Étoiles passion

Étoiles passion

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

#66

TRIMESTRIEL
OCT./NOV./DÉC. 2024

INDESTRUCTIBLE W124

DEPUIS 40 ANS ELLE A TOUT POUR PLAIRE, MOTORISATIONS, CARROSSERIES, FIABILITÉ...

+ Une sélection de petites annonces de Mercedes à vendre



Club 190 SL
Belle escapade dans le Luberon



Nouvelle Classe E
Essai du Break 300 de All-Terrain



Gabriel Aubry
Jamais sans son Classe G



Et aussi... La nouvelle Maybach SL 680 Monogram Series, Cars & Coffee au Musée Mercedes, la piste d'Untertürkheim, les safety cars de la Formule 1, la cote de plus de 250 modèles...

SPOKEditions

www.etoilespassion.com

L 12454 - 66 - F: 11,00 € - RD

ISSN 1963-2347 - FRANCE 11 € - BELUX 12 € - CH 16,60 CHF - ESP/IT/PORT-CONT 12 € - DOM 12 € - MAR 118 MAD - CAN 18,99 $CAD







***Hybride Rechargeable disponible sur le modèle Coupé mais pas sur le Cabriolet. Données WLTP cycle mixte au 12/08/24 mais susceptibles d'évoluer selon homologation en Allemagne conformément à la réglementation en vigueur de la gamme CLE Coupé et Cabriolet (hors AMG) : Consommation : 0,5- 8,4 l/100 km. Émissions CO_2 : 12-192 g/km. Autonomie électrique CLE Coupé Hybride Rechargeable : 101-112 km.** Mercedes-Benz France -RCS Versailles 62 04 287.

NOUVEAU CLE

Cabriolet ou Coupé*

Mercedes-Benz



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

SagaClassic

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











190 SL, 2ème main Française, entièrement restaurée

Christophe Relandeau **06 10 01 62 81**
Louis Moneger **06 77 11 80 01**

www.saga-classic.com

Distributeur et Réparateur agréé **Mercedes-Benz**

Retrouvez- nous à



Directeur de la publication
Philippe Auquebon
pha@spokeditions.fr
Directeur artistique
Juan Carlos Vega
jcvega@ninetwostudio.fr
Ont collaboré à ce numéro
Philippe Auquebon, Hubert Baradat, Paul Campion, Stéphane Pham, Michel Tona.
Secrétaire de rédaction
Sylvain Lhote
Photographes
Philippe Auquebon, Murielle Dubost, Nicolas Castel, José Soto, William Tohou, Michel Tona, Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Classic et DR.
Webmaster
Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com
Rédaction
SPOKEditions
33, rue du Belvédère
78750 Mareil-Marly
Contact : Philippe Auquebon
+33 (0)6 89 47 67 22
pha@spokeditions.fr
Publicité
Trajectoire Médias
Nicolas Berthy
+33 (0)6 80 15 13 48
nicolas@trajectoire-medias.fr
Abonnements
Étoiles Passion / Abomarque
CS 60003
31242 L'Union Cedex
+33 (0)5 34 56 35 60
etoilespassion@abomarque.fr

Distribution MLP
Réglages de diffusion : Kap Média
Routage : 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, Willam Tohou, DR.

ÉDITO



© Mercedes-Benz Classic

Bonne résolution de rentrée !

Une fois encore, cet été, vous avez été très nombreux à nous écrire en nous demandant pourquoi *Étoiles Passion* n'était pas distribué chez le buraliste de votre lieu de villégiature !
Et comme par le passé, nous vous avons répondu qu'économiquement, il était totalement impossible pour un magazine tel que le nôtre, d'être présent dans les plus de 20 000 points de vente français. Et nous avons ajouté que la meilleure façon de nous lire régulièrement et de ne rater aucun numéro sans même vous déplacer, c'est de vous abonner !
Sachez aussi qu'en vous abonnant, vous réaliserez une économie financière, vous nous aiderez et vous agirez pour la planète en évitant la surconsommation de papier !
Alors un seul mot d'ordre : ABONNEZ-VOUS !

Dans ce numéro de rentrée, dont le dossier principal concerne la W124 qui souffle ses quarante bougies, vous découvrirez le nouveau break Classe E All-Terrain, vous partirez en promenade en 190 SL, vous rencontrerez Gabriel et son Classe G ou irez encore faire un tour du côté d'Untertürkheim… sans compter les sujets historiques que vous plébiscitez !

Toute l'équipe d'*Étoiles Passion* vous souhaite une chouette rentrée, de superbes lectures et surtout… n'oubliez pas de vous abonner (oui, oui, on sait, on insiste lourdement) !

Philippe Auquebon
pha@spokeditions.fr

Indispensable !
Le hors-série #5



En commande sur
www.etoilespassion.com

Anciens numéros et abonnements également disponibles

OCTOBRE
NOVEMBRE
DÉCEMBRE
2024

#66

SOMMAIRE

8 Actus
Échos, trouvailles, dernière minute...

10 Garde-temps
Les nouveautés horlogères

12 Lifestyle
Trouvailles chics et sincères

16 Essai
Break Classe E All-Terrain 300 de 4MATIC



22 Nouveauté
Mercedes-Maybach SL 680
Monogram Series

26 Escape
Club 190 SL : senteurs en Luberon

32 Anniversaire
Les 40 ans de la W124



46 Club
Amicale W124 : le gardien du temple



48 Histoire
Mercedes 500 E, l'Über-berline

54 Culture
L'été au Musée

58 Rencontre
G 500, le « G » de Gabriel

62 Sécurité
Untertürkheim, la piste aux Étoiles

68 Histoire
300 d break d'essai, le laboratoire roulant

72 Formule 1
Fournisseur officiel des Safety Cars

78 Rareté
Les essais de carrosseries W114/115

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*

Concept Mercedes-AMG PureSpeed

En première mondiale, Mercedes a présenté, dans le cadre du Grand Prix de Formule 1 de Monaco, un concept au design radical donnant le coup d'envoi du lancement de la très exclusive série Mythos. Le concept Mercedes-AMG PureSpeed fait référence au langage stylistique des voitures de course légendaires. Un modèle de petite série fera ses débuts l'année prochaine, offrant ainsi à ses deux chanceux occupants les sensations de la Formule 1. Ne parlons pas de prix, voyons !

D.R.

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED 2024

Mercedes-Benz Heritage GmbH a célébré la tradition exceptionnelle du sport automobile au Goodwood Festival of Speed 2024, l'évènement connu pour être la « plus grande garden-party motorisée du monde ». Elle y a présenté une gamme étincelante de voitures de course emblématiques de différentes époques, dont la Mercedes Targa Florio originale de 1924, célébrant ainsi 130 ans de sport automobile débutés en 1894 par la course Paris-Rouen. Quelle parade !



D.R.



D.R.

ALC, conduite semi-autonome

Sur quinze modèles de sa gamme en Europe, Mercedes déploie une nouvelle fonction de conduite semi-autonome de niveau 2. Ces autos peuvent désormais être équipées du changement de voie automatique pour les dépassements (ALC pour Automatic Lane Change) directement à leur sortie d'usine. Une mise à jour logicielle à distance (OTA) sera disponible en septembre 2024. La fonction ALC, active de 80 à 140 km/h, permet à la voiture d'initier automatiquement un changement de voie sur autoroute lorsque l'assistant de régulation de distance actif Distronic est activé. Et en Chine, Mercedes est autorisée à tester sa technologie de conduite autonome de niveau 4 !

ADIDAS… EN FORMULE 1

Les contrats liant Mercedes F1 avec la marque de vêtements Tommy Hilfiger et son équipementier Puma étant sur le point de prendre fin, l'écurie, basée à Brackley, cherchait de nouveaux partenaires. C'est donc Adidas, le concurrent historique de Puma, qui devrait ainsi faire son entrée en F1 dès 2025. Cet accord passé avec Mercedes F1 s'inscrit dans la stratégie d'Adidas de pallier la perte du contrat avec l'équipe nationale de football d'Allemagne, pourtant historiquement liée aux trois bandes, et qui sera équipée par Nike à partir de 2027.



D.R.


D.R.

Russell conduit une Mercedes centenaire

George Russell a reçu le trophée Lorenzo Bandini. Pour aller le récupérer à Brisighella, le pilote Mercedes F1 a pu conduire une voiture de la marque ayant remporté la mythique Targa Florio en 1924, il y a tout juste un siècle. Le modèle a été restauré par le département Mercedes-Benz Classic juste avant l'édition 2024 de la mythique course. Pour Russell, conduire une auto qu'on voit généralement dans les musées a été une expérience incroyable. C'est sûr que le volant et la boîte de vitesses ont pu le surprendre !

TBA HWA EVO

Développée par Hans Werner Aufrecht, créateur d'AMG, la HWE EVO nécessite douze mille heures de travail. Utilisant la fibre de carbone pour sa carrosserie, elle ne pèse que 1 350 kg et propose une répartition idéale du poids (50/50). Équipée d'un moteur 3.0 V6 biturbo développant 500 ch, elle peut atteindre 300 km/h. HWA prévoit de fabriquer 100 exemplaires à 700 000 € le bout. Un prix raisonnable si l'on considère que le tout premier, mis en vente par RM Sotheby's à Tegernsee le 27 juillet dernier, a été adjugé 1 310 000 €. Hallucinant !


D.R.


D.R.

C111 À PEBBLE BEACH

La C111 équipée d'un moteur Wankel à piston rotatif, qui avait déjà fait sensation lors de sa première mondiale en septembre 1969, a retrouvé le bitume lors de la semaine automobile de Pebble Beach, du 15 au 18 août 2024. Celle qui ne fut jamais construite en série a, de nouveau, étonné le public. Ce modèle C111-II de 1970 a pris la tête du Tour d'Élégance de Pebble Beach aux côtés d'une centenaire – la voiture de course Mercedes 2 litres Targa Florio – et d'une Mercedes-AMG GT 63 4MATIC+.

ALLIANCE SINO-ALLEMANDE


D.R.

Collaboration entre Mercedes et BYD, Denza, marque commune créée dès 2010, donne naissance à un impressionnant SUV électrique 4×4 (technologie Blade) équipé de trois moteurs électriques (un avant, deux arrière). Avec 965 ch sous le capot pour se mesurer, entre autres, au Porsche Taycan, le Z9 GT devrait débarquer en Europe dès 2025. Les photos officielles révèlent un long SUV (5,18 m) à la silhouette de shooting brake. La marque évoque un 0 à 100 km/h en 3 s et une vitesse de 240 km/h. Le prix sera-t-il à la hauteur de ses cibles avouées ?


D.R.

TRIPLE SUCCÈS

Cette année, le célèbre Center of Automotive Management (CAM) a triplement récompensé Mercedes-Benz. D'abord comme « marque premium la plus innovante », ensuite pour ses travaux et ses innovations dans les domaines « Interface & Intérieur, Connectivity et Propulsion électrique » et, enfin, en déclarant la nouvelle Classe E « modèle le plus innovant ». Markus Schäfer salue : *« Une récompense pour un travail acharné et une incitation à faire preuve d'encore plus d'esprit d'innovation ».*

MERCEDES-BENZ E 60 AMG (1995)


D.R.

