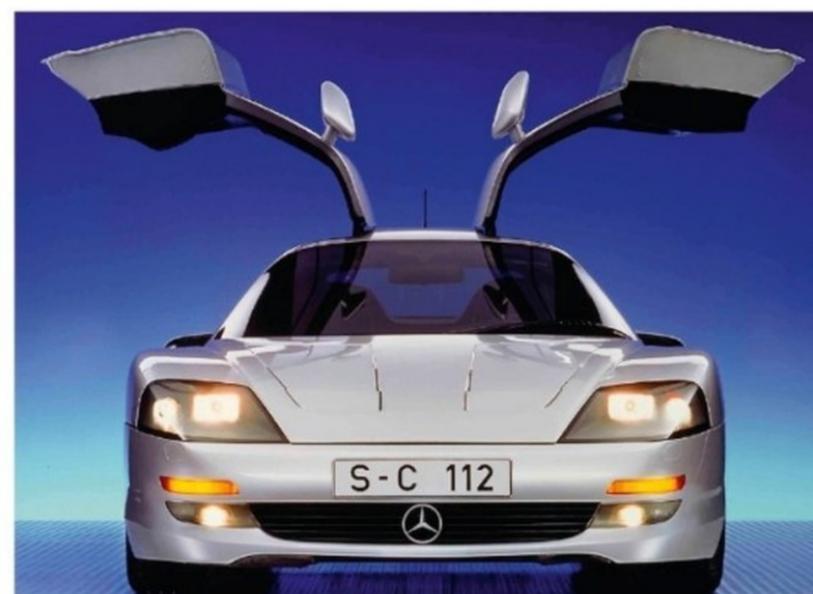
Surfant sur l'aura des Sauber-Mercedes, la C 112, dotée d'un impressionnant V 12 et de portes papillon évocatrices, aurait pu devenir une légende. La direction de Mercedes en a décidé autrement.



« Cette voiture n'est plus vraiment adaptée à notre époque. Nous devons nous concentrer sur des choses plus importantes ». Jürgen Hubbert à l'IAA 91'



Shooting réunissant toutes les Gullwing : 300 SL, C 111, 112 et SLS AMG en vue de l'exposition idoïne organisée par le Musée Mercedes-Benz en 2013.



Ce véhicule laboratoire cachait le must de la technologie en ce début des *nineties*.



Vidéo de démonstration (en allemand)

Avouez qu'elle aurait eu fière allure si elle avait été produite en petite série, au-delà de la barre symbolique du million de marks pièce...

L'application en série

Dévoilée fin 1991, la C 112 avait pour but de tester de nouveaux systèmes de comportement dynamiques sur une supercar. Quelques-uns ont eu une application dans la gamme Mercedes, à partir de 1998. Naturellement d'abord sur la crème de la crème...

• Active Body Control (suspension antiroulis ABC)	CL (C 215, 1999)
• Profil arrière à contrôle actif augmentant la force d'appui sur l'essieu arrière	
• Contrôle électronique de pression des pneus	Classe S (W 220, 1998)
• Régulateur de vitesse intelligent (DISTRONIC)	
• Portes papillon électrohydrauliques	SLR (C 199, 2003, en élytre)
• Roues arrière à braquage actif	Classe S (W 223, 2020)
• Aérodynamique active	Non appliqué / pas de communication de la marque
• Nouveaux capteurs pour direction, embrayage, freins, portes, réglage sièges, rétroviseurs	



↳ tème de roues arrière directrices, à commande hydraulique lui aussi, est vraiment avant-gardiste pour l'époque. Ses géniteurs l'ont baptisé « direction cybernétique », un nom fleurant bon la science-fiction ! Une technologie qui s'est répandue sur nombre de modèles haut de gamme désormais, telles les Classe S et SL de dernière génération. Précisons aussi que, bien que sa garde au sol soit environ trois fois supérieure à celle d'une Groupe C, la C 112 est parfaitement maintenue à plat grâce au système Active Body Control (ABC), en tangage comme en roulis. Tous ces systèmes actifs fonctionnent à partir du même ensemble de capteurs, reliés au même cerveau électronique. Karl Hoehl, l'ingénieur et chef de projet, déclare alors à la presse que le bon « vivre ensemble » de tous ces systèmes a constitué le principal défi de développement.

700 commandes fermes

La C 112 n'est pas la voiture la plus rapide de son époque, ni la plus légère, ni la plus puissante. Mais c'est la plus techno ! Bien que le dossier de presse précise qu'il ne s'agit que d'un véhicule laboratoire, des centaines de clients, chauffés par les articles anticipatoires parus dans la presse allemande depuis deux ans, envoient des chèques de réservation au siège de Daimler-Benz. On parle de 700 commandes fermes. « Nous avons reçu des chèques de 1,5 million de marks » déclare le designer Harald Leschke. Mercedes a toutes les cartes en main pour l'intégrer à son catalogue et affronter les Lamborghini Diablo, Bugatti EB110,

McLaren et autre Jaguar XJ 220. Stuttgart y pense vraiment. Pour preuve : le proto a été conçu pour passer les tests de collision et d'émissions américains. Mercedes-Benz explore différentes possibilités de mise en fabrication. La nouvelle usine de Peter Sauber à Hinwil, en Suisse, est adaptée aux petites séries de ce type de voitures. « Nous pourrions essayer de lui faire construire des Mercedes-Benz très spéciales pour la route, des modèles très orientés client, fabriqués à la main, peut-être dérivés des voitures du Groupe C », confie Jürgen Hubbert (patron de la branche voitures) à The Star – la gazette du club Mercedes-Benz of America – quelques mois avant le salon de Francfort. « Peut-être qu'ils seront vendus dans le monde entier, mais seulement en très petit nombre », poursuit-il.

Mort-née

L'histoire en décidera autrement, car ce C 112, c'est surtout le bébé de son prédécesseur, Werner Niefer, qui a quitté le groupe et n'est plus là pour défendre le projet finalisé. La C 112 était bien « sa » voiture. Ambitieuse et monumentale, comme la Classe W 140 (en plus gracie!), mais d'une utilité pas si évidente avec le recul. La crise est passée par là et la division voitures doit regagner en profitabilité. Il faut se concentrer sur la production « de masse ». Vite oubliée, la C 112 reste un magnifique exercice de style dont l'héritage technologique se concrétisera, sur les modèles de série, en fin de décennie. ■



Illustrée par Hans Neumann, cette affiche de 1920 montre une élégante contemplant le ciel avec pour slogan « L'étoile de son désir ».



En combinaison rouge écarlate, cette annonce publiée, en 1928, dans le prestigieux magazine de mode « Elegante Welt » marie parfaitement glamour et performances pour la Type S 180 ch.

Publicité

DES BENZ ET DES BELLES

DEPUIS SES ORIGINES, MERCEDES-BENZ A UTILISÉ L'IMAGE DES FEMMES POUR PROMOUVOIR LA SIENNE À TRAVERS SES PUBLICITÉS, SES BROCHURES ET SES PHOTOS DE PRESSE. UN PLAISIR ESTHÉTIQUE CERTES MAIS UN RÔLE DE FAIRE-VALOIR QUI N'EST PLUS DE MISE AUJOURD'HUI.

Par Michel Tona - Photos Archives Mercedes-Benz



Tout commence avec Bertha Benz en 1888. L'épouse de Carl Benz entreprend le premier voyage longue distance en automobile, parcourant 106 kilomètres de Mannheim à Pforzheim. Ce périple audacieux, réalisé sans l'accord de son mari, vise à démontrer la fiabilité de l'invention de ce dernier. Son exploit, longtemps méconnu, est régulièrement célébré par la marque comme un acte fondateur de son histoire et l'inclusion des femmes dans celle de l'automobile. Mais dans les années vingt, affiches et brochures présentent des femmes élégantes, confiantes et par moment sportives. Rarement au volant, ces originales permettent à la marque de se bâtir une image de raffinement, de modernité, surfant sur la

Très élégant ensemble en laine et gants de cuir : cette jolie jeune femme pose avec l'élégance qui sied parfaitement avec les doctes lignes de la 280 SE 3.5 cabriolet de 1969.



– relative – indépendance de ces femmes aisées. La plupart du temps, elles restent d'élégantes passagères ou simples « poseuses », accompagnées d'hommes sûrs de leur choix. La célèbre affiche la « Femme en rouge » (1928), inspirée de la pilote Ernes Merck est une exception. La tendance se poursuit lors de la décennie suivante, malgré les bouleversements économiques. Les affiches mettent en scène de jolies dames aux côtés de modèles prestigieux, renforçant le rôle de l'automobile, extension d'un style de vie sophistiqué, mais aussi celui de la femme-objet. Dans les années cinquante et soixante, créatifs des agences et photographes mandatés par le service presse relèguent encore ↴

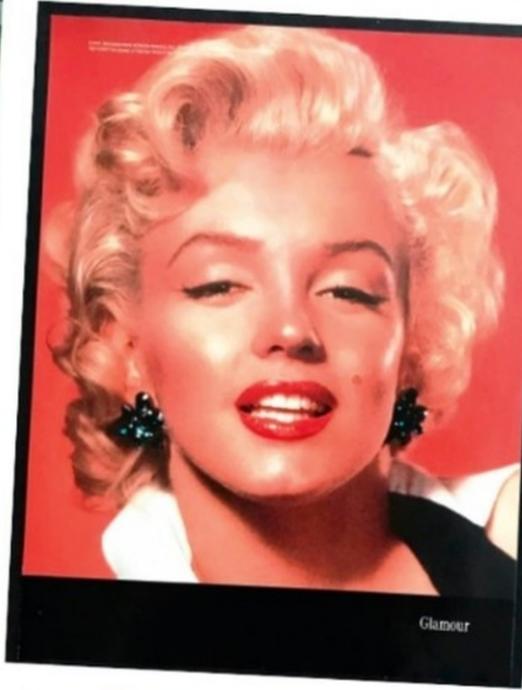
La légende raconte que Bertha Benz utilisa une épingle à chapeau pour déboucher une conduite de carburant et sa jarretière pour isoler un fil. L'incarnation de la détermination et de l'ingéniosité féminine!



Hockenheim, 24 mai 1992 : Ellen Lohr est la première femme de l'histoire à remporter une épreuve de DTM, sur Evo 2. Keke Rosberg est troisième.



Une femme qui a du chien.
La première Classe A n'en manque pas non plus !



Glamour

Observez bien le grain de beauté de Marilyn sur cette publicité américaine de 1997. Il s'agit du logo Mercedes.

Nina Müller, 27 ans, a récemment été mise en avant dans le magazine Mercedes pour sa collection comptant cinq Baby-Benz, qu'elle entretient elle-même. Les temps changent !



Warum wir uns beim Thema Geschmack an Damen wenden

Weil Damen viel Geschmack und viele Wünsche haben. Darum haben wir vorgesorgt. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, einen Mercedes-Benz nach Ihren persönlichen Wünschen auszustatten. Von der Lack-, Polster- oder Lederfarbe über Teppiche und Radio bis zur Sitzverkleidung. Für den Mann sind Leistung, Technik, Bequemlichkeit vielleicht wichtiger. Aber einer Frau erfüllt er gern ihre kleinen Wünsche: entweder einen eigenen Mercedes-Benz – der ist so

leicht zu fahren – oder einen Führerschein oder Poister aus edlem, schönem, rotem Leder (zum Beispiel).
Zu Ihrer Information:
Wenn Sie wollen, können Sie zwischen 76 verschiedenen Lederierungen und 697 Polster-Kombinationen wählen (Stoffe, Leder, Kunstleder in allen Material- und Farbkombinationen). Außerdem gibt es für alle Modelle auf Wunsch das perfekte Daimler-Benz-Automatische Getriebe und Servolenkung.

MERCEDES-BENZ
Ihr guter Stern auf allen Straßen



Annnonce doublement élégante de 1965 titrant : « Pourquoi nous nous adressons aux dames en matière de goût ».





Célébrissime, ce cliché met en scène la 190 SL au milieu des *fifties* sur l'île de Sylt - destination chic de vacances - sous le soleil de l'après-midi. Pull rouge assorti pour Madame!



En janvier 1993, un nouveau hard-top en verre est présenté au salon de Detroit pour le SL R129. La vendeuse et la cliente peut-être?

↳ le « beau sexe » à une position passive, image miroir de ce que la société renvoie alors. Ces passagères, forcément souriantes – ne boudons pas notre plaisir! – continuent à accompagner leur ami ou époux en Mercedes, voitures synonymes de confort et de sécurité.

Passagères ambassadrices du confort

Des rôles bien « genrés » dirait-on aujourd'hui, comme le démontrent ces extraits d'une publicité de 1965 pour la *Sonderklasse*. À la femme le choix « *de la peinture, de la sellerie ou de la couleur du cuir et des enjoliveurs. Pour les hommes, la performance, la technologie et le confort sont peut-être plus importants* ». Même message Outre-Atlantique pour vanter la 220 SE dans « *Life* » en 1963. Pour le chef du foyer : « *Elle aime le confort. J'insiste sur une voiture puissante* »... En revanche, une publicité de 1965 montre une femme garant une 230 SL avec assurance, manœuvre facilitée par la direction assistée et la boîte automatique. À partir des années soixante-dix, l'iconographie Mercedes montre encore des femmes « objectivées ». Mères de famille, salariées, cadres ou sportives, elles incarnent ainsi leurs différents rôles dans une société qui les a souvent reléguées à celui de mère pondeuse et femme au foyer, en particulier en Allemagne. Les campagnes publicitaires reflètent une prise de conscience progressive de l'importance du marché féminin et de la nécessité de proposer des véhicules adaptés à leurs besoins et aspirations. Dans les années 80 et 90, on note un ton plus audacieux avec des femmes affirmées, parfois en tenue de sport ou de soirée, associant la voiture à un style de vie dynamique et sophistiqué. Mercedes-Benz commence également à s'impliquer dans des événements de mode, renforçant le lien entre l'automobile et l'élégance féminine. Les clichés montrant une conductrice vont se multiplier à l'arrivée des SLK et Classe A, deux inédites Mercedes cassant les codes et ciblant pour la première fois chez Mercedes, la gente féminine.

Au cerceau, pas au fourneau!

De Bertha Benz à la femme moderne des années 1990, Mercedes-Benz, comme tous les constructeurs, a exploité la sensualité féminine pour vendre ses voitures. Ces représentations ont contribué à façonner une image de la femme centrée sur l'apparence et la passivité plutôt que sur la compétence. À tort puisque les statistiques prouvent qu'elles ont moins d'accidents que les hommes. La marque a parfois aussi encouragé la cause féminine, en compétition par exemple, d'Ewy Rosqvist dans les *sixties*, à Ellen Rohr, première femme à s'imposer en DTM en 1992. Et ce n'est qu'au tournant du XXI^e siècle que Mercedes-Benz a commencé à adopter une approche plus inclusive dans ses communications. ■

Exposition Youngtimer

RÊVE DE MILLÉNIAL

LES VOITURES DE NOTRE ENFANCE ET DE NOTRE JEUNESSE ÉVOQUENT DES EXPÉRIENCES, DES SOUVENIRS ET DES ÉMOTIONS. PARFOIS, MÊME, ELLES NOUS FONT RÊVER. L'EXPOSITION SPÉCIALE « YOUNGTIMER » DU MUSÉE MERCEDES-BENZ NOUS FAIT FAIRE UN BOND DE VINGT ANS EN ARRIÈRE AVEC UNE MISE EN SCÈNE OFFRANT BEAUCOUP DE COULEURS, DE LÉGÈRETÉ, D'OBJETS CONTEMPORAINS ET DIX AUTOS EMBLÉMATIQUES DES ANNÉES 1990 À 2010. ON VOUS EMMÈNE ?

Par Philippe Auquebon - Photos Thomas Niedermüller



Vue d'ensemble avec l'îlot thématique « Easy Life » et une Vision CLK 320 CDI Cabriolet (série 208) au premier plan et l'îlot thématique « Feinsinn » à l'arrière.



Mercedes-Benz Museum
 Classe A HyPer
 (série 168), 1999,
 présentée sur l'îlot
 « Classique ».

Au sein du musée, les *youngtimers*, ces jeunes classiques, racontent l'histoire de leur époque. Le tableau « Easy Life » est un hommage aux années 1990 avec le SLK (série 170) et le CLK Cabriolet (série 208), deux icônes du progressisme stylistique du département Produit. « Supersonic », avec les 190 E 2.5 EVO II (201), E 500 Limited (124) et SLR McLaren Roadster (199), représente l'harmonie des performances et la joie de l'innovation. La puissante berline E 60 AMG (série 210) est la pièce maîtresse de la « sous-culture » individuelle et créative. Les CL 600 (série 215) et

CLS 350 CGI (série 219) incarnent la sportivité luxueuse et élégante dans la section « Raffinement ». Enfin, le tableau « Espace » met l'accent sur les approches visionnaires en matière de technologie et de design avec le SL 500 (série 129) et le Vision R 320 CDI (série 251). Partout, des mannequins habillés de vêtements d'époque retracent rapidement l'histoire de la mode. Et dans le parking du musée, cinq autres jeunes classiques peuvent être admirés dans de grands cubes de verre : une A 160 « Häkkinen » (série 168), une CL 500 (série 140), une ML 500 (série 163), une Vision CLK 320 CDI (série 209) et une C 55 AMG (série 203). La présentation aussi est tota- ↗



L'îlot thématique
 « Subculture » avec
 une Mercedes-
 Benz E 60 AMG
 (série 210) de 1997.



SLK 230 KOMPRESSOR (série 170) de 1997 sur l'îlot thématique « Easy Life ».

L'exposition *Youngtimer* ou toutes les Mercedes-Benz emblématiques des années 1990 et 2000.

↳ lement inhabituelle, puisque chaque véhicule est mis en scène comme une miniature enfermée dans son emballage taille XXL. Le concept car Classe A HyPer (série 168) sera quant à lui exposé sur l'îlot « Classic ».

Échantillonnage réfléchi

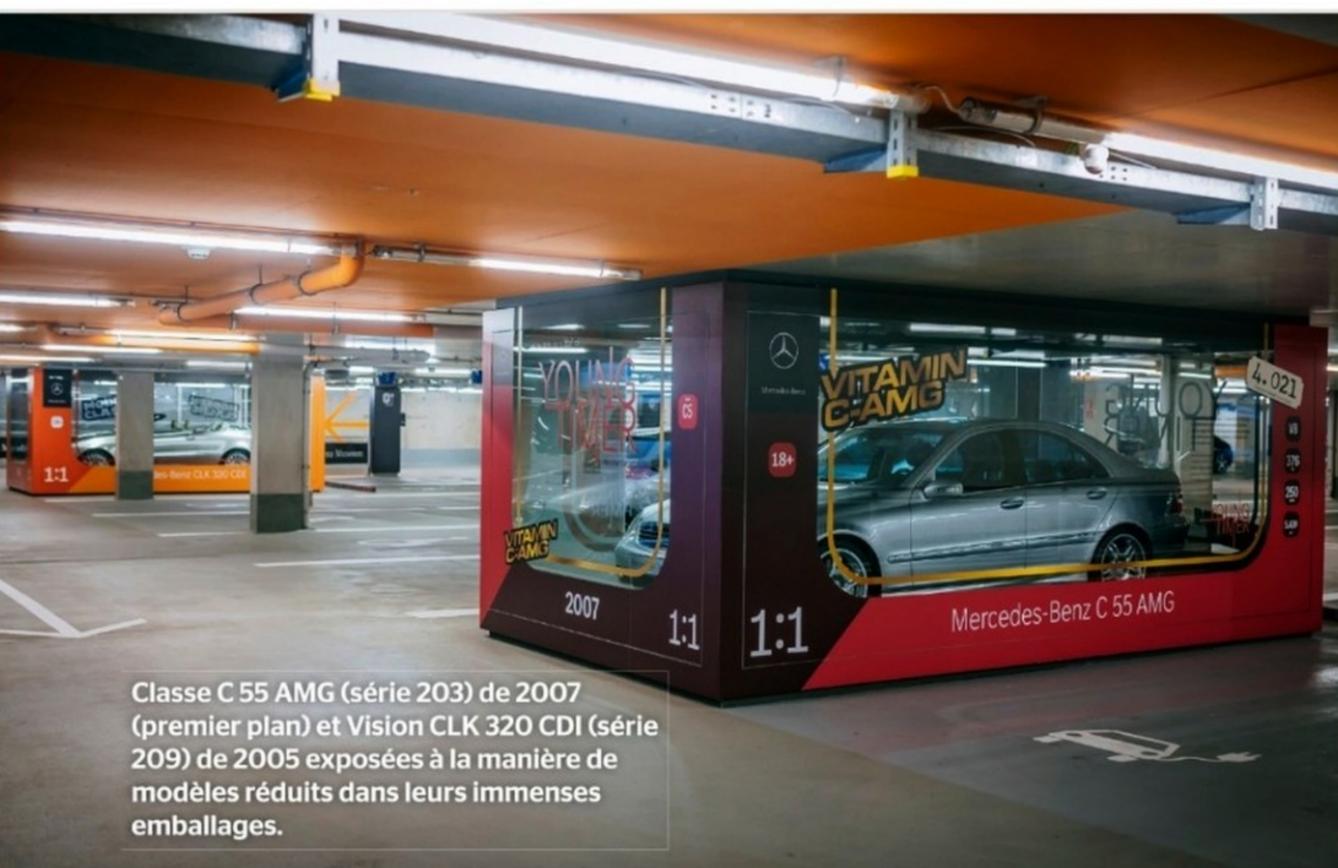
Chacune de ces autos raconte une histoire passionnante. Le CL 600, par exemple, le premier véhicule de la série C 215 présenté au salon de l'automobile de Genève en 1999, disposait, pour l'événement, d'un équipement purement exceptionnel. Tous les véhicules conceptuels, tels que la Classe A HyPer, le

Vision R 320 CDI, le Vision CLK 320 CDI Cabriolet et le CLS 350 CGI, illustrent des innovations en matière de conduite extrêmement importantes à l'époque. Quant à la A 160 « Häkkinen », c'est l'un des 125 – seulement – véhicules construits au nom du célèbre pilote de course que l'on retrouve sur les deux côtés et qui porte également sa signature sur le capot et le volant. Cette exposition spéciale « Youngtimer » propose de vous amuser et de vous divertir grâce à plusieurs stations interactives assistées par l'intelligence artificielle, comme le jeu d'arcade dans le plus pur style des années 1990 ou l'atelier de créa-

tion de courts clips musicaux. Sur le stand « Face Swap », vous pourrez utiliser l'intelligence artificielle pour intégrer votre visage dans des images existantes, et à la station « Refinement », vous aurez la possibilité de créer une image de rêve avec un *youngtimer*.

Belle gaieté

Certes les autos présentées ne sont pas toutes vives et colorées, mais c'est un fait, l'intérêt, la fraîcheur et surtout la gaieté de cette exposition tranchent délibérément avec les temps un peu troublés que nous vivons, encombrés de mauvaises nouvelles. Une grande cure de bonne humeur à consommer sans aucune modération! ■



Classe C 55 AMG (série 203) de 2007 (premier plan) et Vision CLK 320 CDI (série 209) de 2005 exposées à la manière de modèles réduits dans leurs immenses emballages.



L'une des stations interactives assistées par l'intelligence artificielle permettant de créer une image de rêve avec l'une des voitures classiques.



Grâce à « Face Swap » et à l'intelligence artificielle, vous pourrez intégrer votre visage dans de nombreuses images.



L'îlot thématique « Supersonic » avec (de gauche à droite) une Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Évolution II (série 201) de 1990, une Mercedes-Benz E 500 Limited (série 124) de 1994 et une Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster (série 199) de 2007.



Vision R 320 CDI (série 251) de 2005 sur l'îlot à thème « Espace ».

HWA

EVO 2 REBORN

FABRIQUÉE À 502 EXEMPLAIRES EN 1990, LA 190 16 SOUPAPES EVOLUTION II EST SANS DOUTE, AVEC LA 500 E, LA BERLINE YOUNGTIMER MERCEDES LA PLUS COURUE. HWA, QUI LA PRÉPARAIT À L'ÉPOQUE POUR LE DTM, L'A FAIT ENTRER DANS L'HISTOIRE DU CHAMPIONNAT DE TOURISME ALLEMAND. 35 ANS PLUS TARD, LA MÊME SOCIÉTÉ EN PROPOSE UNE VERSION REVISITÉE À TOUS LES ÉTAGES.

Par Michel Tona - Photos HWA

Attention, point de restomod ici. Nous allons le voir, nous avons à faire à une réinvention complète de l'ultime avatar des baby Benz grée de la fameuse culasse 16 soupapes due à l'anglais Cosworth. L'Evolution II, présentée au salon de Genève en mars 1990, coûte autant qu'une 500 SEL et trois fois le prix d'une 190 E de base. Son impressionnant aileron apportant 70 kg d'appui et ses passages de roue XXL ont été développés en vue de l'homologation en DTM. 502 exemplaires

sont construits à l'usine des 190 à Brême entre janvier et juillet. Mais revenons en 1987. Dès cette année, la BMW M3 s'impose dans tous les championnats auxquels elle participe. Et ça ne va pas s'arrêter. Initialement destinée au rallye, la « 16 S » étoilée est réorientée vers le DTM. En bonne propulsion, elle n'a en effet aucune chance face aux Audi Quattro, 205 Turbo 16 et consorts. Mercedes décide rapidement qu'ayant satisfait aux exigences du Groupe A – donc vendue à plus de 5000 exemplaires –, la 190E serait apte au service. Le 2,3 l originel ne suffisant pas pour

contrer les M3, sa cylindrée est portée à 2,5 l en 1989. Ladite version « Evolution » gagne 19 chevaux tout en faisant prendre une taille à son spoiler, ses jupes latérales et son aileron. Pour satisfaire au règlement d'homologation, 502 exemplaires sont fabriqués. Las : en piste, la recette n'est pas encore assez relevée pour bousculer totalement les Munichoises.

Genèse d'une icône

Alors, Mercedes pimente encore la sauce et développe l'Evo 2. Surnommée « Batmobile » – aileron et kit carrosserie obligent –, elle

Point de restomod tellement le développement a été poussé en termes de design, de mécanique et de technologie, en partenariat avec des fournisseurs de premier plan comme Bosch.





Impressionnante. L'HWA EVO rend hommage à l'une des Mercedes sous stéroïdes les plus iconiques des années 90.

développe 232 ch. Une fois passé dans les mains des mécaniciens d'AMG – dont la plupart seront « reversés » chez HWA en 1999 –, le bloc développe autour de 370 ch en version DTM. Au championnat 1991, Mercedes remporte le classement constructeur, mais se fait souffler le titre pilote par Frank Biela sur Audi V8. Second, Klaus Ludwig prend sa revanche la saison suivante. Ce premier titre pilote en DTM pour l'étoile sera suivi de onze autres jusqu'en 2021 ! En 1999, Hans-Werner Aufrecht revend 50 % d'AMG – qu'il a fondé en 1967 – à Mercedes-Benz. Et c'est

dans sa nouvelle société, HWA, qu'il conserve toutes les activités Motorsport (hors F1) et petites séries. Ainsi, c'est bien HWA qui se retrouve derrière tous les exploits des 190, Classe C et autres CLK en DTM.

Depuis, l'Evo 2 est devenue un collector. Aucune ne se vend à moins de 150 000 €. Le record est de 544 000 \$ (sic), obtenu par une Evo 2 de seulement 5 338 km lors de la vente RM Sotheby's de Las Vegas en novembre 2023. Aux yeux d'HWA, son aura est telle que la super berline des années 90 mérite d'être réinventée. HWA n'en est d'ailleurs pas à son

coup d'essai. En plus de ses activités en DTM, GT3 et en Formule E, la PME sise juste en face du siège d'AMG, à Affalterbach, a également développé des moteurs pour Pagani (sur base du V12 Mercedes), construit les CLK GTR de route (1998), CLK DTM AMG (2004) et autre SL 65 AMG Black Series (2008) et contribué à la genèse de moult hypercars.

À partir d'une simple 190 E...

Plutôt que de sacrifier une Evo 2 originelle, les techniciens d'HWA récupèrent une *baby* Benz standard et saine. Elle est entière- ↴



75% du châssis a été remplacé par des pièces développées par HWA, ce qui permet de doubler la rigidité par rapport à la W 201 d'origine.



↳ ment démontée pour ne conserver que le châssis. Lequel se voit renforcé et doté d'un discret arceau de sécurité. L'essieu avant est avancé de 50 mm pour une meilleure répartition du poids. L'aérodynamique de la carrosserie (entièrement en fibre de carbone) est perfectionnée en soufflerie. Au final, la bête est plus longue et plus large que l'Evo 2 et n'arbore naturellement aucun logo Mercedes. Elle est encore plus menaçante que son aïeule, ne trouvez-vous pas ?

Deux fois plus puissante

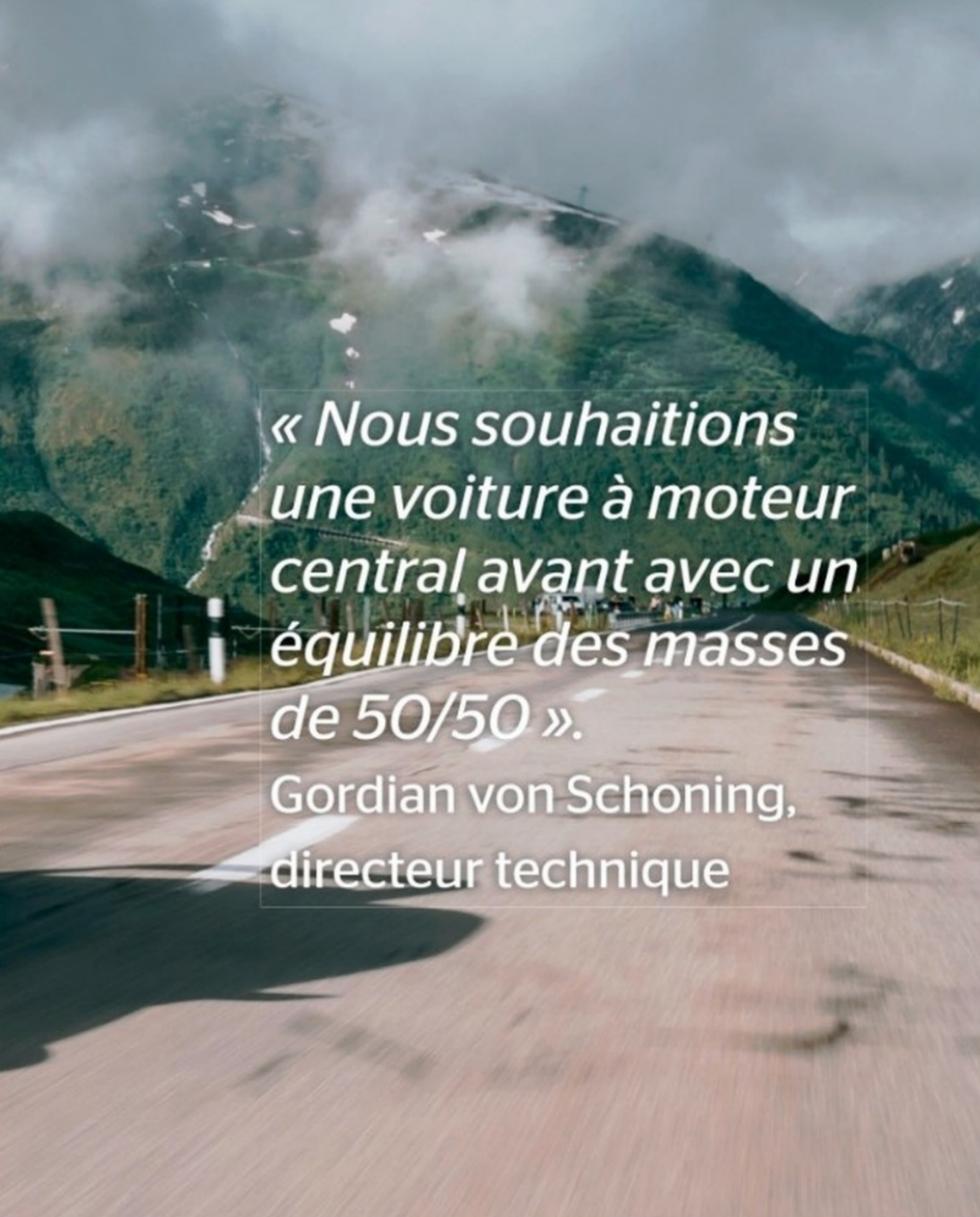
Le moteur est logé derrière l'essieu avant et reçoit un carter sec afin d'obtenir un centre de gravité sous les 400 mm. La boîte est rejetée sur l'essieu arrière. Issu des versions 43 AMG, le V6 est entièrement démonté pour recevoir un système de refroidissement et un calculateur maison ainsi que des turbos revus. Résultat: 450 chevaux, soit environ deux fois plus que son inspiratrice, pour un poids similaire. Ça promet côté sensations! De nombreux modèles seront – ou ont sans doute été – commandés avec ledit « pack Affalterbach », qui ajoute 50 ch, des freins carbone-céramique, un mode de conduite « Track », un échappement sport et permet une « v_{max} » de 297 km/h (contre 270 km/h en version standard). Si la planche de bord d'origine est reprise, elle est modernisée par l'ajout d'une instrumentation et d'écrans

digitaux, un système audio de pointe et, par exemple, la recharge sans fil pour téléphone mobile. En outre, des sièges Recaro avec harnais quatre points sont montés et revêtus d'un splendide cuir à damiers. Les appuie-têtes sont logotés HWA. Un niveau élevé de personnalisation a permis aux commanditaires, dont beaucoup possèdent déjà une l'Evo 2, de se créer une HWA EVO à la carte. Teintes de cuir et de garnitures sur-mesure sont de la partie, tout comme la peinture, certaines imitant la livrée des bolides de DTM des *nineties*! 75 % des 100 exemplaires prévus seraient déjà vendus et les premières livraisons sont planifiées pour la fin de l'année.

Raisonné?

L'EVO va sans doute être fort prisée au Moyen-Orient, où un roadshow de présentation a été organisé en début d'année. Les 714 000 € (avant TVA!) réclamés sont bien sûr astronomiques... mais l'étendue des travaux et la qualité de réalisation sont absolument exceptionnelles. Le 27 juillet 2024, à la vente RM Sotheby's de Tegernsee en Bavière, l'HWA EVO « châssis #1 » a été adjugée 1,31 million d'euros, frais d'adjudication compris. Soit 50% de plus que les estimations et le prix catalogue. Les 100 clients de cette pépite auraient-ils fait une bonne affaire... ? ■

TECHNIQUE: UNE R-EVO-LUTION !		
	HWA EVO	190 EVO II
Dimensions (L x l x h)	4580 x 1908 x 1355 mm	4543 x 1720 x 1342 mm
Empattement	2750 mm	2665 mm
Poids	1350 kg	1340 kg
Mode de transmission	Propulsion	
Moteur	V6 biturbo. 24 soupapes	4 cyl. Inj. 16 soupapes
Cylindrée	3000 cm ³	2463 cm ³
Puissance	450 ch à 7200 tr/min	235 ch à 7200 tr/min
Couple	550 Nm à 5000 tr/min	245 Nm à 5000 tr/min
Boîte	6 manuelle (transaxle)	5 manuelle
Vitesse maxi.	270 km/h (limitée)	250 km/h
Pneumatiques	245/35 ZR19 (AV) / 265/35 ZR20 (AR)	245/40 ZR 17
Jantes	19' (AV) / 20' (AR)	17'



« Nous souhaitons une voiture à moteur central avant avec un équilibre des masses de 50/50 ».