Dérivée de la 500 E présentée au Salon de Paris 1990 et produite chez AMG à seulement 12 exemplaires, cette voiture, dotée d'un 6.0 V8 développant 374 ch, a initialement été vendue au Japon. Elle est revenue en Allemagne en 2015. Son propriétaire français actuel l'a acquise en 2016 alors qu'elle affichait 77 500 km au compteur. Artcurial, qui la proposait à sa vente annuelle de Saint-Tropez, lui a trouvé une nouvelle demeure pour la modique somme de 184 760 €.


D.R.

LE MOTEUR 4.0 V8 BITURBO MERCEDES-AMG N'EST PAS MORT

Malgré l'électrification à tout crin, la fin du 4.0 V8 biturbo Mercedes-AMG n'est pas pour demain comme l'a confirmé Michael Schiebe, patron de la marque, lors de la présentation de la nouvelle AMG GT 63 Pro 4MATIC+. Il semblerait qu'AMG écoute et entende ses clients et qu'en conséquence : *« Nous continuerons à proposer un huit cylindres dans la GT et peut-être dans d'autres produits de notre gamme, même si, à terme, Mercedes-AMG sera une entreprise électrique ».* Profitons-en !

1



2



3



4



5



6



1 ▪ Ralf Tech WRX Electric Space Millenium

Boîtier 47,5 mm en titane Grade 1 (T35) finition brute, cadran composite en nid d'abeilles, aiguilles en acier 316L finition noire, surfaces luminescentes en Super-LumiNova® C5, verre saphir bombé, traité antireflet, lunette tournante unidirectionnelle, mouvement Electric Micro Hybrid, autonomie jusqu'à 10 000 h, étanchéité 1 000 m, livrée avec deux bracelets (CNES en nylon balistique et second en silicone noir). Série CNES limitée à 100 pièces. Réf. WRX 4102. **4 500 €.**
www.ralftech.com

2 ▪ MAT Picobello Blue

Inspirée du monde de l'aviation, la Picobello a été pensée comme un véritable instrument technique et va au-delà de la simple indication du temps avec des possibilités de chronométrage infinies. Boîtier 39,5 mm en acier 316L, cadran noir, verre saphir dôme inrayable traité antireflets, lunette aluminium, calibre Soprod M100, réserve de marche 42 h, étanchéité 200 m, livrée avec trois bracelets interchangeables. **880 €.**
www.merairterre.com

3 ▪ LIP Nautic 3 – 7e Continent

Édition exclusive conçue sans aucun élément en plastique avec redistribution des bénéfices des ventes à l'association 7e Continent. Boîtier 39 mm acier 316L brossé, fond vissé en acier et verre, cadran bleu océan, aiguilles argentées avec luminescence et extrémités bleues, verre saphir bombé traité antireflet, mouvement HD G100 manufacture La Joux-Perret, réserve de marche 68 h, étanchéité 200 m, bracelet acier brossé avec boucle déployante. Édition limitée à 999 pièces. Référence 670096. **1 199 €.**
www.lip.fr

4 ▪ March Lab Agenda Supra Automatique Navy

Assemblée en France, la Supra est une version agrandie de l'Agenda dans un gabarit de 41 mm. Boîtier rond acier 316L, cadran brossé, deux poussoirs vissés guillochés, aiguilles acier, verre saphir biseauté traité antireflet, calibre automatique Miyota 9122, réserve de marche 42 h, étanchéité 100 m, bracelet en cuir doublé de cuir vert fabriqué en Franche-Comté. **1 645 €.**
www.march-lab.com

5 ▪ B.R.M V6 Ceracolor

La V6 Ceracolor, en titane usiné dans la masse, se distingue par un traitement de surface novateur en céramique colorée (rouge, orange, bleu). Boîtier 44 mm, verre saphir pour fond et lunette, aiguilles perforées rouges avec pointe recouverte de Super-LumiNova®, réserve de marche 38 h, étanchéité 100 m, bracelet caoutchouc rouge avec boucle ardillon en inox. **5 250 €.**
www.brm-chronographes.com

6 ▪ Tudor Black Bay Ceramic Blue

Boîtier 41 mm céramique noire mate avec finition microbillée et carrure monobloc, fond acier 316L ouvert traité PVD noir avec glace saphir, cadran bleu légèrement bombé, calibre manufacture MT5602-1U, réserve de marche 70 h, étanchéité 200 m, livrée avec deux bracelets (hybride cuir/caoutchouc et tissu noir). **5 150 €.**
www.tudorwatch.com/fr

© PHOTOS D.R.

ESCADRON Chrono

Montre d'Aviateur de fabrication française

Mouvement chronographe mécanique suisse

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

MER - AIR - TERRE

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

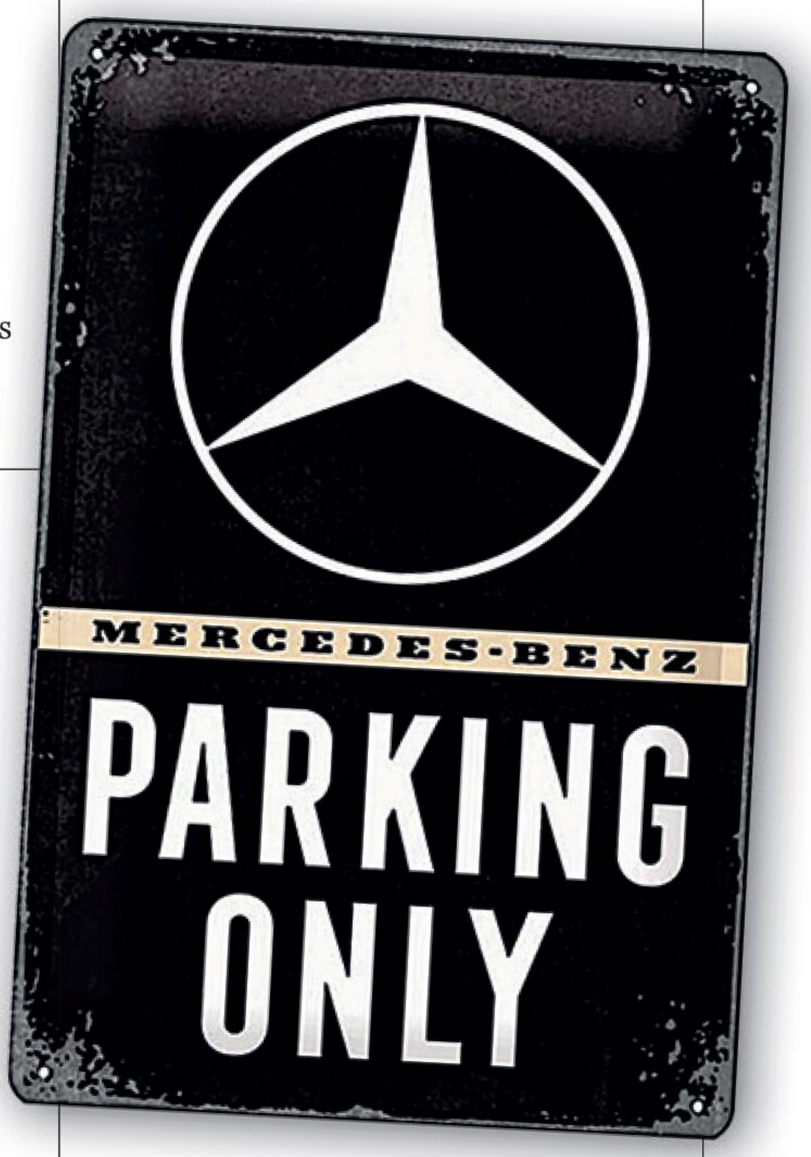


Mercedes AMG GTR

Pour vos enfants (à partir de 3 ans et jusqu'à 30 kg), la version miniaturisée de la Mercedes GTR AMG fera mouche. Entièrement électrique, elle est facile à conduire, ne va pas trop vite (6 km/h max), dispose d'une ceinture de sécurité et offre 6 km d'autonomie. Elle est surtout fun avec ses effets sonores et lumineux ! Couleur blanche, batterie 12 V, deux moteurs de 35 W, télécommande Bluetooth. **150 €.**
Sur Internet.

Plaque métal rétro

Cette plaque émaillée, bombée en relief « Mercedes-Benz Parking Only » apportera la petite touche de nostalgie et d'authenticité nécessaire à la décoration de votre garage ou de votre bureau. Dimensions 20 x 30 cm. Réf. EFI-NA22276B. **15 €.**
www.plaque-emaillee.fr





Pendentif Studio C

Les créations de Studio C by Charlotte Romer sont inspirées du monde de la mécanique, puissant, rapide et résolument contemporain et de la grande tradition joaillière. Conçu comme une sculpture mécanique, ce collier est en aluminium anodisé noir, un mince filet poli miroir soulignant le bord de chaque ailette. Au centre, une imposante topaze « Sky Blue » taille brillant (16,03 ct) et trois petits diamants blancs posés sur trois des ailettes. Chaîne en argent rhodié 925. Pièce unique. **2 900 €.**
www.studioc-paris.com



Housse pour AirPods® 3

Profitez de vos chansons préférées en déplacement ou écoutez un podcast passionnant grâce aux écouteurs AirPods® 3. Pour les protéger parfaitement dans toutes les situations, que ce soit pour le sport, les courses ou le trajet vers le travail, cette housse en silicone robuste comporte des découpes pour les raccords, l'éclairage et l'ouverture. Couleur noire et logo AMG blanc. Réf. B66959780. **29,95 €.**
www.mercedes-accessoires.fr

Sneakers National Standard

Cette marque française fait fabriquer ces sneakers Edition 3 Patina cognac à la main, au Portugal, de manière éthique. Cuir nappa patiné, doublure cuir naturel, semelle intérieure amovible en gel et semelle extérieure en caoutchouc naturel cousue main. Tous les cuirs sont certifiés « gold » par LWG (Leather Working Group). Lacets (deux paires) 100 % coton ciré. Livrées avec un pochon de voyage. **235 €.**
www.nationalstandard.fr



© PHOTOS D.R.

Etoile MD

La boutique Etoile MD
Les pièces détachées pour les passionnés !

www.etoilemd.com

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

E-mail : contact@etoilemd.com



Rejoignez le premier forum Francophone consacré à Mercedes !

Plus de 1 900 000 de messages postés,

Plus de 84 000 membres,

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

http://mercedes-benz.forumactif.com

SUIVEZ-NOUS SUR Facebook

Mercedes-Damien est partenaire

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



Porte-lunettes

Ce produit est conçu pour être accroché au pare-soleil de toute voiture par le biais d'un clip magnétique universel. C'est un accessoire de rangement idéal pour vos lunettes optiques ou de soleil. Fini les verres rayés à cause des vibrations dans le rangement central ou la boîte à gants. Il permet aussi de toujours garder votre carte bancaire à portée de main. Simili cuir. Taille 9,5 cm x 4,5 cm. **12,99 €.**
www.visioncenter.fr

Gel nettoyant Pulidiki

Le gel nettoyant Pulidiki pénètre en profondeur partout (bouches d'aération, volant, console, bacs de rangement, porte-gobelets, poignées de porte, tableau de bord), dans toutes les fissures et crevasses de l'intérieur de votre voiture. Il extrait tous les débris que les autres outils de nettoyage ne peuvent pas atteindre. Rapide et facile d'usage, le gel ne nécessite pas d'autre nettoyant. **8,99 $.**
www.pulidikipro.com





Blazecut

Système d'extinction automatique de feu moteur, Le Blazecut est un tube souple rempli d'un produit sous pression, très simple à installer dans le compartiment moteur. Lorsqu'une chaleur anormale est détectée, le tube explose par pression et souffle le feu comme une bougie, sauvant ainsi votre véhicule. Agent propre, non corrosif et sans aucun résidu. Longueur 2 m pour couvrir 0,69 m³ à 80 °C. Réf. T200E. À partir de **165 €.**
www.maprotectionincendie.fr





LEGO

Avec ce set LEGO® Technic Mercedes-Benz G 500 Professional Line pour adultes, fêtez le 45e anniversaire de l'iconique Classe G. Cette maquette regorge de fonctions réalistes (direction fonctionnelle, suspension surélevée, capot ouvrable, moteur à pistons six cylindres, boîte de vitesses avec conduite, point mort et marche arrière et deux mécanismes de verrouillage de différentiel) qui feront battre le cœur des amateurs de Mercedes-Benz. Set composé de 2 891 pièces. Dimension (h x L x l) : 22 x 43 x 20 cm. **249,99 €.**
www.lego.com

Casque Sonos Ace

Sonos se lance enfin dans le domaine des casques avec l'Ace, au confort remarquable. Audio spatial, réduction active du bruit, contenus audio sans perte, mode Aware, Dolby Atmos, jusqu'à 30 h d'autonomie, suivi dynamique des mouvements de la tête, charge rapide, USB-C et Jack 3,5 mm, Bluetooth®, détection du port du casque. Fonctionne avec Apple et Android. Existe en noir ou en blanc. **499 €.**
www.sonos.com



© PHOTOS D.R.





© Crédit photos : ACABA Gantier

ACABA

GANTIER

WWW.ACABA.FR

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

ACABAGANTIER

41 RUE DES PETITS CHAMPS - 75001 PARIS - 11:00 À 19:00 DU LUNDI AU SAMEDI - TEL + 33 (0)1 71 72 96 45

KULTSTERNE FRANCE

Spécialiste Mercedes 50’ 60’ 70’

Une voiture à vendre ? Nicolas se déplace

dans toute la France pour l'évaluer.

Nicolas Desforges

Agent Commercial

06 31 59 80 10



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







Disponible :

Mercedes 280SL Pagode

historique, française

matching, automatique

3ème siège, DA

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

Break Classe E All-Terrain 300 de 4Matic

Baroudeur (très) chic !

IL Y A 46 ANS, MERCEDES-BENZ PRÉSENTAIT LE NOUVEAU BREAK S123 AVEC LE SUCCÈS QUE L'ON SAIT ET, DEPUIS, CE TYPE DE CARROSSERIE N'A JAMAIS QUITTÉ LE CATALOGUE DU CONSTRUCTEUR. LOIN DES « RUSTRES » DÉMÉNAGEURS DU DÉBUT, LES BREAKS SONT AUJOURD'HUI AU SOMMET DE LA TECHNOLOGIE. COMME CE 300 DE ALL-TERRAIN.

Textes et photos Philippe Auquebon

C'est sur les visuels en mouvement que l'on juge le mieux le design d'une auto. Celui du nouveau break Classe E est pour le moins réussi... et dynamique.

Le bel objet roulant qui se présente à nous est donc le nouveau break Classe E dans sa version hybride rechargeable en finition All-Terrain (300 de All-Terrain 4MATIC) qui, chez Mercedes, se veut un peu plus baroudeur que les autres. Autant parler chiffres tout de suite pour ne plus y revenir. Imposante, l'auto mesure 4,95 m de long, 1,89 m de large et 1,49 m de haut en raison d'une garde au sol augmentée de 3 cm qui peut encore gagner 16 mm selon le mode de conduite. Dans cette version hybride rechargeable, l'installation des batteries dans le coffre limite le volume de ce dernier à 460 l (1 635 l banquette arrière rabattue). Certains trouveront cette valeur un peu juste au regard de la longueur de l'auto, mais c'est, indirectement, le prix à payer pour disposer d'un véhicule Crit'Air 1. Car sous le capot, on retrouve le quatre cylindres Diesel 2.0 de 197 ch, complété de l'hybridation qui offre, grâce à une batterie de 19,53 kW, 129 ch supplémentaires. Pas de trop pour mouvoir les 2 380 kg de la bête qui offre cependant un confortable couple cumulé de 700 Nm et dépasse les 210 km/h en vitesse de pointe. Largement suffisant sur la route. Concernant l'autonomie, elle frôle les 100 km en mode 100 % électrique. Sur une borne de charge rapide, vous pourrez récupérer 80 % de la capacité en vingt minutes environ alors qu'à la maison, sur du courant alternatif 11 kWh, il vous faudra patienter deux heures pour atteindre la pleine capacité. Et si le réservoir de carburant ne fait ↴



Ce poste de pilotage hi-tech est l'un des attraits du break... et de la Classe E en général.

Le compartiment moteur est propre et bien rangé. On ne voit, ni n'entend grand-chose !





Le design de la face avant se veut baroudeur avec ces grandes prises d'air et ce bouclier.

↳ que 50 l, l'auto permet néanmoins d'envisager un trajet de 1 000 km sans ravitaillement. Enfin, précisons que si le break dispose, de série, de la suspension arrière pneumatique AirMatic (soufflets de suspension et amortisseurs ADS+ adaptatifs) favorisant une assiette constante, même lorsque le véhicule est lourdement chargé, il ne peut pas être équipé des quatre roues directrices. En voilà assez pour la technique, n'est-ce pas ?

Belle gueule

L'enjeu est important, car, en Europe, Mercedes prévoit de vendre 25 % des Classe E en version break. Mais qu'on les aime ou pas, force est de constater que celui-ci est très réussi. Sa ligne, à la fois dynamique et douce dans sa partie arrière grâce à des custodes arrondies, ravira ceux qui veulent un peu d'espace de chargement et n'aiment pas le cubisme des SUV. Notre auto, qui dispose d'un coloris optionnel blanc Opalithe brillant Manufaktur, est aussi équipée des élargisseurs d'ailes, propres à l'esthétique de la version All-Terrain et supposés protéger l'auto lors de ses escapades en tout-chemin. À l'intérieur des arches officient de magnifiques (mais optionnelles) jantes en alliage AMG de 20" en Y noires et métal. À l'avant, la calandre spécifique noire à deux lames, dont le contour peut être éclairé et remplie d'étoiles stylisées, est entourées des phares étirés full LED de l'option Digital Light qui surplombent deux grosses entrées d'air. Sous la calandre, un bouclier et des skis de protection renforcent le caractère baroudeur. Idem à l'arrière où les feux, eux aussi étirés et reliés par un bandeau, rappellent à nouveau l'étoile Mercedes. En haut de la lunette, le spoiler renforce l'impression de dynamisme. Sur cette version hybride rechargeable, la trappe à carburant se trouve dans l'aile arrière droite tandis que le câble







Les contreportes du break sont à l'image de l'auto, bien finies et fonctionnelles.

La soute de 460 l est amputée par les batteries, pourtant mieux intégrées que dans la génération précédente.





Le spoiler, le bouclier, les skis de protection et les feux en forme d'étoiles donnent du caractère à cette poupe.

électrique se branchera derrière la trappe de gauche. On notera le soin du détail – déjà vu sur la berline – apporté aux poignées de portes rétractables, lumineuses et signées Mercedes ainsi qu'au design des protections de bas de caisse. De la belle ouvrage.

Première classe

Le soin apporté à l'extérieur se retrouve à l'intérieur. Là aussi, fan du mobilier Mercedes ou pas, on ne peut que reconnaitre la qualité des matériaux et de la fabrication. En prenant place derrière le splendide volant multifonctions à trois branches (temps d'adaptation nécessaire tant il est complet), le conducteur pose les yeux sur le tableau de bord numérique bien connu et très lisible. Comme toujours, le sélecteur de vitesses, à droite du volant, peut paraître désuet, mais il a l'énorme avantage de totalement libérer la console centrale transformée en soute d'Airbus A380, accueillant un tapis de recharge des téléphones par induction, les prises USB, les porte-gobelets… et encore de l'espace. Sous le coude droit, un autre rangement est disponible. Cette console est recouverte de bois noir à pores ouverts du plus bel effet. Les commodos de réglage des sièges, traditionnellement rejetés sur la contreporte, autorisent un ajustement fin… avec l'habitude. Mais le clou du spectacle, ce sont, incontestablement, les splendides écrans surplombant la console et faisant face au passager. Baptisé Superscreen, le système recouvrent quasiment toute la planche de bord grâce à la dalle centrale de 15" positionnée au-dessus de la console et à la dalle de 12,3" qui fait face au passager. Au centre, il permet de gérer toutes les fonctions, réglages et paramétrages de l'auto quand l'écran de droite permet au chanceux passager de profiter de la navigation, de diverses applications, voire de faire une visioconférence grâce à ↴

↳ la caméra installée au centre de la planche de bord. À noter qu'écran oblige, l'aération est confiée à de longues et très esthétiques lamelles. Le système multimédia, loué pour sa fluidité, sa lisibilité et sa réactivité, est tellement complet qu'il nécessite, lui aussi, malgré son caractère intuitif, un léger temps d'adaptation… à l'arrêt, c'est mieux ! Cerise sur le gâteau, il est « apprenant » et repère vos habitudes, vos réglages et vos itinéraires pour les intégrer et vous les proposer dès que la situation se représente. Si vous mettez systématiquement Europe 1 en sortant de votre parking, nul doute que l'auto le fasse rapidement pour vous ! On n'arrête pas le progrès !

À l'arrière

Grâce à la longueur du break, l'espace aux places arrière est agréable… sauf, bien sûr, la place centrale, synonyme de punition pour le malheureux occupant tant le tunnel est imposant, l'assise dure et les commandes de la climatisation bizone présentes. Pour les places extérieures, en revanche, tout va bien, les assises sont bien creusées et les genoux sont loin des dossiers des sièges. Pour une fois, le cuir Nappa de l'auto n'est pas noir, mais d'un magnifique combiné marron Tonka/noir (option) qui donne beaucoup de lumière et de gaîté à l'intérieur. En levant la tête, les passagers arrière peuvent voir le ciel grâce au – très – grand toit ouvrant panoramique en deux morceaux (option) disposant du ciel de pavillon en microfibre Microcut noir (option). La banquette arrière, de type 40/20/40 de série, est très facile d'usage et pas trop lourde.

Le break Classe E All-Terrain 300 de 4MATIC est avant tout une grande routière avec un petit sac à dos qui suffira à la majorité des clients.

Dossiers rabattus, le plancher n'est pas totalement plat, la présence des batteries imposant une petite marche d'environ 5 cm de haut, toutefois bien plus raisonnable que dans la génération précédente. C'est pour cette même raison qu'il n'y a plus de rangement sous le plancher du coffre et qu'il faudra donc faire avec les valises des câbles de recharge dans cette soute réduite à… 460 l.