Gordian von Schoning,
directeur technique



Recouverte de cuir à surpiques, la planche de bord conserve sa forme originelle mais passe aux écrans digitaux et au volant multifonctions.



Moins hauts, les phares apparaissent plus agressifs, « comme les yeux d'une bête prête à attaquer » selon Edgar Chu.



Pour les feux, des éléments horizontaux sur la lentille remplacent les unités verticales d'origine, mettant en valeur la largeur de la carrosserie.



3 questions à Edgar Chu, designer de l'HWA EVO

Quelles règles avez-vous suivies pour dessiner l'EVO ?

Le plus difficile a été de trouver un équilibre parfait entre le passé et le futur. La règle pour concevoir une super berline

de sport, c'est que la forme suit la fonction, mais cela ne suffit pas : la forme doit aussi créer de l'émotion !

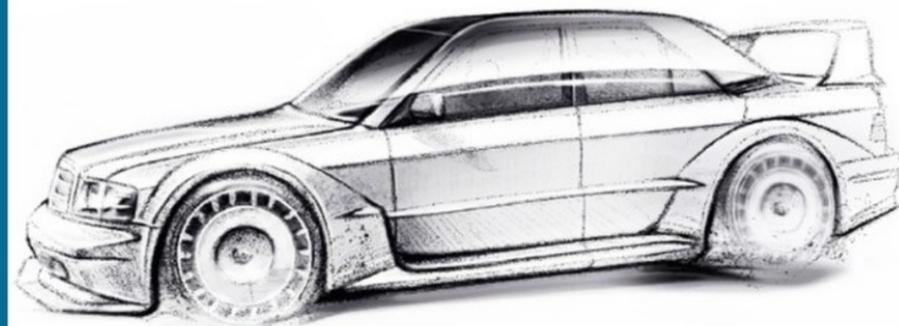
Qu'est ce qui la différencie le plus de l'Evo 2 originale ?

Ses proportions en font une voiture différente en raison de la position du moteur central avant et des voies avant et arrière plus larges. Malgré la hausse de ses dimensions, visuellement, la voiture semble beaucoup plus rapide que l'originale. Concernant les détails extérieurs, les phares et les feux ont été les pièces les plus compliquées de tout le développement.

Comment s'est déroulée la collaboration avec HWA ?

Grâce à la bonne coopération sur les AMG GT3 et GT4, le design a pu être impliqué très tôt. Cela s'est traduit par un processus fluide et une vraie liberté de création. Un rêve pour tout designer !

Après les croquis, place à la CAO, dont les données sont ensuite transmises aux modelleurs numériques et aux ingénieurs.





En 2016, pour 5 petits points, Lewis Hamilton ne sera pas champion du monde. En revanche, maigre consolation, le 10 juillet, il gagne son Grand Prix national et s'entoure de l'union Jack.

Lewis Hamilton
2^e partie

THE BOSS



NOUS AVIONS QUITTÉ HAMILTON AU SOIR DE SA 43^e VICTOIRE ET DE SON TROISIÈME SACRE MONDIAL, QUI LE POSITIONNANT À CÔTÉ D'AYRTON SENNA, SON IDOLE. MAIS À MOINS DE 31 ANS, AVEC DE NOMBREUSES ANNÉES DE PILOTAGE DEVANT LUI ET LA MEILLEURE ÉCURIE DU PLATEAU, NUL DOUTE QU'HAMILTON VISE BEAUCOUP PLUS HAUT ! ET QUAND HAMILTON SE FIXE UN OBJECTIF...

Par Philippe Asquebon - Photos Mercedes AG - D.R.

Au début de la saison 2016, Mercedes est l'écurie à battre. Malheureusement pour ses concurrents, elle est à l'apogée de sa domination, raflant 19 victoires sur les 21 courses au programme. Surmotivés, Rosberg ne veut pas rééditer les deux saisons passées et gagne les quatre premières courses. Il n'en fallait pas plus pour attiser une forte rivalité entre les deux leaders qui ne se lâchent pas d'une semelle. C'était à prévoir. L'affrontement a pris une nouvelle dimension lors de leur accrochage en Espagne, suite à un dangereux jeu du chat et de la souris, alors que les deux autos menaient la course. Finalement, Hamilton joue de malchance en Malaisie et abandonne sur casse moteur alors que Rosberg monte sur le podium et obtient quatre secondes places en fin de saison pour s'imposer définitivement avec cinq petits points d'avance sur Hamilton. Quant à Mercedes, qui s'impose pour la troisième année consécutive, elle relégue Red Bull à plus de 300 points. Un gouffre... En 2017, en remportant son quatrième championnat des pilotes malgré un S. Vettel très remonté et performant, Hamilton se hisse parmi les cinq pilotes les plus titrés de tous les temps et rejoint Prost et Vettel. Seuls Fangio et Schumacher restent devant l'Anglais de 32 ans qui, au cours de sa onzième saison, est considéré comme le meilleur pilote de son époque. Il élève encore son niveau. Plus rapide (11 pole positions), plus précis (un seul accident notable à Interlagos), implacable et calme malgré la pression et d'une efficacité remarquable (points marqués lors des 20 courses, 9 victoires, 13 podiums). Il est bien aidé par la Mercedes F1 W08, la meilleure voiture du plateau et par l'équipe qui, redevenant une machine de guerre, remporte le championnat des constructeurs pour la quatrième saison consécutive. Hamilton a pu se mesurer de manière harmonieuse à son coéquipier Valtteri Bottas, qui a remplacé le champion en titre Nico Rosberg, gagné trois courses et fini 3^e au classement. Preuve

Hamilton, 360 départs, 104 pole positions, 202 podiums, 105 victoires, personne n'a fait mieux.



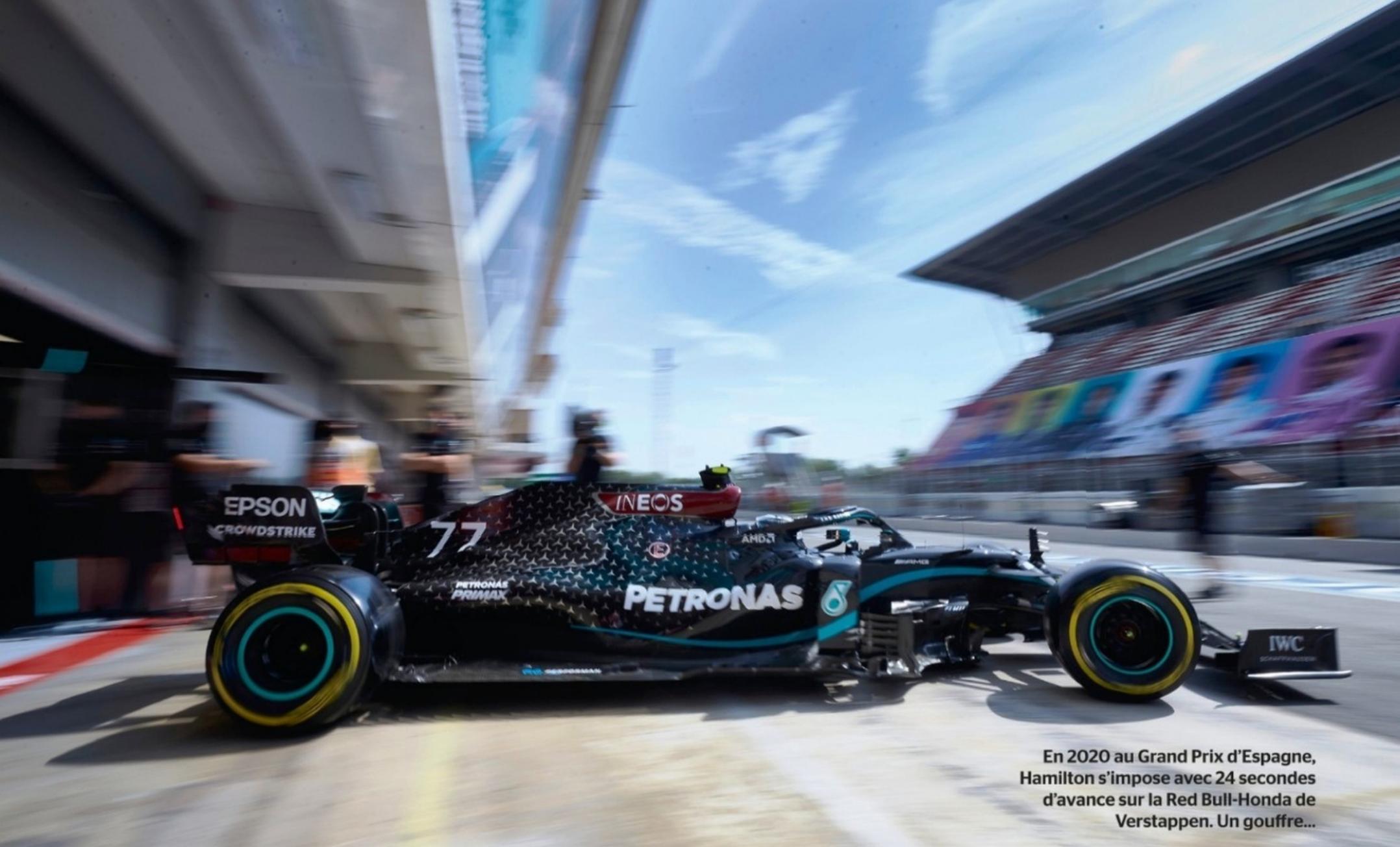
Pendant la saison 2016, Rosberg est souriant. Avec 9 victoires et 7 podiums sur 21 Grand Prix courus, on le serait à moins !

supplémentaire de la sérénité et de la satisfaction retrouvées d'un Hamilton devenu star des réseaux sociaux et champion de la notoriété. Sa performance magistrale en 2018 et son cinquième championnat du monde le mettent au niveau du légendaire Juan Manuel Fangio. À 33 ans, ses records - 73 victoires, 83 poles et 134 podiums en 229 Grand Prix - le rapprochent des sept titres du grand Michael Schumacher. Sa saison exceptionnelle - 11 victoires, 11 poles et 17 podiums en 21 courses - confirme son statut de leader

de l'équipe qui, elle, remporte un cinquième championnat des constructeurs consécutif. Bottas, sans victoire, termine quant à lui 5^e. Face à la forte opposition de Ferrari (6 victoires) et de Red Bull (4 victoires), Hamilton s'est battu comme un diable sur la piste et s'est évertué à renforcer l'esprit d'équipe. Nul doute que cela a porté ses fruits, car Mercedes s'est améliorée au fil de la saison. Et en dehors de la piste, Hamilton est désormais une star mondiale qui lance, entre autres, une nouvelle ligne de vêtements de haute couture. Pour sa



En 2019, la Mercedes-AMG Petronas F1 W10 EQ Power 1.06 est un peu moins dominante que les saisons précédentes. Mais Hamilton sera quand même champion pour la cinquième fois.



En 2020 au Grand Prix d'Espagne, Hamilton s'impose avec 24 secondes d'avance sur la Red Bull-Honda de Verstappen. Un gouffre...



En 2020, en pleine pandémie de la Covid-19, la W11 est impériale et lui permet de remporter 11 victoires et son septième titre. Record inégalé...



Au fur et à mesure que sa notoriété croissait, Hamilton est devenu une icône de la lutte pour le bien-être animal. Roscoe en témoigne.

treizième année en F1, Lewis Hamilton ne fait pas les choses à moitié et remporte son sixième championnat du monde, à une unité du record de Michael Schumacher, faisant de lui le pilote de la décennie et l'un des plus grands de tous les temps.

Batailles et Covid

Le titre de pilote 2019, son cinquième en six ans, n'a pas été facile à conquérir tant l'adversité, fougueuse, était forte. En outre, sa voiture, bien que toujours efficace, s'est

montrée moins dominatrice que les saisons passées, Ferrari et Red Bull gagnant chacune trois courses. Mais avec 15 victoires (Hamilton 11, Bottas 4), Mercedes remporte un sixième championnat des constructeurs consécutif. L'écurie est un modèle d'organisation et d'esprit d'équipe. Hamilton réussit le tour de force de marquer des points à chaque course, terminant sur le podium dans 17 épreuves sur 21. Efficace, rapide, batailleur, mais correct, il est presque irréprochable et humble en cas d'erreur. En dehors

des circuits, il s'intéresse de plus en plus à la musique et à la mode. Végétalien, il évoque de plus en plus ses préoccupations en matière d'environnement et de bien-être animal. Plus que jamais, il s'efforce d'utiliser sa popularité comme force de changement social positif. Hamilton n'est plus un simple pilote, c'est une figure mondiale. Raccourcie par la Covid-19, la saison 2020 (17 courses réparties sur 23 week-ends dans 12 pays) fut l'une des saisons les plus intenses et les plus mémorables jamais connues, avec des courses passionnantes, ↴

↳ des premières victoires et le spectaculaire accident de Romain Grosjean, dont il réchappe miraculeusement. Mais à la fin, c'est Hamilton et Mercedes qui assomment la concurrence, s'imposent et remportent chacun leur 7^e titre de champion du monde. La W11 s'est montrée impériale. Bottas gagne à deux reprises et finit 2^e du championnat, mais, à 35 ans, l'Anglais conquiert 11 victoires, réalise 10 poles et fait 14 podiums ! Il devient le pilote de F1 le plus titré de tous les temps avec 7 titres, 266 courses, 95 victoires, 98 poles, 165 podiums. Personne n'a fait mieux et quelqu'un fera-t-il mieux un jour ? Hamilton, dynamique, déterminé, metteur au point, inspirant pour l'équipe, est un travailleur acharné et un élément essentiel de cette équipe Mercedes qui gagne tout. Il reste aussi fidèle à la technologie de la Formule 1 en s'investissant directement dans le prototype de l'hypercar Mercedes-AMG Project ONE et en apportant son savoir-faire jusqu'à la phase finale de développement de l'auto. Conscient de son statut, il soutient les droits de l'homme, le bien-être des enfants, l'environnement et le bien-être animal. Sans oublier la diversité et l'égalité raciale, lui le pilote noir !

Et vient Verstappen...

Lewis Hamilton qualifie la saison 2021 comme la plus difficile de ses 15 années en Formule 1. Hamilton et Verstappen dominent le plateau, notamment grâce à leurs équipes. L'extrême rivalité entre l'Anglais, sept fois champion du monde, et son jeune rival néerlandais a été entachée par de fréquents accrochages et a provoqué une inévitable polémique. À Silverstone, leur accident envoie Verstappen s'écraser dans les barrières et à l'hôpital alors qu'Hamilton, jugé coupable et pénalisé, remporte la victoire. En Italie, la Red Bull se retrouve perchée au-dessus de la Mercedes et le casque d'Hamilton montre des traces de roues. En Arabie saoudite, la Mercedes percute l'arrière de la Red Bull, mais gagne et accuse Verstappen d'avoir freiné dangereusement. Le néerlandais gagne à neuf reprises alors qu'Hamilton se contente de huit victoires. Les deux pilotes se présentent à la dernière course à égalité de points et au mano a mano dans le dernier tour. La Red Bull, chaussée de pneus neufs suite à la sortie litigieuse de la voiture de sécurité, dépasse facilement la Mercedes. Verstappen est champion du monde, Red Bull pleure de joie, Mercedes pleure de rage ! Mais Hamilton reste digne, incertain de son avenir et affligé par les ravages de la pandémie. Quelques jours plus tard, il visite l'usine Mercedes, félicitant l'équipe pour son huitième championnat des constructeurs consécutif.



En 2021 au Grand Prix d'Italie, c'est le halo qui sauve Hamilton, l'arrière de la Red Bull de Verstappen ayant touché son casque.



La saison 2024 est très compliquée pour Hamilton, mais il gagne son Grand Prix national pour la neuvième fois !

Dans la foulée, accompagné de sa mère, le pilote anglais est officiellement fait chevalier par le Prince Charles. À l'issue de la saison, son palmarès est sidérant : 288 courses, 103 victoires, 103 pole positions et 183 podiums. En 2022, pour la première fois de sa carrière, Hamilton ne remporte pas un seul Grand Prix. Mais il marque des points dans 20 courses sur 22, monte 10 fois sur le podium et finit sixième au classement des pilotes, distancé par Russell. Il se bat comme un diable, mais la W13 n'est pas assez performante malgré les nombreuses tentatives de l'équipe pour corriger le tir. Hamilton joue les « pilotes d'essai » et Russell, talentueux, en profite pour signer sa première victoire. Mercedes finit troisième au championnat des constructeurs, derrière Red Bull et Ferrari. Au début de la saison 2023, Hamilton compte tout seul plus de victoires (103) que tout le reste de la grille réunie, mais cela ne lui sert à rien. Il termine à la troisième place du classement, battu par les Red Bulls sans avoir remporté un seul Grand Prix, mais en inscrivant la seule pole position de l'année pour Mercedes et six podiums supplémentaires à son palmarès (2 pour Russell). Coup de Trafalgar dès le début de la saison 2024 ! Hamilton annonce qu'elle sera la dernière avec



Malgré des records du tour dans quatre Grand Prix, la saison 2023 ne permettra pas à Hamilton de glaner de nouvelle victoire. Frustrant.



La Mercedes-AMG ONE est la première hypercar dotée d'un moteur de Formule 1. Hamilton, septuple Champion du Monde, en a largement fait la promotion à travers le monde, via un spot diffusé à la télévision et sur les réseaux sociaux.