Salon roulant

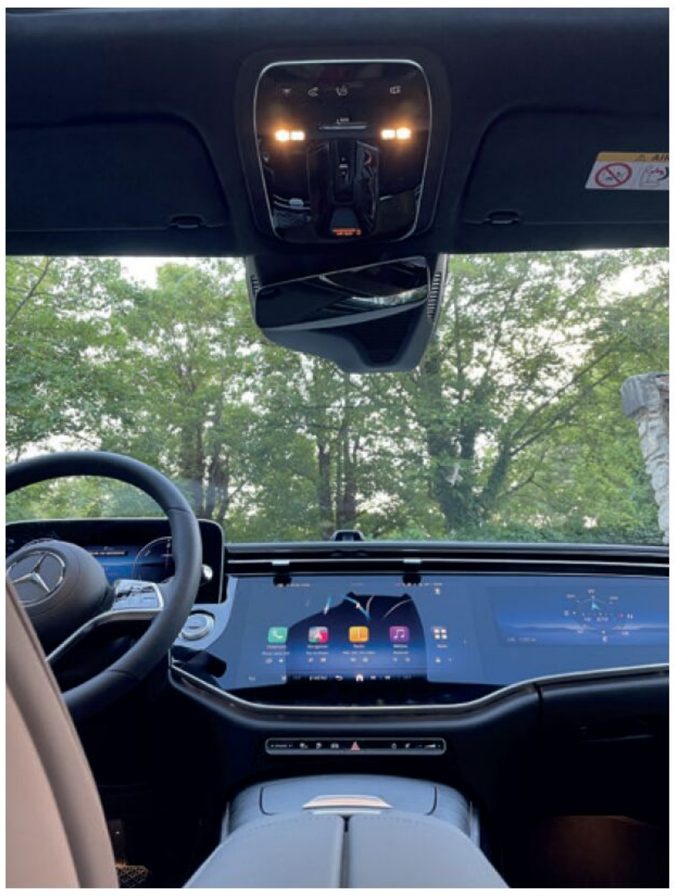
C'est bien sûr en roulant que le break s'apprécie le plus. Attention, toutefois, aux premiers démarrages en électrique, assez toniques et potentiellement surprenants. La préhension du volant est parfaite, la direction étant à la fois précise et légère, bien calibrée. La première impression, c'est le silence qui règne à bord. Les ingénieurs de Stuttgart ont manifestement travaillé ce sujet, le sentiment feutré étant bluffant. Même au téléphone, l'interlocuteur semble être dans la voiture. Certes, on sent la garde au sol rehaussée de 3 cm par rapport à la berline, mais on l'oublie aussi vite, la suspension offrant un compromis idéal entre confort et dynamisme.



Plus de 40 ans séparent ces deux générations de break dont la philosophie a évolué au fil du temps. *Exit* l'ami fidèle des brocanteurs, bonjour le concurrent des SUV !



De profil, la ligne de ce nouveau break Classe E n'est pas sans rappeler celle du CLS. Il y a pire référence.



Grâce au sélecteur de vitesses au volant, la console centrale offre moult rangements.



Les passagers arrière, surtout sur les côtés, sont bien traités avec une climatisation bizone.



Ces magnifiques jantes AMG 20" en Y remplissent parfaitement les arches... mais restent optionnelles.

Mais ne parlons pas de sportivité, ce n'est, de toute façon, pas la vocation de ce break. Bien aidé par la remarquable boîte automatique 9G-Tronic, la poussée est franche et linéaire. Et le bruit du roturier quatre cylindres – les puristes en auraient préféré six –, ne se remarque pas trop. Cette auto bardée d'électronique offre naturellement de nombreuses aides à la conduite. Ne revenons pas sur l'aide au maintien de la distance ou sur l'alerte de franchissement de voie... bien connues, pas forcément appréciées, mais qui fonctionnent parfaitement. Petit détail bien pratique: à chaque démarrage, l'auto vous signale le dépassement de la limite de vitesse par des bips rapidement irritants. Et si le but n'est évidemment pas de rouler trop vite, ces derniers peuvent être coupés par une simple pression en haut de l'écran central. Bien vu! Comme dans la berline, la gestion du GPS, précise et rapide, avec affichage du trajet sur l'écran, est très appréciable, tout comme l'affichage tête haute. Spécificité de la version All-Terrain, le propriétaire qui envisage une utilisation en tout-chemin peut activer le mode tout-terrain et augmenter la garde au sol jusqu'à 46 mm. L'interface numérique n'affiche alors que les fonctions principales bien lisibles. Loin d'être un gadget, grâce à la caméra à 360°, le capot transparent propose une vue virtuelle du dessous de l'avant du véhicule permettant au conducteur de repérer et d'éviter les obstacles. Sur sol glissant (boue, neige), la transmission intégrale 4MATIC apporte tous les avantages connus de ce système dans une douceur appréciable. Notons aussi que le All-Terrain peut tracter des remorques freinées jusqu'à 2,1 t et que son attelage supporte, en flèche, des charges dépassant les 80 kg, des vélos par exemple. Le bilan est donc particulièrement positif, les différences de comportement entre la berline et le break étant insignifiants.

Break réussi

Le break 300 de All-Terrain est avant tout une Mercedes-Benz d'aujourd'hui – grande qualité de fabrication, utilisation de matériaux premium, technologies hi-tech omniprésentes –, qui ajoute des capacités *off-road* aux qualités reconnues de la berline et du break Classe E classiques. Mais, baroudeur en costume trois pièces, costaud des villes plutôt que des champs, il y a fort à parier que, malgré des compétences réelles, les clients l'exploiteront surtout sur autoroute et pendant les sports d'hiver plutôt que dans les champs ou la rocaille. Ils ne seront pas déçus! ■

NOUVEAUTÉ

Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series

C'est certainement de profil que les différences entre le Mercedes-Maybach SL Monogram Series et le SL « classique » qui lui sert de base sont les plus marquantes.

Biplace de luxe



Le travail sur la face avant fait la part belle aux chromes, notamment sur la jupe et le capot, et aux LED. Moins sportif, mais nettement plus luxueux.

CET ÉTÉ, LORS DE LA MONTEREY CAR WEEK, MERCEDES-MAYBACH A DÉVOILÉ LE NOUVEAU SL 680 MONOGRAM SERIES, LE ROADSTER LE PLUS SPORTIF ET LE PLUS LUXUEUX DE L'HISTOIRE DE LA MARQUE.

Par Philippe Auquebon – Photos Mercedes-Benz AG

Chez Mercedes-Benz, Maybach est tout simplement synonyme d'ultra-luxe. Et le moins qu'on puisse dire, c'est que ce nouveau roadster, le Mercedes-Maybach 680 SL Monogram Series, ne déroge pas à la règle. Avec ce véhicule plus qu'exclusif, la marque présente une auto plus sportive qu'à l'habitude, savant cocktail de luxe inégalé et de performances exceptionnelles, et comble également un vide dans sa gamme. Comme l'indique Daniel Lescow, Directeur de Mercedes-Maybach : *« Nos clients aiment les choses spéciales. La Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series ajoute une biplace sportive à notre famille de modèles pour un plaisir ultime en plein air. Elle combine une expérience de conduite dynamique avec tout ce qui caractérise une Mercedes-Maybach : un excellent savoir-faire, des détails de conception raffinés et des matériaux nobles ».* Vérifions tout cela !

Une bien belle enveloppe

Le SL, qui sert de base à cette nouvelle déclinaison, est déjà l'une des plus belles autos jamais construites. Mais en passant entre les délicates mains de Maybach, sa ligne et ses volumes sont encore sublimés. Conformément à la philosophie Maybach, le SL offre une expérience sensorielle holistique. Les contours de la calandre chromée, spécifiques à la marque, sont éclairés, tout comme le lettrage Maybach finement intégré. Le capot distinctif porte une étoile Mercedes verticale ainsi qu'un jonc chromé reliant l'étoile à la base du pare-brise. Pour renforcer encore l'exclusivité, le capot noir Obsidienne est disponible, sur demande, avec le motif Mercedes-Maybach se rapprochant ainsi des codes Louis Vuitton. Ce motif est incorporé en gris Graphite uni via une fabrication, très complexe, partiellement manuelle. Le capot reçoit une première couche de base poncée à la main sur laquelle est imprimé le motif Maybach, puis l'ensemble est recouvert d'une laque mate transparente, elle aussi poncée à la main, et enfin d'une seconde couche pour un fini exceptionnel. À l'avant, l'intérieur des phares est fini avec un or rose de très haute qualité et la jupe, spécifique et chromée, souligne la grande largeur du véhicule avec ses prises d'air horizontales au motif Maybach. Le cadre du pare-brise est également chromé brillant, renforçant encore cette impression de luxe et de qualité. L'auto est équipée de ↴

« Nos clients aiment les choses spéciales, un excellent savoir-faire, des détails de conception raffinés et des matériaux nobles. »
Daniel Lescow, Directeur de Mercedes-Maybach

L'encadrement en chrome brillant du pare-brise est un élément de design aussi rare dans l'industrie que marquant stylistiquement.

↳ jantes forgées de 21 pouces à cinq branches ou à branches multiples. La capote acoustique, largement isolée, est constituée d'un tissu noir léger et incorpore subtilement un motif Maybach anthracite. Ce dernier est aussi présent sur les prises d'air latérales. Quant à l'arrière, il se caractérise par des feux offrant – encore une fois – le signe Maybach, une jupe et un diffuseur spécifiques au modèle avec des garnitures chromées et des sorties d'échappement barrées d'une ligne horizontale flottante emblématique. Derrière les sièges, une double entrée d'air aérodynamique renforce l'aspect technologique et singulier. Par petites touches, les designers de Maybach ont parfaitement rempli leur mission en donnant à une auto déjà exceptionnelle, un supplément de luxe sans ostentation.

Véritable salon

Lorsque les heureux propriétaires de l'auto se glisseront à son bord, ils pénètreront dans une véritable oasis de luxe. À commencer par les sièges baquets confort en cuir Nappa Exclusif Manufaktur blanc Cristal, tanné de manière durable, offrant un splendide design, le logo embossé et le sigle Maybach. Le rembourrage de leur assise propose un nouveau design floral, leurs dossiers sont galvanisés et l'espace situé derrière ce mobilier est également recouvert de cuir. Un chrome argenté brillant habille la console centrale et les panneaux des portes, créant ainsi une ambiance exceptionnellement raffinée. L'affichage des instruments, entièrement numérique, et l'écran central réglable électriquement intègrent les animations de démarrage et les styles d'affichage spécifiques à Maybach. Le volant bicolore, les pédales et les garnitures de seuil de porte en acier inoxydable sont autant de caractéristiques très chics de la marque. Quant au petit saute-vent en verre, nul doute que sa discrétion n'altère en rien son efficacité.

Comportement

Les normes les plus élevées s'appliquent également au confort de conduite. Sur le plan acoustique, l'expérience se doit d'être silencieuse et confortable, typique de Maybach. Ainsi, le système d'échappement a été optimisé pour le bruit et l'auto dispose d'un pack d'isolation et d'absorption complet. La suspension est délibérément orientée vers le confort grâce à des supports moteur souples. La combinaison d'un moteur biturbo 4.0 offrant une puissance de 585 ch (et un couple de 800 Nm) et d'une douce boîte automatique 9G-Tronic avec pédale d'accélérateur adaptée, assure le plaisir de conduite extrêmement dynamique que l'on attend d'un SL, *a fortiori* d'une Maybach. Le 0-100 km/h, avalé en 4,1 s, et la vitesse maxi de 260 km/h semblent largement suffisants au regard de la philosophie de la voiture. La transmission intégrale 4MATIC+, entièrement variable,





C'est à l'arrière que les modifications réalisées sur la Mercedes-Maybach 680 SL Monogram Series sont les moins visibles.



Les sièges sont – presque – des œuvres d'art tant leur design et leur sellerie soignés ont été travaillés.



Renvoyant au motif Maybach (en option) du capot, celui de la capote en tissu semble s'inspirer des productions de la maison Vuitton.

assure une motricité idéale, même sur des routes glissantes et accroît ainsi la sécurité de conduite. Quant aux roues arrière directrices, elles garantissent agilité et stabilité pour une expérience de conduite maniable et sûre.

Lancement programmé

Lors de son lancement sur le marché, qui débutera en Europe au printemps 2025 – les autres marchés suivront un peu plus tard –, deux concepts de design seront proposés pour ce splendide roadster SL 680 Monogram Series. D'abord la Red Ambience, caractérisée par une peinture bicolore noir Obsidienne métallisée sur rouge Grenat Manufaktur métallisé ; ensuite, la White Ambience où le noir Obsidienne métallisé contraste avec le blanc Opale Magno Manufaktur. Le rouge brillant et le blanc élégant incarnent tous deux la sensualité, la beauté et la légèreté et expriment parfaitement la philosophie et l'expérience de conduite d'un modèle signé Maybach. Et si certains clients préfèrent d'autres combinaisons de couleurs, ils pourront, bien sûr, en faire la demande. La personnalisation extrême n'est-elle pas l'apanage du luxe ultime ? ■



Le chrome argenté brillant qui habille la console centrale participe de cette impression de luxe non ostentatoire.

L'instrumentation, spécifique à la marque Maybach, reste parfaitement dans le ton chromé-argenté de l'intérieur.



Club 190 SL

Senteurs en Luberon



Ne cherchez ni John Wayne ni Steve McQueen, nous ne sommes pas sur le tournage d'un western dans le Colorado, mais bien dans les splendides Ocres de Roussillon.



L'ENVIE D'UNE BALADE EN ANCIENNE PEUT SURGIR SANS PRÉVENIR, À L'ANNONCE D'UNE MÉTÉO CLÉMENTE, À L'IDÉE DE SE RETROUVER ENTRE AMIS, DE PARTIR À LA DÉCOUVERTE DE LIEUX UNIQUES, DE FAIRE TOURNER LA MÉCANIQUE OU, TOUT SIMPLEMENT, POUR ROMPRE AVEC LE QUOTIDIEN « LES CHEVEUX AU VENT »

Par Stéphan Pham
Photos Murielle Dubost, Nicolas Castel et José Soto

Après un début d'année météorologiquement affligeant, l'envie de « mettre le contact » et de retrouver le soleil était pressante. Pour son rallye de printemps, le Club Mercedes-Benz 190 SL France, qui n'en est pas à son coup d'essai puisque deux rallyes sont organisés chaque année, avait concocté, début juin, un bel itinéraire dans les délicates contrées du Luberon, avec en toile de fond, l'amitié et le partage entre participants. Cette fois, ce ne sont pas moins de vingt-cinq équipages venus des six coins de l'Hexagone et du Benelux, qui ont rallié le Vaucluse ! Les plus équipés sont arrivés avec leur belle sagement installée sur un plateau quand les autres ont piloté pendant des heures à une moyenne de 115 km/h officialisée par le GPS ! Pas mal, non ? Quant à nos amis bretons et néerlandais, la sagesse les a bien sûr poussés à prévoir une étape. Rappelons que le roadster 190 SL, alias W121, a été le précurseur de la longue lignée SL et qu'à sa sortie, en 1955, il était classé dans la catégorie « véhicule sportif de prestige ».

L'auto a été développée en un temps record au moment où Mercedes-Benz se relançait et ne pouvait échouer. Il en résulte quelques imperfections, sans réelle gravité, mais qu'il vaut mieux connaître : bouchon d'essence fuyard, carburateur complexe, micro-fuites dans l'habitacle, etc. Fort heureusement, ces problèmes ont leurs solutions, connues, documentées et allègrement partagées au sein du club. La 190 SL reste en effet l'un des véhicules les plus fiables de son époque et ↴

↳ son moteur de 1 897 cm³, qui offrait 105 ch, vous propulsait pendant des heures à une allure régulière, autorisant même des pointes à 160 km/h. Un exploit pour l'époque… dont il est toutefois conseillé de ne pas abuser. De conception simple et robuste, le « typ W121 » était l'outil idéal pour sillonner les petites routes, celles du Luberon en étant la parfaite illustration. Ajoutez-y l'une des plus belles lignes de l'histoire de l'automobile, oubliez les soixante-dix dernières années d'évolution technologique et vous serez transportés, dans tous les sens du terme !



Beau temps, beaux villages, belles route et belles voitures, que demander de plus ?

Organisation au cordeau

Le point de rendez-vous, un bel hôtel-restaurant-spa trois étoiles niché en contrebas de l'incontournable village de Gordes, devenait le camp de base pour les trois jours d'excursion. Choix logistique très judicieux pour rayonner et éviter le stress du pépin qui, statistiquement, avec vingt-cinq voitures des années 1950 réunies pendant trois jours… peut arriver, même pour une marque mythique comme Mercedes. Les distances moyennes parcourues quotidiennement (120 km) étant entrecoupées d'étapes diverses, les journées étaient bien cadencées sans virer à l'ultra-intensif. Après un bon petit déjeuner au bord de la piscine, le « 8 h 30 moteurs tournants » était respecté, transformant alors le parking de l'hôtel en écurie prête à « bouffer » de la départementale pas trop sinueuse. En formation « ruban multicolore » dans la campagne ou « cortège » dans les villages, nous avions les yeux rivés sur les beaux paysages au détriment de la température moteur et roulions sous la contemplation et, parfois, les applaudissements bienveillants des locaux et visiteurs de tout poil. Quel accueil ! Après la dernière visite, en fin de journée, quartier libre pour le retour au bercail effectué en ordre dispersé, certains s'attardant en chemin, d'autres préférant faire les niveaux, traquer le dernier cliquetis apparu ou contenir une petite fuite de la belle sous l'œil bienveillant des plus expérimentés. Finalement, nous ne ferons qu'un seul demi-tour – sur une portion de route assez large –, à croire que même ce pseudo-aléa avait été prévu. Il semblerait enfin que le spa n'ait vu personne, signe qu'il y avait plus intéressant à faire !





Ne vous inquiétez pas, pas d'hécatombe mécanique de 190 SL ici. Juste des vérifications de routine et du partage de connaissances.

Si une 190 SL bien menée peut prétendre à d'étonnantes performances (si, si), c'est quand même décapotée, en promenade touristique, qu'elle prend tout son sens.

Les étapes

Nombre d'entre vous connaissent le Luberon, ce coin de Provence préservé et classé ↴



Éric, en gentleman farmer, avec sa veste du club presque assortie à l'intérieur de son auto ! Très chic !



Nous avons pu entrer dans le village des antiquaires en voiture... à la plus grande surprise des visiteurs « normaux ».



Si vous ne connaissez pas encore la région, n'hésitez plus un instant... mais prévoyez au moins deux semaines. Vous ne serez pas déçu.



Être membre du Club 190 SL et participer à une sortie donne très rapidement un chaleureux sentiment d'appartenance à une grande famille. Fort agréable !

↳ réserve de biosphère par l'UNESCO. Paysages tout en douceur, villages perchés, curiosités géologiques, oliviers et champs de lavande… Tout est dit dans cette carte postale ? Que nenni ! Dix jours ne suffiraient pas pour découvrir les richesses et les surprises de la région… Nous n'en avions que trois ! Et malgré une très chouette organisation, la plupart des participants repartira avec un petit goût de trop peu… N'altérant en rien l'attractivité des autres, parmi la douzaine de visites, certaines sont absolument incontournables. L'Isle-sur-la-Sorgue, la « capitale de la région », traversée par la Sorgue et ses canaux, ponctuée de roues à aube, offre des quais et des terrasses de café ombragés parfaits pour refaire le monde en sirotant de l'orgeat… ou un pastis pour les copilotes (soyons sérieux !). Au village des antiquaires de la gare, notre halte officielle, nous avons engagé nos anciennes dans les allées et certains visiteurs, médusés, ont dû croire qu'il s'agissait d'une immense vente aux enchères. Point du tout, nous aussi sommes un peu d'époque… mais pas encore à vendre ! Les Ocres de Roussillon s'étendent sur une vingtaine de kilomètres dans les collines et les falaises colorées faites de sables ocreux issus de sédiments marins, à mi-chemin entre la palette d'un peintre et un décor de western. D'autant que les précipitations soutenues du printemps ont donné à la végétation un vert vif contrastant fortement avec les ocres. Le plus médiocre des photographes ne pouvait pas rater son cliché ! L'abbaye de Sénanque, monastère cistercien, fondé au XII[e] siècle et encore en activité, est le *must see* à 100 km à la ronde. Son architecture, son histoire et sa situation au creux du vallon de la Sénancole lui confèrent un caractère unique, propre au développement de la vocation et… au respect des règles de Saint-Benoît (le fameux, *private joke*). Les champs de lavande viennent parfaire le tableau ! Tout y est !

Solidarité mécanique

Bien que toutes les autos aient terminé le rallye, quelques ennuis mécaniques sont apparus en fin de parcours, comme c'était envisagé – et craint – au départ. Le dernier soir, le parking de l'hôtel s'est donc transformé en garage à ciel ouvert, non pas en raison du nombre de pannes, mais plutôt à cause de l'attroupement général autour des véhicules concernés. Si deux d'entre eux ne présentaient que des problèmes mineurs (tringlerie de levier de vitesses, circuit de charge, compteur…), un troisième souffrait d'une plus sérieuse surchauffe moteur. Et alors que les druides expérimentés butinaient d'une voiture à l'autre, prodiguant leurs meilleurs conseils, les autres écoutaient religieusement ou apportaient prestement la clé de 14 requise. Bien plus nombreux autour des voitures qu'autour de la piscine, les participants ont encore fait preuve d'une très réjouissante solidarité !