L'apprentissage de Hamilton chez les « rouges » est assez dur : septième après cinq Grand Prix, il ne compte que 31 points quand Piastri en a 99.

Mercedes. Compliquée, comme la précédente, il ajoute cependant deux victoires à son palmarès (comme Russell), dont une neuvième à domicile, à Silverstone. Mercedes, de son côté, se console en étant motoriste de l'écurie McLaren, titrée au nez et à la barbe de Ferrari.

L'avenir

La carrière sensationnelle d'Hamilton, premier pilote noir de la discipline, détenteur de sept titres mondiaux et du record de victoires en Grand Prix, a aussi été une véritable

aventure humaine attirant une attention internationale sans précédent sur les courses de Formule 1. Son talent prodigieux et sa personnalité agréable ont fait de lui un modèle d'inspiration et un ambassadeur idéal pour cette discipline. Estimons-nous heureux qu'au lieu de prendre sa retraite, Sir Lewis Hamilton ait décidé de relever un dernier challenge en rejoignant la Scuderia Ferrari, emblématique de la Formule 1, pour qui ont piloté tous les plus grands champions. Pour un nouveau sacre ? ■

Hans Gustav Röhr

INGÉNIEUR D'AVANT-GARDE ET TRACTION AVANT !

INCONNU DU GRAND PUBLIC, COMME SOUVENT LES INGÉNIEURS QUI COMPTENT, HANS GUSTAV RÖHR, NÉ EN 1895, FUT TRÈS EN AVANCE SUR SON TEMPS DURANT LES ANNÉES 1930. CECI EXPLIQUANT CELA, CAR LE RISQUE, INDUSTRIEL OU FINANCIER, FREINE TOUJOURS L'INNOVATION TECHNIQUE...

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

Hans Gustav Röhr
devant une des
ses Röhr wagen
en 1928.

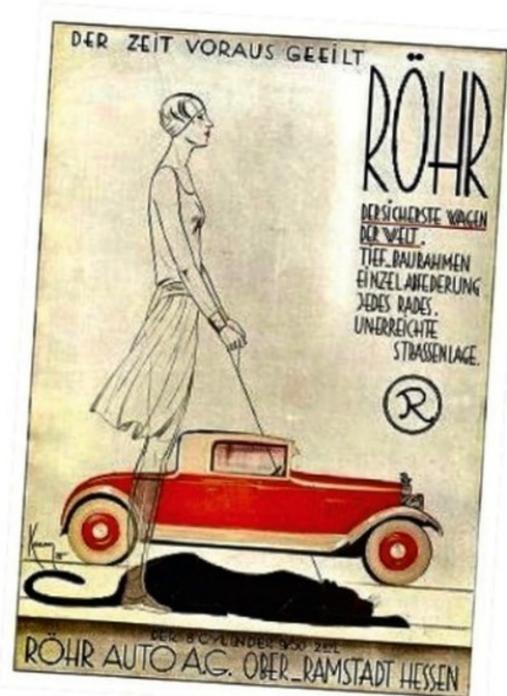




Röhr-Auto A.G., Ober-Ramstadt / Hessen

Röhr wagen 1928 en berline découvrable.

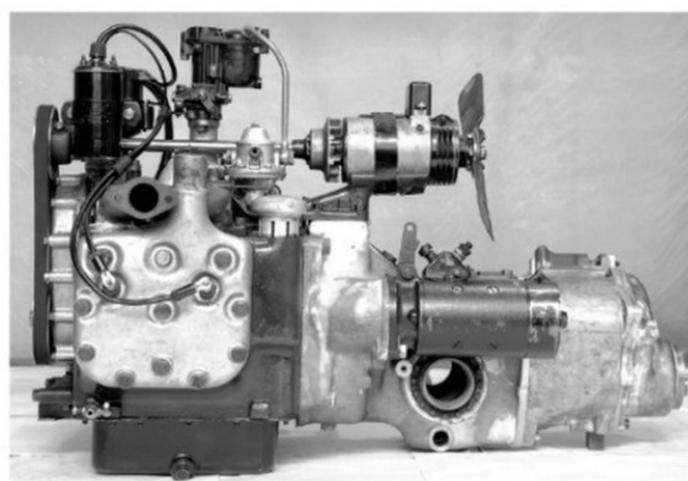
Dès 1911 Hans Gustav Röhr entre comme stagiaire à la Rheinische Aerowerke à Düsseldorf. C'est seulement en 1924 qu'il se tourne vers l'automobile en entrant chez Bolle & Fiedler Automobilbau GmbH à Berlin-Charlottenbourg. En 1926, il fonde avec Hugo Greffenius et la banque de Francfort Hirsch et Cie, la Röhr Auto AG à Darmstadt. Malgré, ou à cause d'une technologie avancée comme le moteur 8 cylindres en ligne, les roues indépendantes ou la direction à crémaillère de la Röhr 8 type R, la société fait faillite dans cette période économiquement troublée en Allemagne. Röhr entre alors chez Adler Werke AG comme ingénieur en chef et directeur technique. En 1932, il étudie et met au point l'Adler Trumpf, une traction avant à châssis-coque et roues indépendantes. Ce modèle est un grand succès pour lequel Röhr ne reçoit guère de gratifications... En novembre de la même année, chez Daimler-Benz, l'ingénieur en chef Hans Nibel disparaît soudain. Il est remplacé par le vétéran Max Sailer, ancien pilote et technicien de la marque. Mais Emil Georg von Strauss, le bras droit de Nibel, juge que Sailer ne fait pas l'affaire. Il pousse pour faire embaucher Röhr. Ingénieur ayant fait ses preuves ce dernier manque néanmoins de références universitaires et, à 40 ans, il reste encore bien jeune pour être membre de la direction chez Daimler... De plus Röhr est cher, non seulement par le salaire et les droits d'exploitation de ses brevets, mais aussi par



Affiche de réclame Röhr de 1928.



Adler Trumpf de 1932 en berline et cabriolet traction avant, création de Röhr alors ingénieur en chef chez Adler.



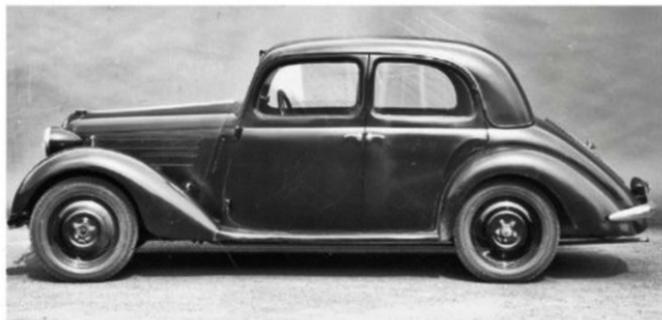
Mercedes-Benz 130 VB W144 de 1934, traction avant en berline sans montant central et à moteur boxer à cylindres opposés.

l'équipe qu'il désire amener avec lui, dont Joseph Dauben, talentueux ingénieur qui aide Röhr dans ses développements techniques radicaux. Un accord est finalement signé qui lui permet d'intégrer Untertürkheim le 17 septembre 1935.

Une traction Mercedes

Le partage des responsabilités est accepté entre la nouvelle équipe et les ingénieurs maison – Wagner et Nallinger – qui gardent leur autorité sur certains secteurs, en coopération avec Röhr et Dauben. Mais rapidement Röhr ne se sent guère obligé de respecter les vaches sacrées de la tradition Daimler! Haussant les épaules devant les voitures à moteur arrière 130 H issues de l'ancienne équipe Benz, Röhr s'embarque dans la création d'une gamme de voitures à traction avant. Il ose même ↴

Le développement des tractions avant resta au stade de prototypes.



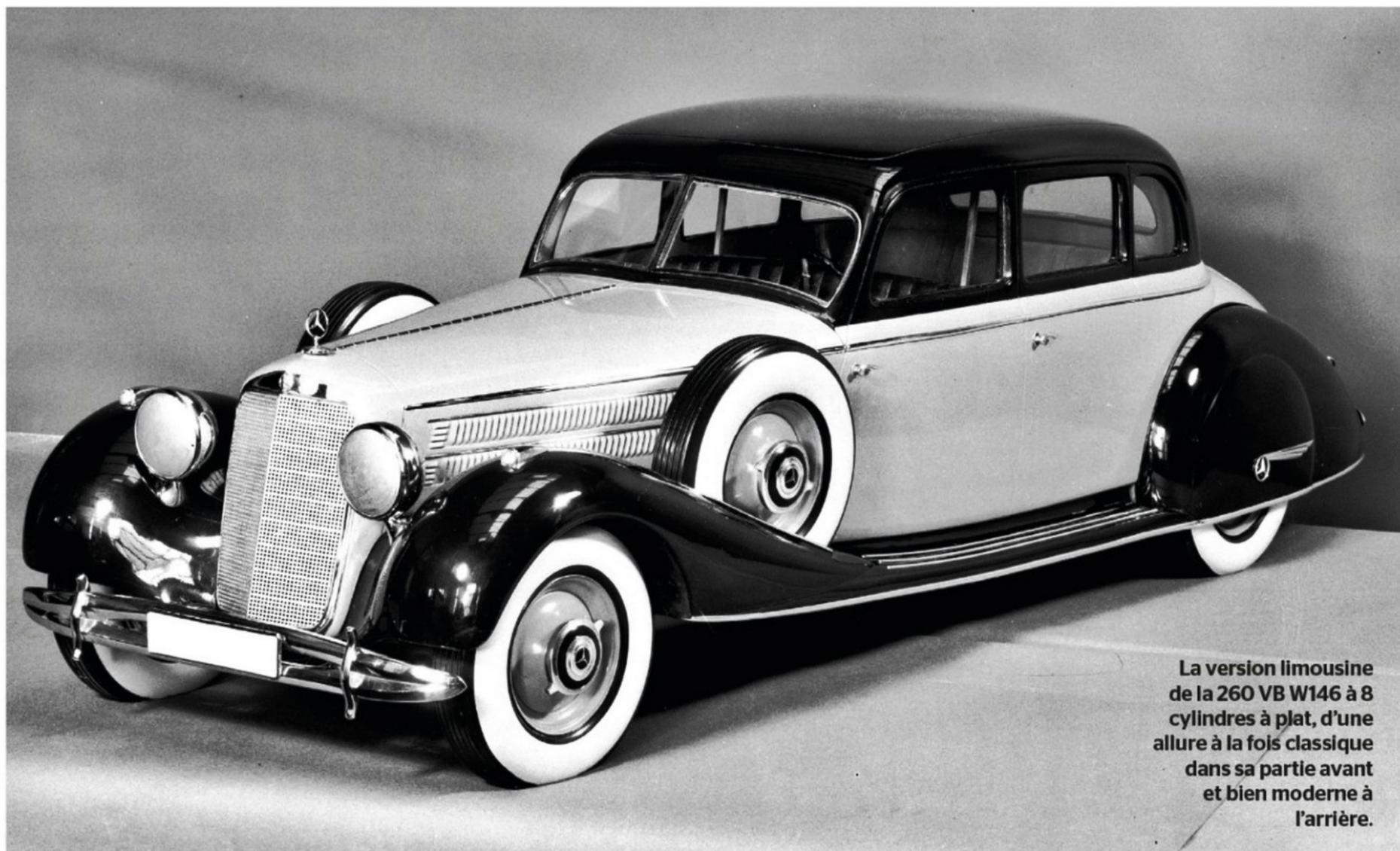
Le profil moderne de la 190 VB W145 et l'intérêt de la suppression du montant central.

suggérer que pour de nombreux modèles, un simple essieu rigide arrière peut même être meilleur et plus économique que le sacro-saint essieu oscillant mis en place chez Mercedes en 1931. En guise de preuve, il invite ses collègues à essayer sur le Nürburgring un modèle 500 K et une Auburn Speedster, celle-ci montrant alors une tenue de route supérieure! La gamme de tractions avant Mercedes que met au point Gustav Röhr commence par un simple coach découvrable, la W 144 130 VB (pour Vorn avant et B moteur Boxer) qui

est également fabriquée à 18 exemplaires, en berline deux ou quatre portes à partir de 1936. Ces voitures d'essai sont équipées d'un 4 cylindres boxer (moteur à plat à cylindres opposés) de 1 272 cm³ donnant 35 ch et d'une boîte de vitesses à 5 rapports, déjà! Suit la même année le développement de cette traction avant, la 190 VB W145, construite à seulement 4 exemplaires sur les mêmes bases techniques, mais qui propose un moteur 6 cylindres à plat de 1 914 cm³ et 50 ch et une carrosserie de berline à portes antagonistes,



La 260 VB W146 de 1936, un cabriolet à moteur 8 cylindres à plat.



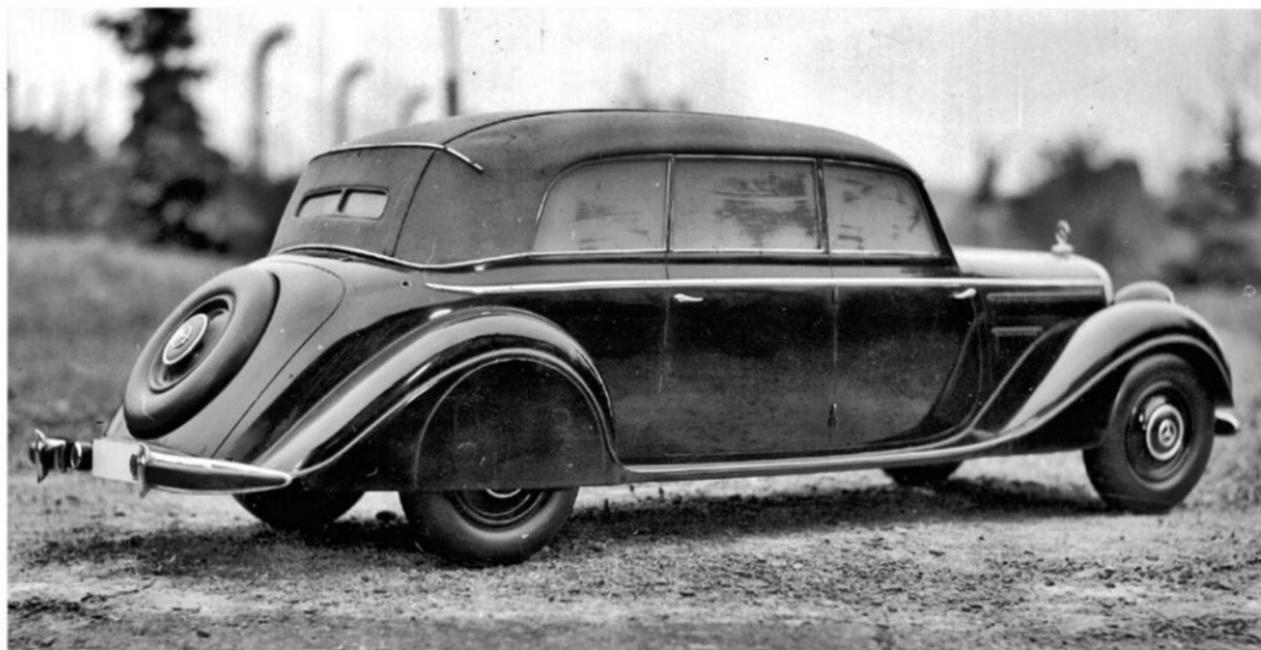
La version limousine de la 260 VB W146 à 8 cylindres à plat, d'une allure à la fois classique dans sa partie avant et bien moderne à l'arrière.



Röhr participa à l'étude de la 320 W142, à la fabrication des VW30 et à l'élaboration du train arrière de la monoplace de Grand-Prix W125.



La 400V W147 traction avant au V8 de 105 ch apparut en 1938 peu après la mort de Röhr.

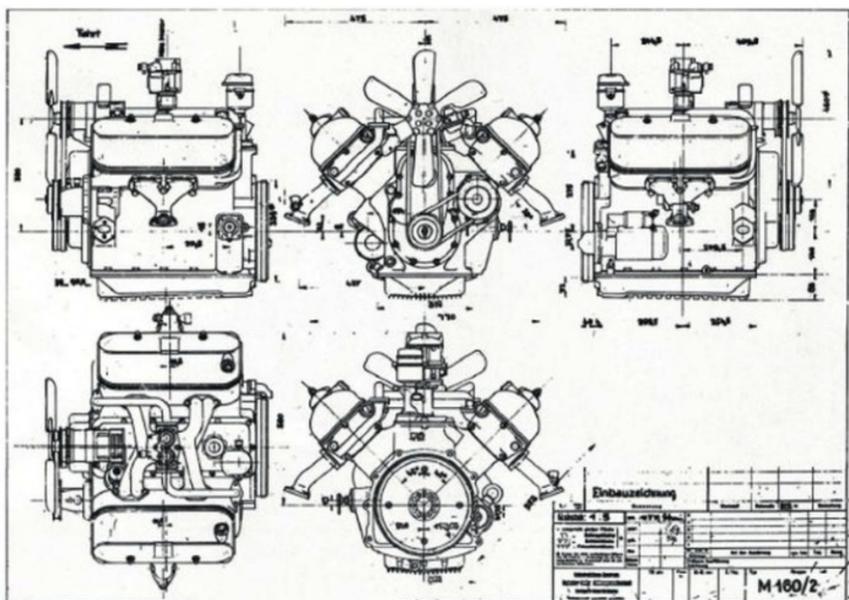


↳ sans montant central donc, qui ressemble à la nouvelle 170 V en plus moderne et à la calandre plus légère.