Club Mercedes-Benz 190 SL France

Créé en 1992, le club compte aujourd'hui 270 membres parmi les (environ) 450 possesseurs de Mercedes 190 SL en France. Il organise de nombreux évènements, favorise le partage d'expérience entre membres et publie un bulletin de liaison. Pour plus d'informations : *190sl-france.mercedes-benz-clubs.com*

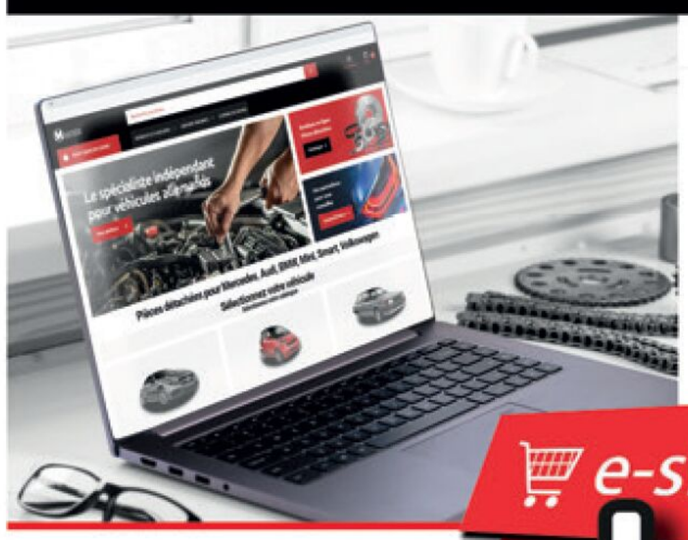
Clap de fin

Mais le dimanche, distance oblige, ils se sont séparés, regrettant toutefois de ne pas avoir fixé de date de revoyure. Car, en quelques jours et sur quelques centaines de kilomètres, le club vous marque d'un chaleureux sentiment d'appartenance à une grande famille. Chapeau bas et remerciements appuyés aux organisateurs bénévoles, dont Florence et Alain, car si « faire et doser » un tel cocktail n'est pas chose aisée, le déguster fut un véritable plaisir, plus facile à ressentir et à comprendre en le vivant qu'en couchant des mots sur papier. Alors, petit conseil avisé, la prochaine fois, laissez-vous tenter ! ■

MANNES©

Besoin d'aide pour votre commande web ?

E-mail : contact@mannes.fr





e-shop

N! | NEXUS
A PROGRESSIVE AUTOMOTIVE COMMUNITY
FRANCE

Vente de pièces détachées

www.mannes.fr

7 GARAGES À VOTRE SERVICE !

Le spécialiste indépendant pour véhicules Mercedes



Mannes Paris Nord
2 Rue Davoust - 93500 Pantin
Tél. : 01.48.46.82.82

Mannes Paris Sud
32 Rue Robert Witchitz - 94200 Ivry-sur-Seine
Tél. : 01.46.72.36.36

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

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

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

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

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

Classique et aérodynamique, la berline W124 – ici une version US de 1992 – ne fait pas ses 40 ans.

40 ans de la W124

La W124, histoire d'un succès

C'EST LE 26 NOVEMBRE 1984, À SÉVILLE, QU'EST PRÉSENTÉE LA NOUVELLE SÉRIE 200-300, QUI DEVIENDRA CLASSE E LORS DE SON TROISIÈME RESTYLAGE. L'ÉTAT-MAJOR DE MERCEDES-BENZ JOUE GROS AVEC CE PROJET, SUPPOSÉ DÉPASSER LE MILLIARD DE FRANCS FRANÇAIS, QUI CONDITIONNE L'AVENIR ÉCONOMIQUE DE LA MARQUE. PARI GAGNÉ !

Par Hubert Baradat
Photos Mercedes-Benz Classic



Les modèles précédents de la classe moyenne : 180/190 W120/121 de 1953, puis 190/200 W110 de 1961, suivie des W114/115 de 1968 et les W123 de 1973.

En 1984, le modèle W124 hérite de deux Mercedes-Benz : la W123 au fort succès commercial et la compacte W201 à la technique évoluée. Ce modèle 124, c'est la gamme moyenne, toujours d'une grande importance chez Mercedes, née avant-guerre déjà avec, à l'époque, des moteurs six cylindres cubant trois litres. Après la guerre, cette gamme moyenne sera plutôt équipée de quatre cylindres d'environ deux litres avec les 170 V (W136) de 1936 reprises en 1946, puis les plus modernes « Ponton » (W120/121) en 1953 et enfin les W110 « Heckflosse » quatre cylindres de 1961. Cette idée de gamme moyenne va prendre corps à la fin des années 1960 avec le modèle W114/115, équipé de quatre et six cylindres venant se glisser, tant en taille qu'en prix, sous les grandes berlines W108/109 dont il reprend l'esprit du dessin équilibré. Le modèle sort en berline, en coupé et en limousine. Il n'y aura pas de version break, faute d'une capacité de production suffisante. Malgré ce manque criant, les faibles ventes du coupé et de la limousine, et les hésitations de développement d'une gamme de moteurs cohérente allant pourtant du quatre cylindres Diesel au six cylindres 2,8 litres essence à injection, cette nouvelle gamme moyenne 114/115 de 1968 rencontre le succès. Les taxis, nombreux, vont même démocratiser ces berlines Mercedes

Le modèle 124 a bénéficié de nombreuses études du bureau de style.



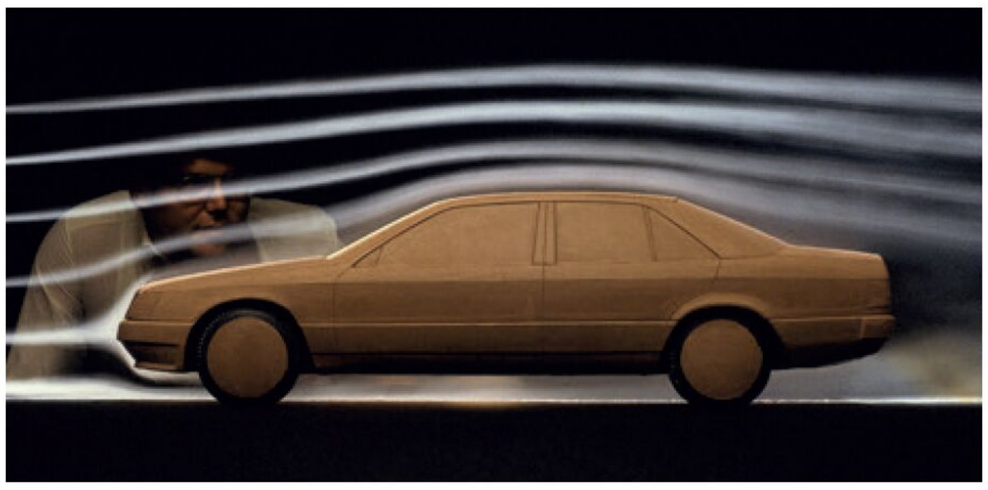
La face avant plate, le pavillon et l'arrière haut du prototype Auto 2000 de 1981 annoncent le dessin des 124.



Maquette et nombreux dessins de la future berline.



Maquette au 1/5e pour l'étude en soufflerie. Aérodynamique soignée, ici avec un avant arrondi, un pavillon descendant, un arrière haut et même des roues carénées.



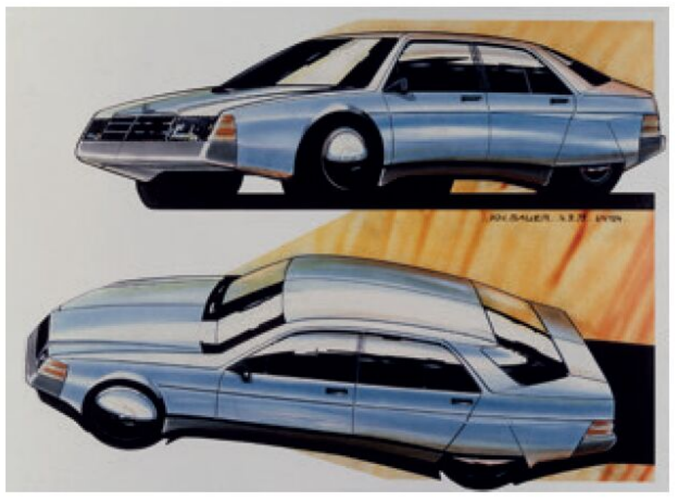
Maquette en soufflerie : l'arrière haut adoucit la sortie des filets d'air.

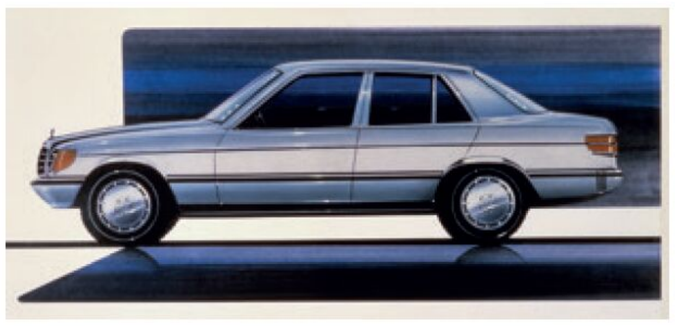


De gauche à droite : Joseph Gallitzendörfer, Peter Pfeiffer et Bruno Sacco, responsables des études et du design, devant une maquette.



Maquettes à l'échelle 1. On voit une lunette arrière inclinée et un dérivé du prototype Auto 2000.







Quelques-uns des nombreux dessins d'études, comme toujours plus osés que le modèle qui en découlera.

dans toutes les villes. En 1975, la gamme moyenne suivante, la W123, se présente, en revanche, avec une famille de carrosseries complète : berline, break, coupé et limousine. Son immense succès dure dix ans grâce à une qualité élevée, une ligne claire et moderne et une large offre de moteurs. C'est en décembre 1984, à Séville, dans le sud de l'Espagne, que la nouvelle gamme 200-300, ainsi nommée à l'époque, est enfin montrée à la presse internationale avec la rude tâche de succéder à la W123. Les journalistes découvrent alors une voiture sobre, plutôt moderne et de bonne taille, présentant des caractéristiques techniques évoluées. La W124 est ensuite présentée au Salon de Francfort, en mars 1985, où elle conquiert à la fois la presse et le grand public : deux semaines après cette présentation, Mercedes-Benz enregistre déjà 6 000 commandes et, en juillet 1985, la production ↴

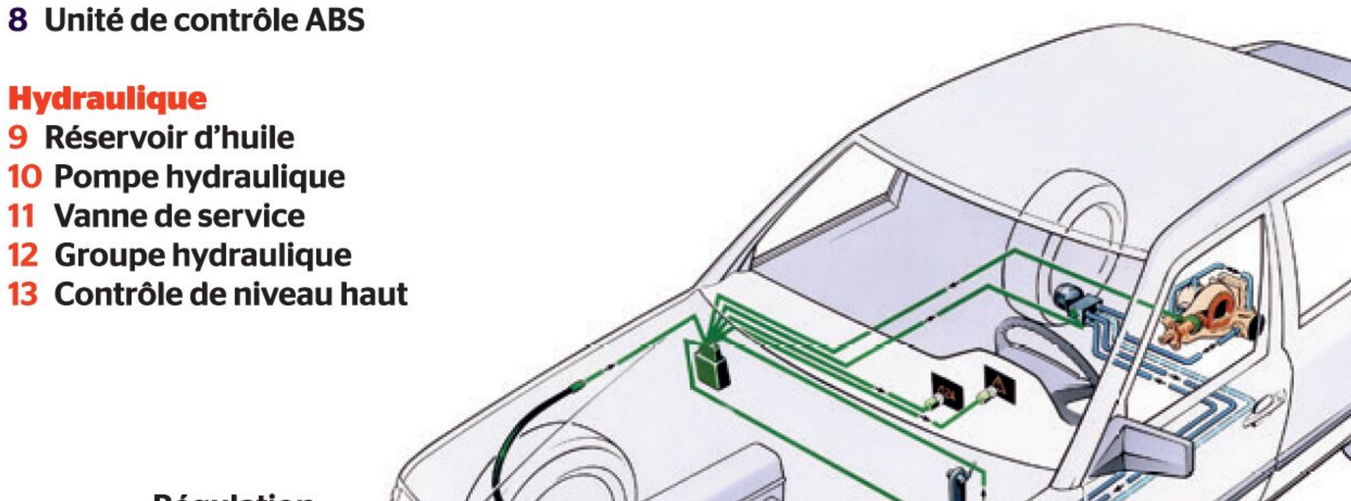
C'est devant ces maquettes et dessins grandeur nature que l'équipe de direction donne son accord sur une carrosserie...

↳ prévue pour toute l'année 1986 est déjà vendue ! Ça commence plutôt bien !

Design soigné et novateur

Le style se définit par une certaine modernité. Les études de style lancées dès les années 1970 mènent, en 1979, au prototype Auto 2000 qui essaie trois types de motorisations : un V8 essence à coupure automatique de cylindres à certains régimes, un six cylindres turbo Diesel et une turbine à gaz. Mais cette étude constitue également – déjà – un essai de style « grandeur nature » de la future classe moyenne devant succéder à la W123. Son profil de break – donc à arrière haut – avec une face avant fine et inclinée lui permet d'obtenir un Cx de 0,27 en soufflerie. C'est important, car une bonne aérodynamique est l'un des objectifs du cahier des charges en vue d'économies d'énergie. Et puis, en réutilisant l'étude aérodynamique faite pour la W201, on retrouve sur la W124 un coffre arrière haut, voire même très haut sur les premières maquettes à l'échelle 1, dont le dessin sera légèrement affiné. Ce dernier, étudié en soufflerie en maquette au 1/5e, puis à l'échelle 1 et sur le modèle final, est vérifié dans le détail des flux d'air. Même la forme des enjoliveurs est scrutée ! C'est durant la période allant de 1972 à 1982 que fleurissent les dessins inspirés du thème : *« une conception novatrice de formes se situant dans une continuité esthétique »*. Ainsi, alors qu'on trouve les principes du profil de la 190 dans la W124 définitive (coffre arrière haut), la face avant, elle, est plane et plus

Antiblocage ABS, antipatinage ASR et stabilisateur ESP



Électronique
1 Commande de frein
2 Détecteur de vitesse
3 Affichage de la fonction 4MATIC
4 Alerte de défaut du 4MATIC
5 Alerte de défaut de l'ABS
6 Capteur d'angle de braquage du volant
7 Unité de contrôle 4MATIC
8 Unité de contrôle ABS

Hydraulique
9 Réservoir d'huile
10 Pompe hydraulique
11 Vanne de service
12 Groupe hydraulique
13 Contrôle de niveau haut

Mécanique
14 Boîtier de transfert
15 Transmission à cardan
16 Différentiel sur le train avant
17 Arbre de transmission de l'essieu avant
18 Différentiel à glissement limité à commande hydraulique

Régulation antipatinage (ASR) et schéma du système antiblocage des freins (ABS).



Les nombreuses pièces de renfort de caisse ajoutées au cabriolet pour conserver sa rigidité et donc sa tenue de route.

inclinée, comme le pare-brise, alors que les vitres affleurent à la surface de la carrosserie. Avec son équipe de stylistes – Peter Pfeiffer, Joseph Gallitzendörfer, Johann Tomforde et Harald Leschke –, le patron du design, Bruno Sacco, sait mener la tâche avec ce qu'il faut de modernité, en supprimant les chromes sauf pour la calandre maison, en améliorant l'aérodynamique et en conservant une élégance classique. Sur les premiers dessins réalisés, on voyait souvent un avant pointu et des roues arrière carénées impactant le Cx et la consommation de carburant. Suivent ensuite une vingtaine de maquettes au 1/5e, qui passent en soufflerie, puis à échelle 1, fin 1980. La première version à l'échelle 1 présente la ligne presque définitive de la W124, à quelques détails près. En effet, la malle de coffre est un peu plus haute et bombée, sa commande d'ouverture est placée sous



La sonde lambda, en amont du catalyseur, analyse les gaz d'échappement.

l'étoile, le bandeau sous les optiques est plus épais. Ces détails sont corrigés pour alléger une ligne plutôt novatrice pour l'époque, voire surprenante. D'ailleurs, même aujourd'hui, du haut de ses 40 ans, la voiture ne fait pas vraiment datée ! Enfin, vus de l'extérieur, tous les modèles étaient quasiment identiques, avec pour seules différences les silencieux arrière à deux tuyaux sur les modèles à six cylindres et les jupes avant avec des fentes d'entrée d'air en forme de lamelles sur la 300 D.

Équipée comme une grande

Outre son style, le type 124 apporte, au long de sa carrière, des équipements et des solutions techniques qui le placent à un niveau élevé de la gamme moyenne. Sur le plan technique on remarque, bien sûr, les quatre roues motrices du 4MATIC, associées à des solutions venant de la Classe S W126, comme l'ABS et l'ESR maîtrisant le glissement des roues, tant au freinage que lors des virages ou sur sol glissant à l'accélération. La distribution de la puissance ou du freinage se fait alors indépendamment sur les quatre roues selon le besoin d'adhérence mesuré par ces systèmes. Par ailleurs, à l'arrivée des pots catalytiques, l'apport d'une sonde lambda à l'échappe- ↴

La berline série 1 ne possède pas les protections latérales.

↳ ment régule le bon mélange air-essence de la pompe d'injection. On note également, sur les breaks, un compensateur pneumatique arrière agissant comme un correcteur d'assiette maintenant constante la hauteur de la voiture, même chargée… jusqu'à 600 kg environ. Quant au cabriolet, l'ajout de très nombreux renforts de caisse lui octroie une excellente tenue de route. Les équipements pratiques ou de confort ne sont pas non plus oubliés, de série ou en option. On notera l'essuie-glace monobranche nettoyant la quasi-totalité du pare-brise, le toit électrique entrouvrable, le mini pare-soleil occultant les rayons au-dessus du rétroviseur, les appuie-têtes arrière commandés par le conducteur, le crochet d'attelage amovible, l'approche-ceinture aux places avant ou la banquette arrière supplémentaire du break offrant alors sept places.



L'intérieur de la série 1 peut recevoir des sièges velours en option.

Première série

On trouve bien peu de changements au cours de la vie de ces 124 au dessin sobre et moderne. Seuls des détails de finition permettent de reconnaître chacune des trois évolutions selon les carrosseries, avec la série 1 de 1984-1989, la série 2 de 1989-1993 et la série 3 de 1993-1997. Sur la série 1, on remarque les rétroviseurs et les poignées de portes noirs, les simples baguettes de protection latérales, les bas de caisse et jupes avant et arrière gris foncé, les pare-chocs avant et arrière noirs, les clignotants avant et arrière orange et le bandeau de plaque arrière incliné. Et selon les carrosseries, les emplacements du cric non masqués (berlines et breaks), les plis sur le coffre arrière (berlines), la barrette d'éclairage de plaque arrière noire (breaks) et les larges bandes de protection latérales et jupes avant et arrière gris clair (coupés). L'héritage technique de la 190 W201 permet au modèle 124 d'avoir un châssis et des suspensions modernes auxquels sera ajoutée, en mars 1987, sur certaines berlines et breaks de la Série 1, la transmission 4MATIC. Les mécaniques proposent de nombreux modèles ↴



Une option pratique : le crochet d'attelage amovible.



En mettant le contact du coupé, un approche-ceinture électrique ajoute au confort.



Avec la troisième banquette en option, le break propose sept places.



Le balai d'essuie-glace monobras couvre la quasi-totalité du pare-brise.

Plutôt bien équipés de série, les modèles 124 offrent également des options intéressantes.



La série 1 du coupé possédait déjà les protections latérales, de couleur grise.

Gamme W124 - Série 1 - 1984 à 1989						
Type	Modèle	Typemoteur	Cyl./ch	Production		Production *
				début	fin	
Berlines	200 D	OM 601.912	L4 / 72	oct-84	août-89	236 926
	250 D	OM 602.912	L5 / 90	mars-85	août-89	236 811
	250 D Turbo	OM 602.962	L5 / 126	août-88	août-89	48 876
	300 D	OM 603.912	L6 / 109	déc-84	août-89	131 647
	300 D 4MATIC	OM 603.913	L6 / 109	mars-87	août-89	1 485
	300 D Turbo	OM 603.960	L6 / 105	avr-86	août-89	38 908
	300 D Turbo 4MATIC	OM 603.963	L6 / 143	mars-88	août-89	2 136
	200	M 102.922	L4 / 109	nov-85	août-89	110 354
	200 E	M 102.963	L4 / 122	juil-85	août-89	176 660
	230 E	M 103.982	L4 / 136	oct-84	août-89	374 422
	260 E	M 103.940	L6 / 160	sept-85	août-89	154 391
	260 E 4MATIC	M 103.943	L6 / 160	avr-87	août-89	1 943
	300 E	M 103/980/3	L6 / 190	févr-85	août-89	258 063
	300 E 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	avr-87	août-89	14 202
Coupés	230 CE	M 103.943	L4 / 132	avr-87	août-89	33 675
	300 CE	M 103.943	L6 / 180	avr-87	août-89	43 486
Breaks	200 TD	OM 601.912	L4 / 72	nov-85	août-89	7 373
	250 TD	OM 602.912	L5 / 90	juin-85	août-89	43 628
	300 TD	OM 603.912	L6 / 109	sept-86	août-89	21 901
	300 TD Turbo	OM 603.960	L6 / 143	juin-86	août-89	14 844
	300 TD Turbo 4MATIC	OM 603.963	L6 / 143	août-87	août-89	2 317
	200 T	M 102.922	L4 / 109	nov-85	août-89	7 467
	200 TE	M 102.963	L4 / 118	oct-88	août-89	20 555
	230 TE	OM 102.982	L4 / 136	oct-85	août-89	64 945
	300 TE	M 103.983	L6 / 188	nov-85	août-89	41 775
	300 TE 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	avr-87	août-89	12 094

** Production totale séries 1, 2 et 3*



Sur le coupé série 2, un jonc chromé fait le tour de la voiture et les protections sont de couleur.



↳ Diesel de 2 à 3 litres avec quatre, cinq ou six cylindres, avec ou sans turbo. Les moteurs essence à quatre ou six cylindres sont, sauf le 200, équipé de l'injection. De février 1985 à août 1989, en cumulant les différents moteurs et les trois carrosseries, l'offre atteint vingt-six modèles.