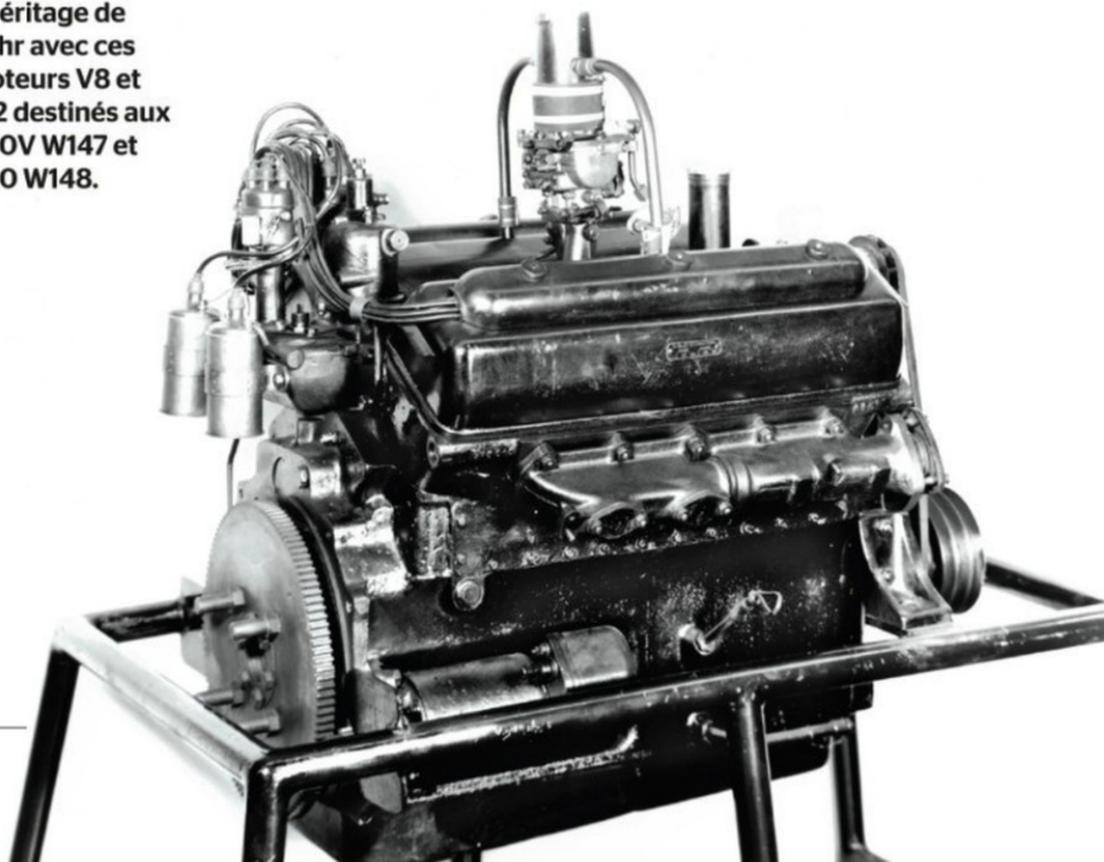
Toujours en 1936 apparait la 260 VB W146, encore une traction avant, mais à moteur 8 cylindres à plat (!) de 2544 cm³ produisant 70 ch. La voiture fait 4,85 m de long et ses 16 exemplaires se partagent entre limousine et cabriolet 4 portes. On le voit, Röhr ne craint pas la nouveauté en lançant ses voitures d'études!

Il participe également au dessin du nouveau train arrière de la monoplace de Grand Prix 1937 W125 pour laquelle Uhlenhaut a voulu des suspensions souples sur un châssis rigide, et non l'inverse comme c'était le cas pour l'ancienne W25 de 1934... Hans Röhr participa aussi aux travaux de développement des modèles 320 W142 et à la fabrication des voitures d'essai VW 30 dont Daimler avait été chargée par le gouvernement. Mais c'est après des essais au Nürburgring, où il

prend froid, que Hans Röhr meurt de pneumonie en août 1937 à 42 ans. Ses travaux sont alors repris par son adjoint Joseph Dauben en 1938, où sont produits 16 exemplaires d'un moteur V8 de 4000 cm³ donnant 105 ch pour la 400 V W147 et la 400 WMS W160. La suite de cette étude se retrouvera sur les moteurs V12 des prototypes 600 W148 en 1940. Et la prochaine traction avant Mercedes-Benz sera la Classe A de 1998! ■



L'héritage de Röhr avec ces moteurs V8 et V12 destinés aux 400V W147 et 600 W148.



ABONNEZ-VOUS!

FORMULE 1 AN

ABONNEMENT 4 NUMÉROS

40 € au lieu de 44 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 53 €

FORMULE 2 ANS

ABONNEMENT 8 NUMÉROS

78 € au lieu de 88 €

Tarif France métropolitaine

Hors France : 103 €



POUR TOUT ABONNEMENT SOUSCRIT,
VOUS RECEVREZ UN ANCIEN NUMÉRO D'ÉTOILES PASSION.
Choisissez-le sur etoilespassion.com et informez-nous de votre
sélection par courriel à l'adresse redaction@etoilespassion.com

BULLETIN D'ABONNEMENT À ÉTOILES PASSION

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

Je m'abonne à ÉTOILES PASSION et je choisis :

FORMULE 1 AN

40 € (France)

53 € (Hors France)

FORMULE 2 ANS

78 € (France)

103 € (Hors France)

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

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

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



ABONNEMENT EN LIGNE

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

M Mme

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal | | | | |

Ville :

Pays :

Tél. | | | | | | | | | | | |

E-mail :
(obligatoire)

J'accepte de recevoir la newsletter d'Étoiles Passion

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

300 SLR

1^{er} MAI 1955, 7 H 22

CHAQUE ÉPISODE DE LA SÉRIE « CLOSE-UP » DU MUSÉE MERCEDES-BENZ RACONTE DES HISTOIRES AUSSI SURPRENANTES QUE PASSIONNANTES SUR LES VÉHICULES EXPOSÉS. À L'OCCASION DU 70^e ANNIVERSAIRE DE LA SAISON DE COMPÉTITION AUTOMOBILE 1955, L'ACCENT EST BIEN SÛR MIS SUR LA LÉGENDAIRE MERCEDES-BENZ 300 SLR PORTANT LE NUMÉRO 722.

Par Philippe Auquebon - Photos Thomas Niedermüller - Mercedes-Benz AG



Il est précisément 7 h 22 en ce 1^{er} mai 1955 lorsque l'équipage Moss-Jenkinson franchit la ligne de départ de la Mille Miglia.

Imposant, le numéro 722 se distingue immédiatement. Rouge, il brille à l'avant, sur les côtés et à l'arrière de la Mercedes-Benz 300 SLR du musée Mercedes-Benz. Il s'agit de l'une des voitures de course les plus célèbres de la marque, la Flèche d'argent avec laquelle Stirling Moss et Denis Jenkinson ont remporté les Mille Miglia il y a 70 ans. Des débuts fracassants pour la 300 SLR! Mais pourquoi le numéro 722? Il correspond à 7 h 22, l'heure précise à laquelle l'équipe britannique a franchi la ligne de départ le 1^{er} mai 1955. Le début d'une course épique, un aller-retour de 1 000 *miles* entre Brescia et Rome. La 300 SLR a été conçue pour la route, avec clignotants, feux, plaque d'immatriculation et identifiant du pays, ce qui peut paraître inhabituel pour un véhicule de course. Même le tableau de bord ressemble à celui d'une voi-

ture de tourisme des années 1950. Mais ce n'est pas le cas! La 300 SLR est une vraie voiture de course, un pur-sang construit sur la base de la Formule 1 W 196 R. Mais, contrairement à cette dernière, la 300 SLR était homologuée pour la route, parce que spécifiquement développée pour des courses longue distance sur routes fermées autant que pour les circuits. Mener cette auto n'était pas de tout repos et le pilote devait gérer un large éventail de commandes. Un commutateur rotatif situé à gauche du volant permet d'activer le contact et d'allumer les feux de position, de croisement et de route. Le bouton de démarrage est situé directement à sa gauche. Le commutateur de clignotants est situé à droite du volant et les voyants rouges des clignotants et de l'allumage se trouvent à droite du compteur. Le voyant bleu des feux de route se ↘





La 300 SLR est une extrapolation routière de la Formule 1 W 196 R (au second plan) qui, en 1955, sacrera Juan Manuel Fangio.

↳ trouve à gauche. À titre de comparaison, la W 196 R ne dispose, elle, que de trois cadrans ronds et d'un commutateur. Dans la 300 SLR, le pilote actionne également le volet d'air frais à l'aide d'un levier situé en bas à gauche du tableau de bord, il règle le démarrage à froid à l'aide du starter situé à l'extrême droite derrière le volant et doit garder un œil sur l'indicateur de réserve de carburant situé à droite sous le compte-tours. Enfin, le commutateur d'allumage de la magnéto Scintilla, marque qui appartient à Bosch depuis 1954, est placé presque au niveau du passager avant. Le choix entre les positions 0, 1, 2 et 1+2 détermine quelle magnéto est allumée ou si les deux fonctionnent en même temps. À travers le volant, le pilote a une vue directe sur le grand compte-tours Veglia, placé au centre, dont la graduation va jusqu'à 11 000 tr/min! Mais placé à 7 000 tr/min, le repère rouge indique le régime optimal du moteur huit cylindres en ligne M 196 S de trois litres qui offre une puissance de 276 ch. À gauche et à droite du compte-tours se trouvent les petits indicateurs de pression d'huile et de température du liquide de refroidissement. Chose remarquable, il n'y a pas de compteur de vitesse dans l'auto. À quoi bon? Le but n'est-il pas de rouler à fond et en tout état de cause aussi vite que la technologie et l'itinéraire le permettent?

Pensée pour la course

Mercedes-Benz a même permis aux pilotes de choisir leur volant préféré. Il y a 70 ans, Stirling Moss a opté pour un volant à trois branches autorisant une vue optimale sur les instruments. Immédiatement après avoir remporté les Mille Miglia, il s'est vu remettre ce volant en guise de souvenir. Aujourd'hui, la 300 SLR n° 722 est équipée d'une reproduction authentique du volant à trois branches. Mais à chaque fois que Stirling Moss a utilisé la voiture, même en tant qu'ambassadeur de la marque, il a toujours roulé avec son volant original de 1955. La 300 SLR porte également un grand « D » sur le capot arrière. Il s'agit d'un détail astucieux, l'identifiant de la République fédérale d'Allemagne pouvant être relevé et pour déverrouiller le hayon qui dévoile alors deux roues de secours. La voiture n'a pas de silencieux à l'arrière, mais deux sorties d'échappement ouvertes sur le côté droit, ce qui empêche bien sûr l'installation d'une portière. Le pilote peut en revanche entrer et sortir plus facilement sur le côté gauche grâce à un volet bas et relevable. Un coup d'œil à l'intérieur révèle une disposition inhabituelle des pédales d'accélérateur et de frein qui sont situées à droite du large tunnel de transmis-



Le carénage situé du côté pilote cache un accès au réservoir d'essence et deux roues de secours logent dans le coffre.



Avec le tableau de bord de la 300 SLR, le pilote gère de nombreuses fonctions.



De 1955 à 1958, Stirling Moss terminera second du Championnat du monde de F1.

« La 300 SLR était la plus belle voiture jamais construite. Conduire cette Mercedes était fantastique! » Stirling Moss



En termes d'assises - et de confort -, pilote et copilote ne sont pas du tout logés à la même enseigne. Conception oblige!



« The Last Blast »,
hommage à
Sir Stirling Moss,
montre la « 722 »
circulant dans
Londres.

Pour tourner le film « The Last Blast » et faire se rencontrer une 300 SLR et une 300 SL, Mercedes a fermé quelques rues de Londres.

sion, tandis que l'embrayage est actionné à gauche. Le revêtement du siège baquet est en gabardine bleue à damiers, que l'on retrouve également sur la fameuse 300 SL « Gullwing » (W 198). Les renforts latéraux sont recouverts de cuir bleu. Dans le tunnel de transmission, l'arbre tourne jusqu'à 7 800 tr/min et transmet la puissance à la boîte de vitesses située sur l'essieu arrière. L'aérodynamique de la carrosserie est optimisée, notamment au niveau des deux carénages situés derrière les appuie-tête qui peuvent être repliés à l'aide d'une fermeture rapide. Côté conducteur, il laisse apparaître le bouchon du réservoir de carburant. Un pare-brise en plastique, conçu sans cadre, mais avec une forte courbure, en particulier sur les côtés, protège l'équipage de la 300 SLR des puissants courants d'air. En raison de la disposition inhabituelle des pédales, le siège du conducteur s'élargit vers l'avant alors que le copilote, lui, se contente d'un siège baquet plus étroit et plus bas, même s'il est essentiel que ce dernier ait une bonne vue sur la route.

La victoire

La navigation de Denis Jenkinson a d'ailleurs joué un rôle important dans la victoire aux

Mille Miglia 1955. Il lisait à Stirling Moss ses notes inscrites sur un rouleau de papier placé dans un solide boîtier métallique vissé au tableau de bord. Grâce à cela, le pilote britannique a pu tirer le maximum du potentiel de la 300 SLR lors des Mille Miglia de 1955, tant dans les cols de montagne étroits, qu'à travers les villes ou sur les longues lignes droites. Après 10 h 07 min 48 s de pilotage pour parcourir les 1 600 kilomètres, à une vitesse moyenne hallucinante de 157,6 km/h, les deux hommes franchissent la ligne d'arrivée. Presque 100 mph ! Un chiffre magique que Moss n'a jamais oublié et qui lui assure le record de vitesse de l'épreuve. Une demi-heure plus tard, Juan Manuel Fangio, deuxième au classement général, assure le doublé et le triomphe de Mercedes-Benz. Le 19 mai 2005, pile 50 ans après sa victoire légendaire, Sir Stirling Moss, le seul pilote britannique à avoir gagné cette course, a dédié l'auto en écrivant sur la peinture argentée du capot, juste devant le siège conducteur : « *Nous l'avons fait ensemble – mes remerciements et mon affection* ». En 2015, il a aussi déclaré que « *La 300 SLR était la plus belle voiture jamais construite. Conduire cette Mercedes était fantastique!* » Naturellement, son image et celle

de l'auto sont intimement liées. Lorsqu'il est décédé, le 12 avril 2020 à l'âge de 90 ans, Mercedes-Benz Classic lui a rendu hommage en réalisant, entre autres, le court-métrage « The Last Blast » montrant, au volant de la n° 722, une traversée unique de Londres, la ville natale de cet immense pilote et grand ambassadeur de la marque Mercedes-Benz Classic.

Courte carrière

La saison 1955 fut l'une des plus fructueuses pour Mercedes-Benz. Après une finale dramatique à la Targa Florio en octobre, la 300 SLR remporte le Championnat du monde des voitures de sport. Fangio remporte son deuxième championnat du monde de Formule 1 d'affilée avec la Flèche d'argent W 196 R. L'année est également marquée par le grave accident du Mans et ses 83 morts, dont le pilote d'usine Mercedes-Benz Pierre Levegh. Cette tragédie n'a cependant pas été le facteur décisif du retrait de la marque de toute compétition, la décision ayant été prise de se concentrer entièrement sur le développement de nouveaux véhicules de série. La 300 SLR n'a donc connu qu'une seule année sur les circuits. Mais quelle année ! ■

Bu-Merc

BRIGGS CUNNINGHAM UN MÉLANGE À L'AMÉRICAIN

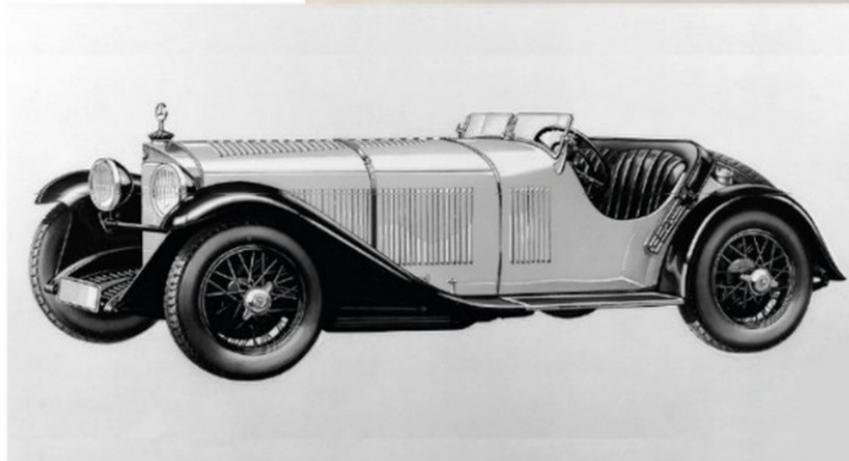
À LA FIN DES ANNÉES 1930, L'AUTOMOBILE RACING CLUB OF AMERICA (ARCA) VOYAIT QU'À L'EXCEPTION DE QUELQUES FORD V-8 OU WILLYS TYPE 77, LES VOITURES ALIGNÉES DANS LES COMPÉTITIONS ÉTAIENT EUROPÉENNES. CELA GÊNÀIT BRIGGS CUNNINGHAM, MEMBRE DE L'ARCA, QUI DÉCIDA DONC DE TENTER QUELQUE CHOSE.

Par Hubert Baradat - Photos D. R.



À la fois simplissime et impressionnante, la Bu-Merc est bien l'expression du réalisme américain.

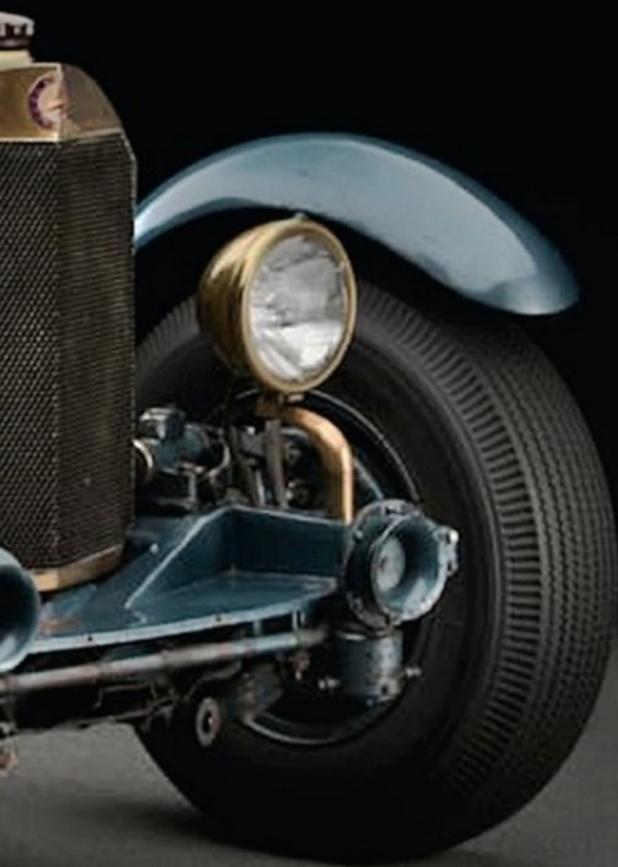
A l'origine de
la Bu-Merc, le
châssis et le
moteur d'une
Buick Century
1939...



... et la carrosserie d'un
roadster Mercedes-
Benz SSK de 1929.

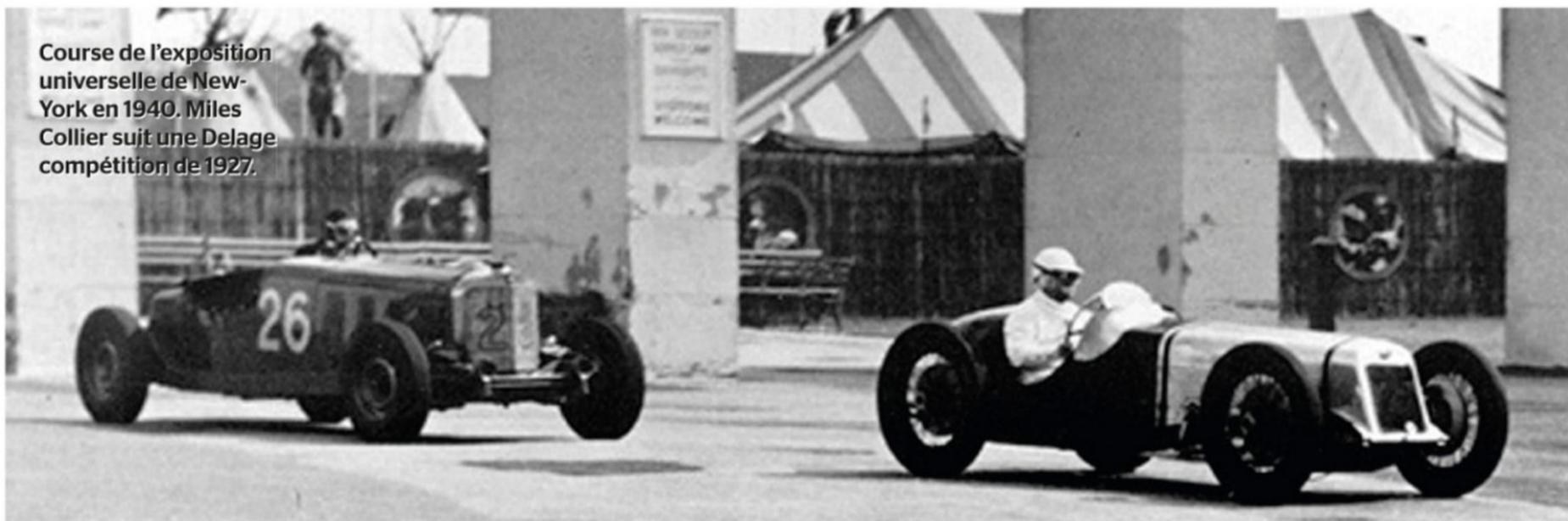
Vous connaissez probablement Briggs Cunningham grâce à ses engagements aux 24 Heures du Mans, dans les années 1950, avec des Cadillac, des Corvette et des... Cunningham. Mais il construisit en 1939 la première voiture de sport américaine ! Il commença par choisir le châssis et la mécanique de la voiture de série la plus sportive des États-Unis à l'époque : une Buick Century. Une fois la carrosserie enlevée, le moteur fut abaissé de 7 cm et reculé de 16 cm dans le châssis et la mécanique fut rectifiée, l'arbre à cames modifié et la compression portée

de 6,4:1 à 9,5:1. Pour la carrosserie, Briggs Cunningham souhaitait un véhicule à la fois léger et permettant d'accéder facilement à la mécanique. Après différents essais, il choisit une carrosserie de Mercedes-Benz SSK trouvée accidentée dans une casse... Une fois la carrosserie de l'allemande modifiée pour s'adapter au châssis de la Buick, la Bu-Merc était née. Son premier essai a lieu le 6 octobre 1940, dans une course organisée lors de l'exposition universelle de New York. Avec Miles Collier au volant, la voiture montre un potentiel remarquable. Mais les freins de la Buick finissent par s'affaiblir et Miles se retrouve bientôt planté dans un lampadaire... Briggs ↴



Une Bu-Merc en tenue de ville garde son allure très sport !

Course de l'exposition universelle de New-York en 1940. Miles Collier suit une Delage compétition de 1927.



↳ reconstitue la Bu-Merc mais peu de temps après, la Seconde Guerre mondiale éclate et toutes les courses sont annulées.

La suite des Cunningham

En 1948, les courses reprenant de plus belle dans le monde entier, Briggs Cunningham inscrit la voiture au Grand Prix de Watkins Glen. Il la pilote lui-même et termine deuxième derrière un coupé Alfa Romeo de 2,9 litres. L'année suivante, la Bu-Merc fait une nouvelle apparition et termine troisième, battant des Ferrari, des Alfa Romeo et des Maserati. Son moteur est désormais un huit cylindres en ligne Century de 1949 modifié. Finalement, le temps et la technologie rattrapant la voiture, Briggs Cunningham ne pouvait plus faire qu'une chose: retirer la Bu-Merc et passer à d'autres projets. Mais l'aventure de la Bu-Merc a conduit aux différentes voitures de course Cunningham, celles-là même qui, de 1951 à 1955, ont tant enrichi l'histoire du sport automobile américain. Photo 1955 ■



Briggs Cunningham converse avec Phil Hill assis dans une 300 SL en 1955.



Si l'arrière sent le bricolage course, le tableau de bord est bien fini.



Le moteur à 8 cylindres en ligne de 5245 cm³ produisait plus de 150 ch.



La Bu-Merc fut dûment enregistrée comme voiture de course.



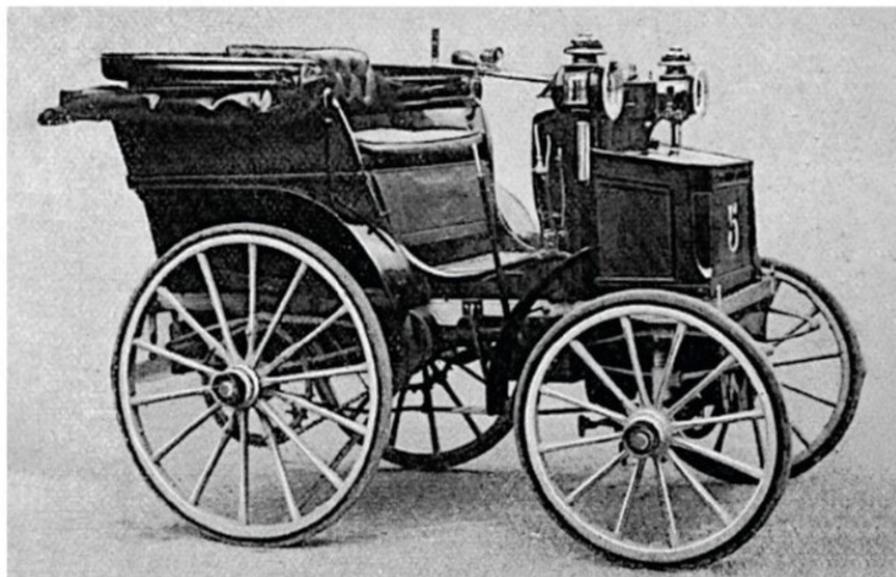
Ce pourrait être une vraie Mercedes-Benz !



Les Cunningham qui suivirent : C5 de 1953, C4R de 1952 et C2R de 1951.



Émile Levassor conduisant la Panhard & Levassor, accompagné de son épouse lors du préluce entre Paris et Versailles.



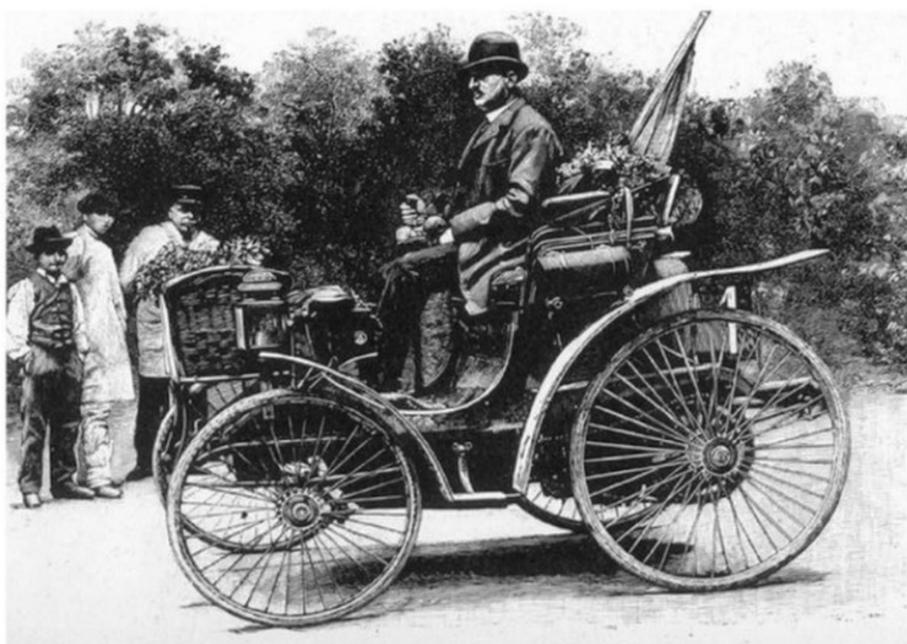
La Panhard & Levassor d'Émile Levassor était la seule équipée du moteur Daimler-Phoenix 4 cylindres de 8 ch. À 2 places, elle fut déclassée.

Paris-Bordeaux-Paris 1895

LA PREMIÈRE VRAIE COURSE AUTOMOBILE

UNE PREMIÈRE ÉPREUVE AUTOMOBILE EUT LIEU EN 1894, LE « CONCOURS DES VOITURES SANS CHEVAUX », ENTRE PARIS ET ROUEN, QUE NOUS AVIONS VU DANS LE N° 67 D'ÉTOILES PASSION. MAIS UN AN PLUS TARD, LE 11 JUIN 1895, C'EST UNE VÉRITABLE COURSE AUTOMOBILE QUI EST LANCÉE : PARIS-BORDEAUX-PARIS. IL Y A 130 ANS !

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



La Peugeot à moteur Daimler 2 cylindres de Louis Rigoulot qui termina 2^e mais fut déclassée car à 2 places.



Classée 1^{re}, la Peugeot de Paul Koechlin possédait 4 places.



La Roger à moteur Benz d'Émile Roger semble ici être rattrapée par un vélo dans une côte ! Elle terminera 6e.

L'évènement est organisé par un comité de course spécialement créé pour cela, qui deviendra par la suite l'Automobile Club de France. La tâche qui attend les participants, du 11 au 14 juin 1895, est bien plus ambitieuse que onze mois plus tôt sur Paris-Rouen. Le parcours s'étend de Paris à Bordeaux et retour, soit un total de 1 178 kilomètres s'ajoutant au trajet de Paris à Versailles en parade non classée. Sur les 23 véhicules au départ, 6 sont à vapeur et 1 à moteur électrique. Parmi les 16 véhicules à moteur à essence restants, il y a 3 motos, et, sur les 13 automobiles à essence, 8 disposent d'un moteur Système Daimler et 2 sont des Benz importées par Roger Benz.

Les moteurs Daimler

Parmi les Panhard & Levassor, on remarque celle d'Émile Levassor, équipée du nouveau moteur Daimler-Phoenix, léger et puissant. Gottlieb Daimler fournit ce moteur quatre cylindres de 8 ch, conçu à l'origine comme



Le monument dédié à Émile Levassor fut inauguré en 1907 au sud de la Porte Maillot à Paris.

moteur de bateau, et équipant une lourde voiture à cinq places pesant 1 800 kg. Or, ici, la voiture de Levassor est une légère deux places et il s'agit probablement de la première utilisation d'un moteur à essence à quatre cylindres. Les autres Panhard & Levassor et les Peugeot sont équipées du moteur Daimler bicylindre en V d'à peine 2 ch. Peugeot participe avec trois voitures, une à deux places et deux à quatre places.

Le classement

Dans la limite des 100 heures définies par le règlement, 9 participants ont atteint la ligne d'arrivée – 1 voiture à vapeur et 8 voitures à essence – dont les deux Roger (Émile Roger, importateur Benz se garda de citer son moteur...) et six véhicules à moteur Daimler ou construits sous licence Daimler. La Peugeot biplace, pilotée par Paul Koechlin, franchit la ligne d'arrivée en deuxième position après 54 heures et 35 minutes, soit près de six heures après la Panhard & Levassor, également biplace, pilotée par son concep- ↴

Paris-Bordeaux-Paris: 1178 km en 1895						
Classement	Temps	N°	Voiture	Moteur	Pilote	Nombre de places
Déclassé *	48 h 48 min	5	Panhard & Levassor	Daimler-Phoenix	Émile Levassor, Charles d'Hostingue	2
Déclassé *	54 h 35 min	15	Peugeot Frères	Daimler V2	Louis Rigoulot	2
1 ^{er}	59 h 48 min	16	Peugeot Frères	Daimler V2	Isaac et Paul Koechlin	4
2 ^e	59 h 49 min	8	Peugeot Frères	Daimler V2	Auguste Doriot	4
3 ^e	64 h 30 min	12	Roger	Benz	Hans Thum	4
4 ^e	72 h 14 min	7	Panhard & Levassor	Daimler V2	Émile Mayade	4
5 ^e	78 h 07 min	28	Panhard & Levassor	Daimler V2	M. Belanger, Hippolyte Panhard	5
6 ^e	82 h 48 min	13	Roger	Benz	Émile Roger	4
7 ^e	90 h 03 min	24	La Nouvelle	Vapeur	Amédée Bollée	6
Non classé **	104 h	46	L'éclair	Daimler V2	André et Édouard Michelin	2

* Déclassé car 2 places

** Arrivé après 100 heures

teur. Le premier prix de 30000 francs est attribué à la Peugeot quatre places de Louis Rigoulot, qui franchit pourtant la ligne d'arrivée plus de cinq heures après Koechlin et onze heures après Levassor. Les deux premiers sont déclassés parce qu'ils n'ont que deux places et c'est le fait d'en posséder quatre qui permet à L. Rigoulot de gagner ce prix. Le bus à vapeur d'Amédée Bollée est le dernier des neuf véhicules à arriver à destination après un peu plus de 90 heures de voyage, soit 41 heures après l'arrivée d'Émile Levassor. Son poids l'a fortement retardé. Enfin, ce n'est que treize heures et demie plus tard, soit près de quatre heures après la limite des 100 heures imposée par le règlement, que la voiture à pneumatiques des frères Michelin arrive à Paris, pour ce qui reste tout de même une grande première.

Pétrole en tête

Au milieu des voitures qui n'arrivèrent point jusqu'à Paris, on remarque les véhicules à

vapeur du comte de Dion et de M. Bouton, la Gardner-Serpollet de M. Serpollet, ainsi que le dog-cart à vapeur du comte de Chasseloup-Laubat qui dut s'arrêter à Tours. On compte aussi la voiture électrique de Charles Jeantaud arrêtée à Orléans. En résumé, les automobiles à pétrole avaient ouvert l'avenir face à la vapeur, dépassée, et à l'électricité, pas encore prête, mais qui semble aujourd'hui prendre sa revanche... ■

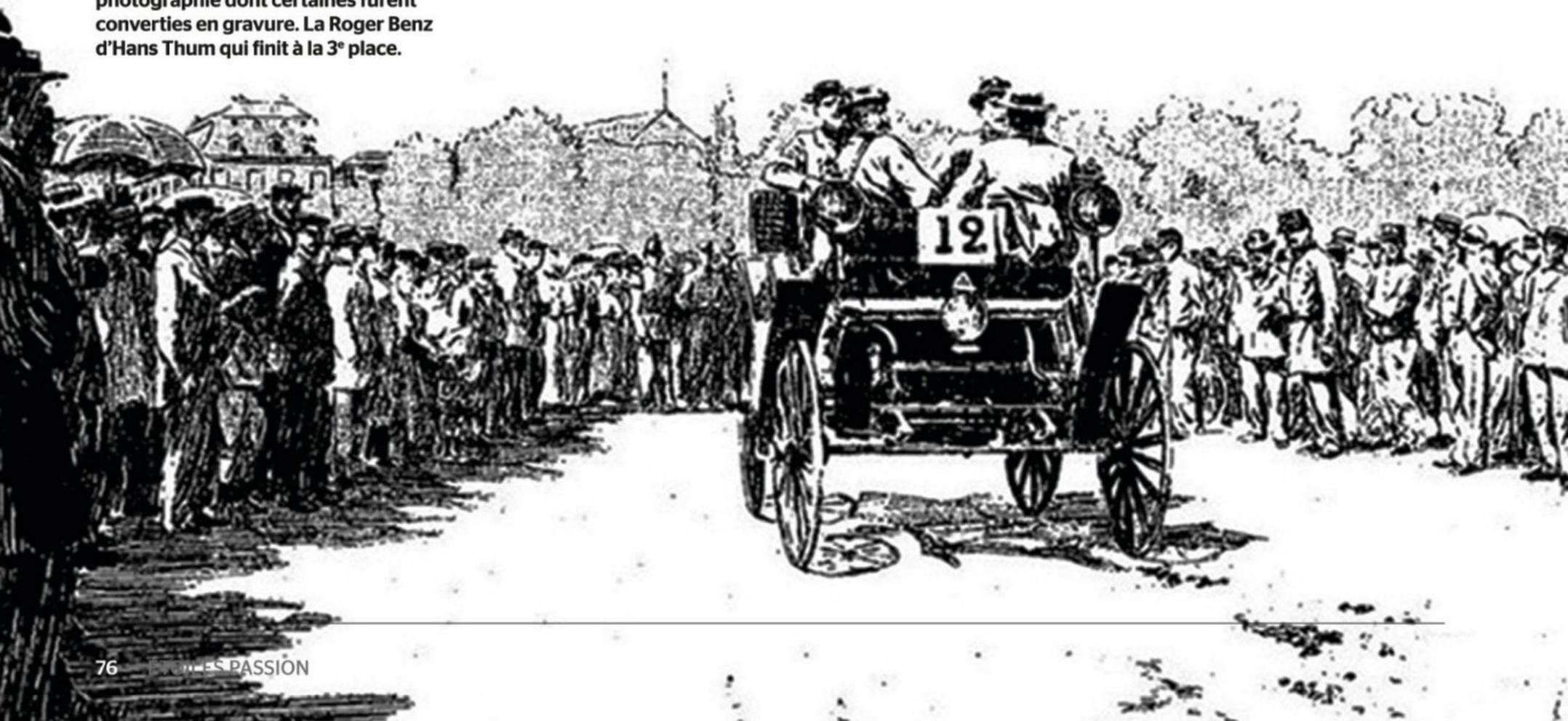
C'était aussi les débuts de la photographie dont certaines furent converties en gravure. La Roger Benz d'Hans Thum qui finit à la 3^e place.

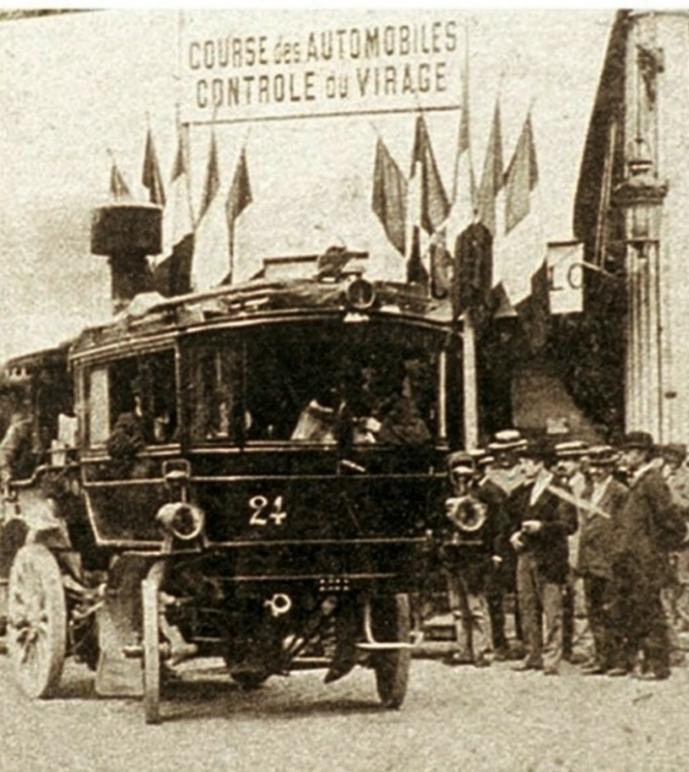
« Aller de Paris à Bordeaux sur une voiture à vapeur constitue une fatigue sérieuse. Il faut un vin à la fois réconfortant, procurant une légère nervosité et doux à l'estomac. Voilà pourquoi, hier matin, tous les sportsmen avaient garni les coffres de leurs voitures de flacons de Pouilly sortis des caves de M. Bernot, propriétaire à Pouilly. »

Dans *Le Gaulois*, du 12 juin 1895



L'autobus à vapeur « La Nouvelle » d'Amédée Bollée termina à la 7^e place.





« La Nouvelle » de Bollée. Sans doute le premier bus français, mais le dernier vapeur à courir...



« L'éclair » des frères Michelin, à moteur Daimler et surtout équipée de pneumatiques termina non classée après avoir dépassé les 100 heures du règlement.



La Daimler « L'éclair » conduite ici par Edouard Michelin sur ses fameux pneumatiques démontables.

« Que conclure de cette épreuve ? Que la locomotion automobile a reçu aujourd'hui ses lettres de créance et que le succès d'hier l'implante désormais parmi nous ; dans quelques années, le cheval sera un luxe ou un comestible et l'armée adoptera les voitures sans chevaux. Saluons donc l'ère nouvelle et félicitons celui dont le nom aura présidé à sa naissance : M. Levassor. »

De Paul Meyan, journaliste sportif au *Figaro*, le 14 juin 1895



La voiture à vapeur du comte de Dion et de M. Bouton, qui ne put terminer.



La Gardner-Serpollet à vapeur de Léon Serpollet qui la fabriqua en (petite) série.



Charles Jeantaud sur sa voiture électrique qui abandonna malgré un changement de batteries à Bordeaux.

Pietro Frua

UN GRAND INDÉPENDANT



Pietro Frua dans son studio, devant le dessin à l'échelle 1 d'un coupé.

SI L'ÉCOLE ITALIENNE DE CARROSSERIE FUT RÉPANDUE AU DÉBUT DES ANNÉES 1960 PAR LES PLUS IMPORTANTS CARROZZIERI TELS NUCCIO BERTONE, LA CARROZZERIA GHIA, GIOVANNI MICHELOTTI, GIOVANNI BATTISTA PININFARINA, ALFREDO VIGNALE OU UGO ZAGATO, PIETRO FRUA EN FUT L'UN DES GRANDS DESIGNERS INDÉPENDANTS DÈS LE DÉBUT DES ANNÉES 1950. À CETTE ÉPOQUE, C'EST TURIN QUI DÉTERMINE CE QUI EST MODERNE DANS LE MONDE INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE, COMME DIOR, CARDIN OU CHANEL DANS UN AUTRE DOMAINE.

Par Hubert Baradat - Photos D. R.



Ce style de l'avant très italien cache en 1949 une étonnante Mercedes 170 V tout-à-fait méconnaissable.



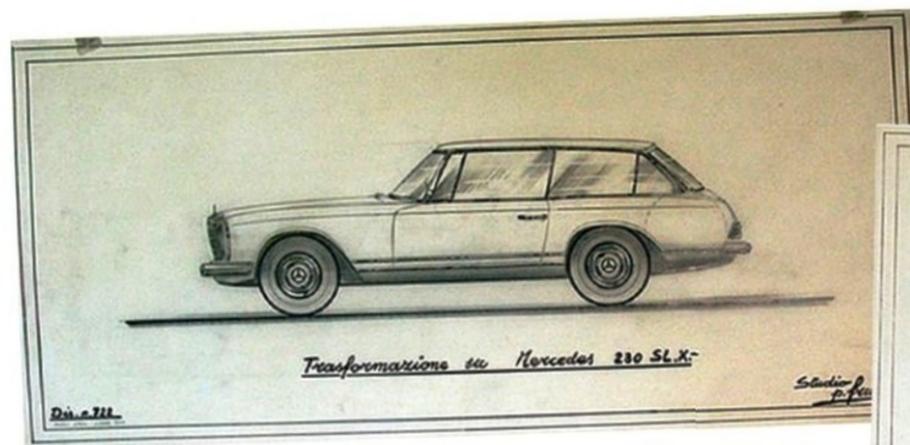
Pietro Frua est né en 1913, sa carrière professionnelle a commencé à l'âge de 17 ans par une formation de dessinateur technique à l'école professionnelle Fiat, puis comme dessinateur auxiliaire aux Stabilimenti Farina. En 1935, à 22 ans, il est déjà promu chef dessinateur. En 1941, il se met à son compte et devient indépendant car son caractère fantasque ne s'accorde pas avec la rigueur industrielle. De 1935 à 1979, Frua a conçu et construit plus de 230 créations de carrosserie comme des pièces uniques, prototypes, véhicules de petite et de grande série sur des mécaniques de presque tous les constructeurs automobiles d'Europe : A.C., Alfa Romeo, Audi, BMW, Borgward, Chevrolet, Cisitalia, Citroën, D. B. Panhard, Dodge, Ermini, Fiat, Ford, Glas, Jaguar, Lamborghini, Lancia, Ligier, Lotus,

Maserati, M. G., Monteverdi, Nardi, Opel, OSCA, Peugeot, Pontiac, Porsche, Renault, Rolls-Royce, Studebaker, Volkswagen et Volvo. Sa production sur base de Mercedes-Benz se limite à deux réalisations uniques et étonnantes, chacune à un titre différent.

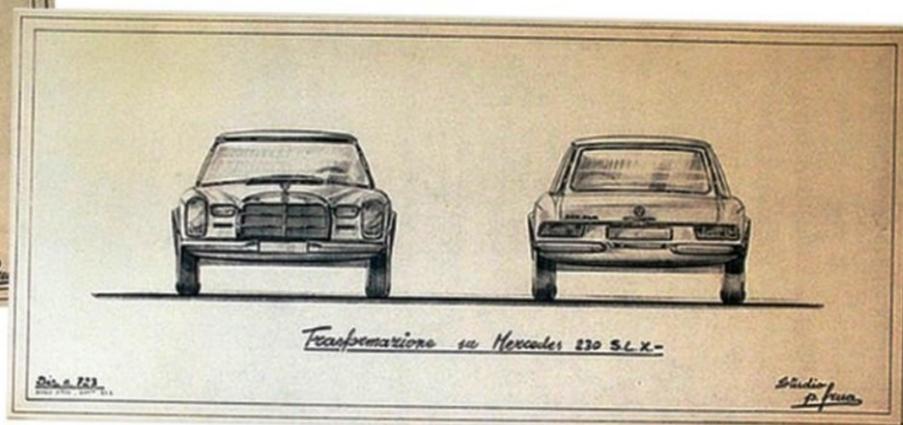
En 1949, Frua dessine et construit un roadster sur base de 170V W136 qui rajeunit alors d'un coup. Si l'avant correspond bien aux réalisations italiennes de l'époque, le reste du dessin, souple et arrondi, rappelle les courbes américaines de ces années-là. Réalisation unique, on ne sait pas ce qu'est devenue cette voiture.

Un break de chasse

On retrouve en 1964 le dessin d'une Mercedes-Benz réalisé par Pietro Frua qui deviendra, en 1966, un original et très réussi break de chasse appelé 230 SLX. Élégant et pratique avec ↴



Le dessin de la 230 SLX du studio Pietro Frua en 1964.



Seule la carrosserie italienne osa proposer une Pagode en break de chasse.



L'intérêt de cette carrosserie est aussi de proposer de vraies 2+2 places.

↳ quatre places, on peut cependant regretter la greffe d'une calandre de berline... Cette voiture unique vécut à Genève et à Madrid avant de partir ailleurs...

Un créateur modeste

À sa disparition en 1983, Pietro Frua laisse le souvenir d'un carrossier qui concevait lui-même ses voitures dans son petit studio, sur une planche à dessin, avec un crayon, et les mettait ensuite sur roues sous forme de prototypes prêts à rouler. Sa contribution au design automobile fut importante mais, de nature modeste et silencieuse, il ne fut pas toujours reconnu du grand public malgré le grand nombre de ses réalisations sur de nombreuses marques et modèles. ■



D'abord immatriculée en Suisse à Genève, la voiture fut ensuite vue en Espagne, dans la province de Madrid.

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

Les numéros 1 à 11 et 13-16-18-21-23-25-27-28-29-31-33-35-36-37-38-40-42-43-45-46-29-45-46-52 sont épuisés en versions papier.

À partir du numéro 29, les numéros épuisés, **signalés en rouge**, sont disponibles en version numérique uniquement.



N° 17



N° 19



N° 20



N° 22



N° 23



N° 24



N° 26



N° 29



N° 30



N° 31



N° 32



N° 33



N° 34



N° 35



N° 36



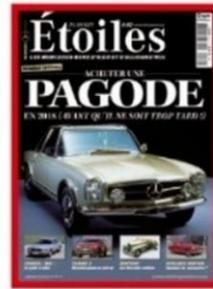
N° 37



N° 38



N° 39



N° 40



N° 41



N° 42



N° 43



N° 44



N° 45



N° 46



N° 47



N° 48



N° 49



N° 50



N° 51



N° 52



N° 53



N° 54



N° 55



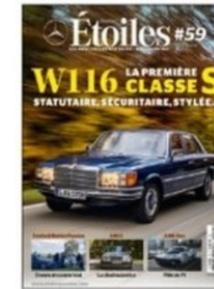
N° 56



N° 57



N° 58



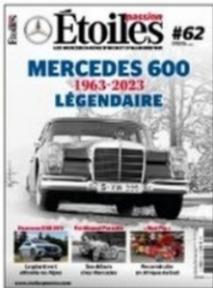
N° 59



N° 60



N° 61



N° 62



N° 63



N° 64



N° 65



N° 66



N° 67



N° 68



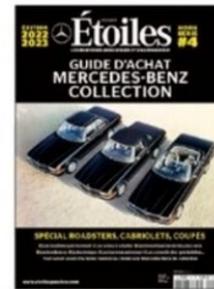
HS#1 - Guide collection 2019/2020



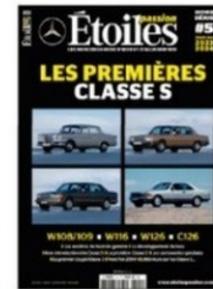
HS#2 - Guide collection 2020/2021



HS#3 - Guide collection 2021/2022



HS#4 - Guide collection 2022/2023



HS#5 - Les premières Classe S



À commander sur www.etoilespassion.com

Damien nous propose ces nouveautés pour l'été. Au 1/43^e sauf autre indication.



500 SEC C126 1981 chez Maxichamps.



450 SEL 6.9 W116 1972 chez Maxichamps.



Taxi 260D W138 1936 chez Esval.

300 SL W198
chez Norev au
1/12^e (37 cm).



300d W189 corbillard 1960 chez Rio.



CLR Le Mans 1999 chez Spark.



600 Pullman W100 1963
au 1/18^e chez NZG.



710 SS W06 Le Mans
1932 chez Spark.

320 N W142
1937 le premier
hardtop chez
Kess.





280 CE C123 1980 chez Norev au 1/18°.



300 SEL 6.8 AMG Spa 1971 au 1/18° chez Werk83.



Limousine découvrable 260 D W138 1936 chez Esval.

300 SEL 6.8 AMG
essais Le Mans
avril 72 chez Spark.



Camions Daimler DR 4.5 1917 chez Autocult.



500 E W124 1991 au 1/18° chez Norev.

Auto Scout24



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



www.autoscout24.fr



LES ANNONCES

Étoiles passion

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



© Markus Spiske Unsplash

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



320 SL
1996, 164500 €. Le Teich, Gironde, France.
Tél. +33660517557



200 CDI Classic
1999, 110000 km. Boîte 5, pneus 6000 km. 8500 €. Bordeaux, France. Tél. +33679351262



SLK II 350
2005, 83000 km. Boîte automatique. Nantes, France.
Tél. +33607148210



350 SL V6 306 CV 7G-Tronic
2012, 119500 km. Entretien Mercedes, nombreuses options, excellent état. 33500 €. Contact: app.aubage_0s@icloud.com



250 SL Pagode
1968, 707 km. État Concours. Restauration IMSA Classic Rouen en 2018, 145000 € négociable. PRO. Tél. +33687598094. hpamotors.com



280 CE
1974, 124000 km. Boîte automatique, 3942 ex. produits. 19500 €. Montargis, France. Tél. +33609014027



Mercedes 170 V Cabriolet B
1937, 2100 km. 4 places, réfection totale, 12V. 79000 €. Sartrouville, France. Tél. +33611428876



W211 E 250 CDI Executive BA
2009, 177000 km. Boîte automatique. 12300 €. Lille, France. Tél. +33781979583



W201 190 E 1.8 Contact
1992, 216000 km. Boîte manuelle. 8900 €. Lille, France. Tél. +33781910727



W124 230 CE
1990, 123 000 km. Boîte manuelle. 9900 €. Lyon, France. Tél. +33641098268



C218 CLS 63 AMG
2014, 99 000 km. Boîte automatique. 47 500 €. Beausoleil, France. Tél. +33640628972



S123 280 TE Break
1983, 278 864 km. Boîte automatique. 20 000 €. Gaillac, France. Tél. +33687973177



R107 500 SL
1982, 50 800 km. Boîte automatique. 79 900 €. Mougins, France. Tél. +33609518552



R107 380 SL
1981, 167 000 km. Boîte automatique. 25 000 €. Gleize, France. Tél. +33609963008



W121 190 SL
1961, 103 000 km. Boîte manuelle. 136 000 €. Paris, France. Tél. +33603698293



E55 AMG
1999, 69 000 km. Boîte automatique. 27 990 €. Cagnes Sur Mer, France. Tél. +33629700156



W116 280 SE
1977, 116 200 km. Boîte automatique. 6 500 €. Draguignan, France. Tél. +33607178913



R170 SLK 230 K
2000, 49 500 km. Boîte automatique. 10 990 €. Martignas-Sur-Jalle, France. Tél. +33695174133



W140 S 350 CDI
1995, 230 000 km. Boîte automatique. 7 450 €. Faulquemont, France. Tél. +33629394504



W164 ML 300 CDI BlueEfficiency A
2011, 288 000 km. Boîte automatique. 12 000 €. Brioux-sur-Boutonne, France. Tél. +33678669839



R230 SL 350
2004, 113 500 km. Boîte automatique. 14 500 €. Sault-Saint-Rémy, France. Tél. +33618976473



W210 E 500 Cabriolet
2010, 161 500 km. Boîte automatique. 20 900 €. Cosne, France. Tél. +33651700535



W121 280 SE
1978, 261 000 km. Boîte automatique. 14 000 €. Amiens, France. Tél. +33651248322



W108 SLS AMG Coupé GT
2014, 4 900 km. Boîte automatique. 349 900 €. Orgon, France. Tél. +33601325622



W126 560 SL
1987, 140 000 km. Boîte manuelle. 22 990 €. Nice, France. Tél. +33771672687



W460 G 280
1987, 97 000 km. Boîte manuelle. 16 000 €. Fougerolles-Saint-Valbert, France. Tél. +33668515630



W208 CLK 320
1999, 198 197 km. Boîte automatique. 6 850 €. Perpignan, France. Tél. +33061847393



A partir de
16€
par an*

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

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

☎ 04 94 09 79 70

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



W126 560 SEL Carat Duchatelet
1986, 175 000 km. Boîte manuelle. 20 000 €. Gérardmer, France. Tél. +33 6 89 34 83 68



C218 CLS 500 AMG
2014, 57 000 km. Boîte automatique. 34 990 €. Haguenau, France. Tél. +33 7 69 68 79 30



W140 420
1994, 169 000 km. Boîte manuelle. 13 000 €. Orthez, France. Tél. +33 6 65 28 65 88



W124 320 CE Cabriolet
1993, 72 500 km. Boîte automatique. 49 000 €. Paris, France. Tél. +33 6 03 69 82 93



W113 Pagode 230 SL
1970, 97 550 km. Boîte manuelle. 80 000 €. Lyon, France. Tél. +33 6 85 60 32 57



C219 CLS 250
2013, 238 000 km. Boîte automatique. 12 750 €. Givors (Montagny), France. Tél. +33 7 51 04 05 76



LE SPÉCIALISTE DES **PAGODES**

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

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes

☎ 07 87 92 31 84

✉ parispagode@orange.fr



W140 S320
1994, 105 000 km. Boîte automatique. 7 500 €. Armentières, France. Tél. +33 6 69 45 22 42



W203 250 TD A
2000, 288 000 km. Boîte automatique. 5 500 €. Nouan-le-Fuzelier, France. Tél. +33 7 87 52 68 07



500 SL
1994, 118 400 km. Noir métal, cuir noir, 4 places, sièges chauffants orthop. 29 500 €. PRO. Mercedes Chantilly, France. Tél. +33 3 44 57 01 65. autohaus60.com



W126 300 E 3.4 AMG
1992, 189 000 km. Boîte automatique. 69 990 €. Puiseux-en-Bray, France. Tél. +33 7 85 57 59 82



W124 300 E
1988, 218 000 km. Boîte automatique. 13 900 €. Longjumeau, France. Tél. +33 6 01 43 07 32



W210 E 240
1998, 158 500 km. Boîte manuelle. 7 990 €. Ludres, France. Tél. +33 6 07 38 70 16



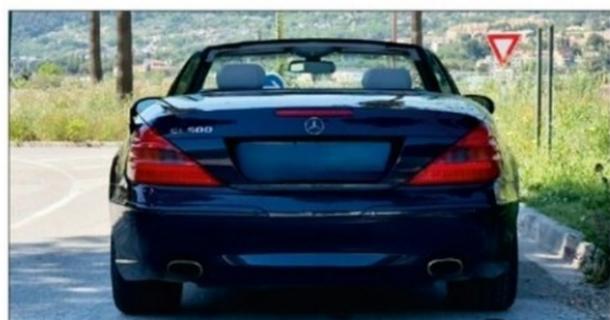
R129 500 SL
1991, 130 000 km. Boîte automatique. 16 500 €. Loos-en-Gohelle, France. Tél. +33 9 88 44 83 75



W221 S 320 CDI
2007, 198 900 km. Boîte automatique. 7 900 €. Montaigny, France. Tél. +33 7 77 06 85 81



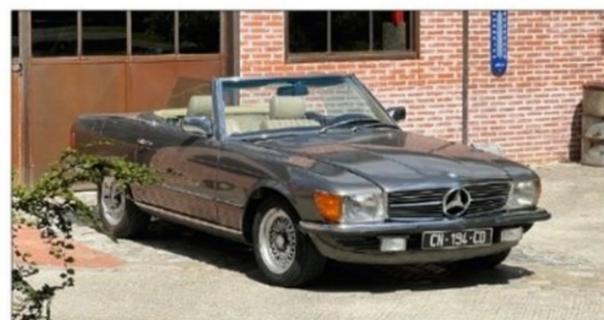
E 350 Break
2010, 348 000 km. Boîte automatique. 12 000 €. Boissy-Fresnoy, France. Tél. +33 6 60 61 47 02



R230 SL 500
2002, 175 990 km. Boîte automatique. 16 500 €. Saint-Laurent-du-Var, France. Tél. +33 6 78 40 03 27



W211 E 250 CDI BlueEfficiency
2009, 153 000 km. Boîte manuelle. 9 900 €. Sainte-Maure-de-Touraine, France. Tél. +33 6 01 01 07 49



280 SL Auto
07/1982, 220 000 km d'origine, restaurée, très bon état. 24 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



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



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



280 SE 3.5 V8
État d'origine exceptionnel, intégralement révisée, 30 000 €. PRO. +33 6 07 14 20 44, lokastarvintage.com



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



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



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



AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques



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

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

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

www.autohaus60.com

*Région Ile de France, autres régions sur demande

LOKA StarVintage

GARAGE DE LA ROUTE BLEUE

La passion des Mercedes...



20 rue de l'Île
42110 Civens

SUR RENDEZ-VOUS

06 07 14 20 44 • pfourchet42@gmail.com



R129 SL 320
1993, 63 400 km. Boîte automatique. 26 900 €. Anglet, France. Tél. +33 980 81 60 71



R172 SLK 250
2013, 111 000 km. Boîte automatique. 18 990 €. Meyreuil, France. Tél. +33 7 83 43 69 66



W463 G 500 CDI Long
2008, 192 000 km. Boîte automatique. 41 000 €. Ensuès-la-Redonne, France. Tél. +33 6 99 21 18 10



W164 ML 63 AMG
2006, 80 000 km. Boîte automatique. 29 990 €. Caen, France. Tél. +33 6 35 12 12 05



S123 230 Break
1983, 285 000 km. Boîte manuelle. 12 900 €. Paris, France. Tél. +33 6 80 02 82 16



W163 ML 55 AMG
2002, 140 000 km. Boîte automatique. 17 000 €. Comps, France. Tél. +33 6 21 50 37 18



W201 300 d Adenauer
1961, 27 800 km. Boîte automatique. 69 900 €. Marcq, France. Tél. +33 6 14 24 11 40



W124 500 E
1991, 225 000 km. Boîte automatique. 55 000 €. Boulogne-Billancourt, France. Tél. +33 6 11 34 80 67



W114 280 SL Pagode
1971, 25 500 km. Boîte automatique. 145 000 €. Saint-Gaudens, France. Tél. +33 6 07 73 31 70



R107 350 SL
1973, 193 000 km. Boîte manuelle. 23 690 €. Clermont-Ferrand, France. Tél. +33 4 73 91 01 01



W111 250 SE Cabriolet
1966, 135 200 km. Boîte automatique. 129 990 €. Puiseux-en-Bray, France. Tél. +33 7 85 57 59 82



W108 SLS 6.3 V8 Roadster
2012, 33 000 km. Boîte automatique. 195 000 €. Monaco, France. Tél. +33 6 25 02 38 35



W166 CL 63 AMG Coupé
2013, 143 000 km. Boîte automatique. 89 990 €. Dieudonné, France. Tél. +33 6 10 90 07 06



W166 CL 63 AMG Coupé
2012, 103 000 km. Boîte automatique. 41 990 €. Saint-Aunes, France. Tél. +33 6 99 77 71 80



W124 300 E 24V SportLine
1992, 185 000 km. Boîte automatique. 9 900 €. Villeneuve-Saint-Georges, France. Tél. +33 6 58 48 51 61



E 250 CDI BlueEfficiency
2011, 240 000 km. Boîte automatique. 11 500 €. Athis-Mons, France. Tél. +33 6 24 14 39 85



W126 560 SL
1989, 220 000 km. Boîte automatique. 13 000 €. Prey, France. Tél. +33 6 58 42 10 77



W220 S 55 AMG L A
2004, 99 050 km. Boîte automatique. 20 000 €. Courbevoie, France. Tél. +33 6 40 09 00 20



A partir de
16€
par an*

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

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

04 94 09 79 70

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



230 B Cabriolet
1937, 71 200 km. Boîte manuelle. 88000 €. Annecy,
France. Tél. +33689963320



W204 C63 AMG 6.3 V8
2014, 144000 km. Boîte automatique. 36000 €. Thionville, France. Tél. +33620738365



CLK 200 Kompressor Elegance Pack Luxe BV6
2003, 144 690 km, 2° main, origine France, carnet complet MB Lyon, 40000 €. PRO. Tél. +33630908401, brunelin.com



SL 350 Pack Roadster 7G-Tronic
03/2012, 133610 km, carnet complet Mercedes, 36000 €. PRO. Tél. +33630908401, brunelin.com



C 63 AMG Coupé Speedshift DCT7
09/2016, 25320 km, sièges Performance AMG, 69900 €. PRO. Tél. +33630908401, brunelin.com



SLC 200 Sportline 9G-Tronic
04/2016, 78840 km, Pack Sport AMG, cuir noir, 29900 €. PRO. Tél. +33630908401, brunelin.com

DSA

P A R I S

Spécialiste
Mercedes Benz

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

M. Alcino DA SILVA

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

SIÈGE SOCIAL
8, Parking Foch 75016 Paris

ATELIER
50 bd Maurice Berteaux 93190 Livry Gargan

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

+ DE 45 ANS D'EXPÉRIENCE DE LA MARQUE



Pierre Brunelin

**OCCASIONS MERCEDES-BENZ
SPÉCIALISTE INDÉPENDANT**



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

04 77 72 71 11 | 06 30 90 84 01

cedric@brunelin.com

Retrouvez tout notre stock sur
WWW.BRUNELIN.COM



E270 CDI Elégance A
2002, 230 000 km. Boîte automatique. 5 700 €. Grigny, France. Tél. +33652619077



W220 S 320
1999, 168 000 km. Boîte automatique. 6 900 €. Belfort, France. Tél. +33660648464



W116 280 SE
1977, 150 000 km. Boîte automatique. 8 500 €. Auxerre, France. Tél. +33651431156



W201 190 E 2.0 Confort
1989, 117 950 km. Boîte manuelle. 7 000 €. Mulhouse, France. Tél. +33650012321



W111 300 Coupe
1965, 500 km. Boîte automatique. 69 000 €. Paris, France. Tél. +33612228888



R107 560 SL
1986, 187 675 km. Boîte automatique. 38 900 €. Créances, France. Tél. +33233455824



W109 300 SEL 3.5
1971, 97 000 km. Boîte automatique. 35 000 €. Paris, France. Tél. +33612228888



C219 CLS 63 AMG
2007, 165 000 km. Boîte automatique. 17 000 €. Balbigny, France. Tél. +33651838381



W112 250 SE Coupé
1966, 99 000 km. Boîte automatique. 17 950 €. Saint-Donat-sur-l'Herbasse, France. Tél. +33684997050



R107 380 SL
1981, 190 000 km. Boîte automatique. 13 500 €. Maubeuge, France. Tél. +33635423007



W209 CLK 270 CDI
2004, 211 008 km. Boîte automatique. 7 300 €. Seyches, France. Tél. +33006689547



W463 G 63 AMG Long
2014, 91 000 km. Boîte automatique. 67 000 €. Loyettes, France. Tél. +33627246089



W202 C36 AMG
1994, 347 500 km. Boîte automatique. 13 500 €. Tarnos, France. Tél. +33782457832



E 250 CDI BlueEfficiency A
2012, 97 000 km. Boîte automatique. 18 000 €. Valence, France. Tél. +33777333016



W204 350 CDI
2010, 237 000 km. Boîte automatique. 12 900 €. Chambéry, France. Tél. +33609457161



W113 230 SL Pagode
1966, 89 34 km. Boîte manuelle. 89 000 €. Cannes, France. Tél. +33782901559



R129 SL 280
1995, 30 500 km. Boîte automatique. 32 900 €. Paris, France. Tél. +33666250269



W164 ML 63 AMG
2008, 126 000 km. Boîte automatique. 23 990 €. Oberhergheim, France. Tél. +33064176916



RVA ATELIER

VOTRE SÉRÉNITÉ EN ANCIENNE

PROFITEZ DE NOTRE SAVOIR-FAIRE

Mécanique - Carrosserie - Sellerie

06 35 38 32 54
06 24 78 21 76

r.v.a.atelier59@gmail.com



ANNONCES / SPÉCIALISTES / SERVICES



SL SERVICE

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR MERCEDES DE COLLECTION

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

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



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

03 88 82 70 52 @ info@slservice.fr

www.slservice.fr

Recherche
personnalisée
de pièces

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

Etoile 67 Classic

**POMPE
Avant**



**POMPE
Après**



Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc



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



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



www.clinique-electro-diesel.fr

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

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

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers



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

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

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

Youngtimers



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

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

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

SITES & FORUMS

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

**Vivez intensément
votre passion
pour l'étoile**



**CLUB
MERCEDES-BENZ
FRANCE**



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

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

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

Plus de 70 événements à consulter sur notre site internet !

Rejoignez nous en
cliquant sur ce QRcode



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

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

@ clubmbf@gmail.com

f Club Mercedes-Benz France

Retrouvez toutes nos
activités sur notre site



Club Mercedes-Passion

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



Club 4x4 Mercedes-Benz de France

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

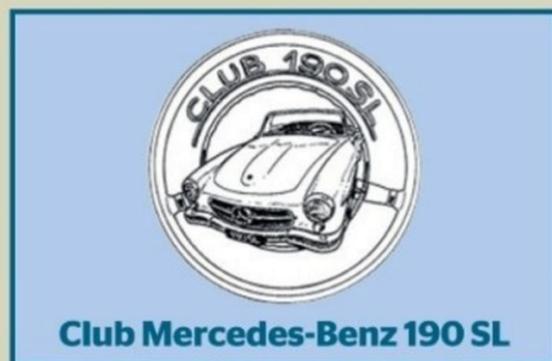
Club 4x4 Mercedes-Benz de France

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



SLK R171 - Le forum

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



Club Mercedes-Benz 190 SL

Club Mercedes-Benz 190 SL

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



Rejoignez le CLUB
100% dédié aux
Mercedes W124

www.W124.ORG

Amicale des Mercedes W124

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



Forum-Mercedes.com

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

HERVÉ CHAUVIN

Collection

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

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

Tout cela ne s'explique pas mais se ressent et chacun usant de sa propre sensibilité et de son esprit de création façonne ses propres rêves comme il l'entend. C'est cet état d'esprit qui a guidé la création de Hervé Chauvin Collection. Ayant créé et développé un département "classic" au sein de deux grands groupes automobiles, j'entends désormais parfaire cette expérience chez moi, à ma façon, en privilégiant les relations humaines et sincères. Il en sera de même pour les autos proposées. La rareté et l'authenticité prendront toujours le pas sur le simple objet commercial.

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

Hervé Chauvin



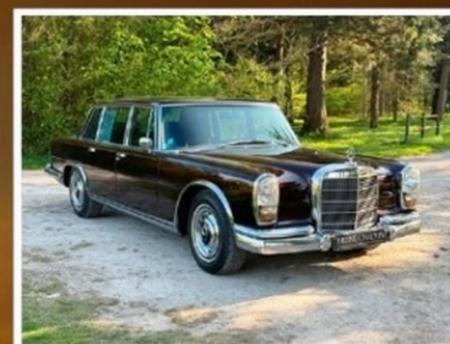
Mercedes 300 B Adenauer
1955 Concours



Mercedes 220 Cabriolet A
1954 Concours



Mercedes 450 SE
1978 65000 km



Mercedes 600
1969



Bentley S3 1964
Conduite à gauche



Jaguar 420 - Boîte Méca
1967



Triumph TR5 injection
1968



Jaguar XJC V12 1977
Exceptionnelle

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

h.chauvin@hervechauvincollection.fr

Tél : 07.76.01.38.98

www.hervechauvincollection.fr

SagaClassic

VENTE, ACHAT & ENTRETIEN DE VOTRE MERCEDES-BENZ DE COLLECTION.

Préserver l'histoire,
transmettre la passion.



Bruno Betus +33 6 22 44 33 54 - (FR)
Stephane de Smedt +32 475 46 28 01 - (BE)

FR : La Roche sur Yon • Lille • Ile de France
BE : Nivelles

www.saga-classic.com

DISTRIBUTEUR ET RÉPARATEUR AGRÉÉ MERCEDES-BENZ.