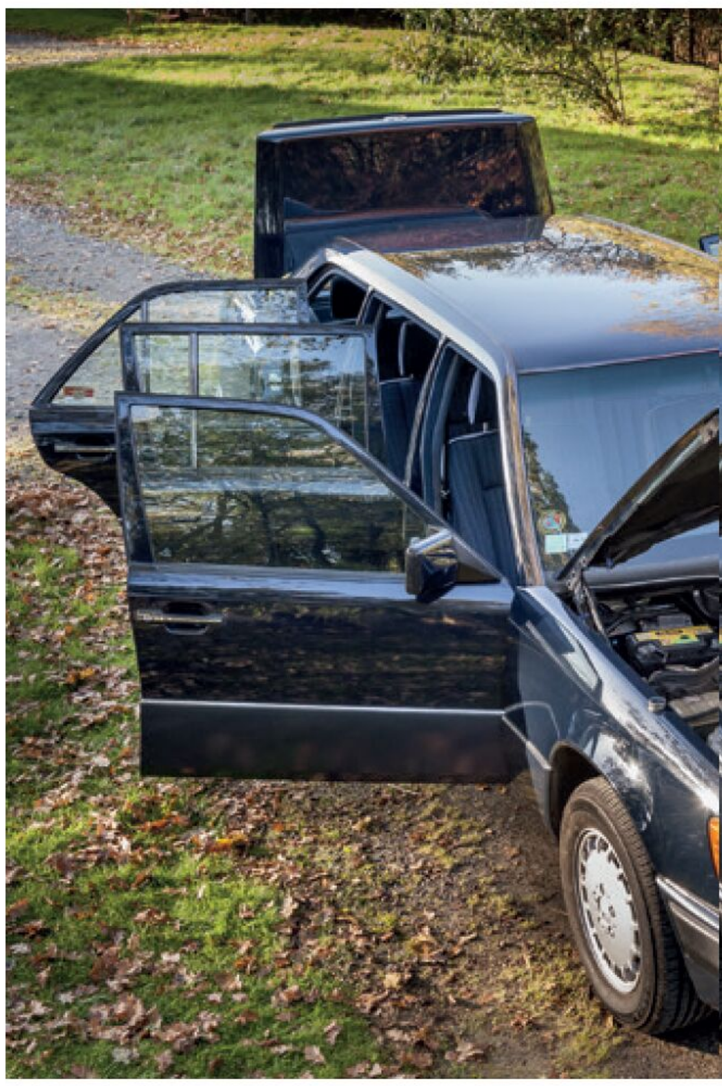
Série 2

Elle apparaît en septembre 1989 avec de légers changements esthétiques, mais d'importantes nouveautés techniques et de nouvelles versions avec l'arrivée des cabriolets et des limousines longues. À l'extérieur, on remarque les rétroviseurs couleur caisse, de larges bandes latérales de couleur assortie à la caisse, des pare-chocs avant et arrière noirs, un jonc d'alu poli sur les poignées de porte, les bandes de protection et les jupes avant et arrière, l'étoile cerclée chromée sur les enjoliveurs, les clignotants avant et arrière orange, les emplacements du cric masqués, des plis sur le coffre arrière (berlines

La série 2 montre quelques modifications extérieures et propose surtout de nombreux moteurs.



À l'arrière du break série 2, la baguette du hayon est chromée.





Les berlines voient leur bandeau de plaque arrière légèrement incliné.

et limousines) et le bandeau de plaque arrière incliné, sauf sur les breaks où la barrette d'éclairage de plaque arrière devient chromée et sur les cabriolets avec la plaque arrière seule inclinée. Entre septembre 1989 et juillet 1993, l'offre moteurs, ajoutée aux désormais cinq carrosseries, permet de proposer quarante-huit modèles ! Ce développement touche aussi bien les Diesel avec ou sans turbo que les moteurs essence à injection. Seule version à carburateur, la 200 est réservée à l'export, ↴



La limousine impressionne par son nombre d'ouvertures.



La rare limousine à six portes privilégie le confort d'utilisation à l'aspect esthétique...

Gamme W124 - Série 2 - 1989 à 1993						
Type	Modèle	Typemoteur	Cyl. / ch	Production		Production *
				début	fin	
Berlines	200 D	OM 601.912	L4 / 75	sept-89	juil-93	236 926
	250 D	OM 602.912	L5 / 94	sept-89	juil-93	236 811
	250 D Turbo	OM 602.962	L5 / 126	sept-89	juil-93	48 876
	300 D	OM 603.912	L6 / 113	sept-89	juil-93	131 647
	300 D 4MATIC	OM 603.913	L6 / 113	sept-89	juin-91	1 485
	300 D Turbo	OM 603.960	L6 / 147	sept-89	juil-93	38 908
	300 D Turbo 4MATIC	OM 603.963	L6 / 147	sept-89	juil-93	2 136
	200	M 102.922	L4 / 105	sept-89	juin-90	110 354
	200 E	M 102.963	L4 / 118	sept-89	oct-92	176 660
	200 E	M 111.940	L4 / 136	sept-92	juil-93	82 588
	220 E	M 111.960	L4 / 150	sept-92	juil-93	105 346
	230 E	M 102.982	L4 / 132	sept-89	oct-92	374 422
	260 E	M 103.940	L6 / 160	sept-89	oct-92	154 391
	260 E 4MATIC	M 103.943	L6 / 160	sept-89	juin-91	1 943
	280 E	M 104.942	L6 / 197	sept-89	juil-93	57 302
	300 E-24	M 104.980	L6 / 220	août-89	oct-92	19 300
	320 E	M 104.992	L6 / 220	sept-92	juil-93	63 950
	300 E	M 103.983	L6 / 180	sept-89	nov-92	258 063
	300 E 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	sept-89	juil-93	14 202
	400 E	M 119.975	V8 / 279	sept-91	juil-93	22 802
	500 E	M 119.974	V8 / 326	févr-91	juil-93	10 479
Berlines longues	250 D long	OM 602.912	L5 / 94	mai-90	juil-93	776
	260 E long	M 103.940	L6 / 160	mai-90	sept-92	1 006
	280 E long	M 104.942	L6 / 197	nov-92	juil-93	379
Coupés	200 CE	M 102.963	L4 / 122	juin-90	déc-92	5 921
	200 CE	M 111.940	L4 / 136	sept-92	juil-93	7 848
	220 CE	M 111.960	L4 / 150	sept-92	juil-93	12 337
	230 CE	M 102.982	L4 / 132	sept-89	sept-92	33 675
	300 CE	M 103.983	L6 / 180	sept-89	oct-92	43 486
	300 CE-24	M 104.980	L6 / 220	août-89	nov-92	24 463
	320 CE	M 104.992	L6 / 220	sept-92	juil-93	13 768
Breaks	200 TD	OM 601.912	L4 / 75	sept-89	juin-91	7 373
	250 TD	OM 602.912	L5 / 94	sept-89	juil-93	43 628
	300 TD	OM 603.912	L6 / 113	sept-89	août-93	21 901
	300 TD Turbo	OM 603.960	L6 / 147	sept-89	juil-93	14 844
	300 TD Turbo 4MATIC	OM 603.963	L6 / 147	sept-89	juil-93	2 317
	200 T	M 102.922	L4 / 105	sept-89	mai-90	7 467
	200 TE	M 102.963	L4 / 118	sept-89	oct-92	20 555
	230 TE	M 102.982	L4 / 132	sept-89	oct-92	64 945
	300 TE	M 103.983	L6 / 180	sept-89	oct-92	41 775
	300 TE 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	sept-89	juil-93	12 094
	300 TE-24	M 104.980	L6 / 220	sept-89	oct-92	6 282
	250 TD Turbo	OM 602.962	L5 / 126	juin-90	juil-93	4 745
	200 TE	M 111.940	L4 / 136	sept-92	juil-93	15 279
	220 TE	M 111.960	L4 / 150	sept-92	juil-93	22 057
	280 TE	M 104.942	L6 / 197	sept-92	juil-93	12 177
	320 TE	M 104.992	L6 / 220	sept-92	juil-93	18 368
Cabriolets	300 CE-24	M 104.981	L6 / 221	mars-92	juil-93	6 344

** Production totale séries 1, 2 et 3*

↳ quelques pays la commercialisant pour raison fiscale. Dotée du moteur V8 de 326 ch issu des 500 SL R129, mais amélioré et monté chez Porsche, la berline sportive 500 E arrive en février 1991. Cette même année apparaît la rarissime 400 E, dotée, comme son nom ne l'indique pas, d'un V8 4.2 proposant 279 ch et de performances proches de celles de la 500 E pour un prix plus doux.

Série 3

À son tour, en juillet 1993, la série 3 montre des changements esthétiques et de nouveaux modèles. On remarque surtout le capot moteur au dessin arrondi autour des phares, intégrant la calandre avec l'étoile fixée sur le capot, ainsi que les clignotants avant et arrière blancs, les rétroviseurs couleur caisse, les protections latérales, jupes et pare-chocs de la couleur de la caisse ou un choix de couleurs assorties, cela sur toutes les carrosseries. Sur les berlines et limousines s'ajoutent la plaque arrière seule inclinée et la barrette d'éclairage chromée, les plis sur le coffre arrière supprimés et la jupe découpée pour l'échappement. Quant aux breaks, leur barrette d'éclairage de plaque est couleur caisse et les clignotants sont blancs à l'avant et orange à l'arrière. Les coupés et cabriolets ont la plaque d'immatriculation arrière seule inclinée et le dessin du pare-chocs arrière revient jusqu'aux roues. L'offre mécanique évolue encore avec le remplacement des moteurs de base (200, 250 D, 230 E, 260 E) par des versions plus puissantes et, surtout, l'arrivée, en septembre 1993, des modèles AMG. Tous ces changements sur la série 3 ↴

Gamme W124 - Série 3 - 1993 à 1997

Type	Modèle	Typemoteur	Cyl. / ch	Production		Production *
				début	fin	
Berlines	E 200 Diesel	OM 601.912	L4 / 75	juil-93	août-95	236 926
	E 250 Diesel	OM 605.911	L5 / 113	juil-93	juin-96	41 411
	E 250 Turbodiesel	OM 602.962	L5 / 126	juil-93	juin-95	48 876
	E 300 Diesel	OM 606.910	L6 / 136	juil-93	août-95	23 166
	E 300 Turbodiesel	OM 603.960	L6 / 147	juil-93	juin-95	38 908
	E 300 Turbodiesel 4MATIC	OM 603.963	L6 / 147	juil-93	mars-95	2 136
	E 200	M 111.940	L4 / 136	juil-93	août-95	82 588
	E 220	M 111.960	L4 / 150	juil-93	juin-96	105 346
	E 280	M 104.942	L6 / 193	juil-93	août-95	57 302
	E 320	M 104.992	L6 / 220	juil-93	août-95	63 950
	E 300 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	juil-93	avr-95	14 202
	E 420	M 119.975	V8 / 279	juil-93	juin-95	22 802
	E 500	M 119.974	V8 / 320	juil-93	avr-95	10 479
	E 36 AMG	M 104.9936	L6 / 272	sept-93	mai-96	
	E 60 AMG	M119 E60AMG	V8 / 381	sept-93	nov-94	
Berlines longues	E 250 Diesel long	OM 605.911	L5 / 113	août-93	juil-94	181
	E 280 long	M 104.942	L6 / 193	juil-93	juil-94	379
Coupés	E 200 (3)	M 111.940	L4 / 136	juil-93	mars-96	7 848
	E 220	M 111.960	L4 / 150	juil-93	mars-96	12 337
	E 320	M 104.992	L6 / 220	juil-93	mars-96	13 768
	E 36 AMG	M 104.9936	L6 / 272	sept-93	mai-96	
Breaks	E 250 Diesel	OM 605.911	L5 / 113	juil-93	févr-96	15 625
	E 250 Turbodiesel	OM 602.962	L5 / 126	juil-93	janv-96	4 745
	E 300 Diesel	OM 606.910	L6 / 136	juil-93	févr-96	9 071
	E 300 Turbodiesel	OM 603.960	L6 / 147	juil-93	févr-96	14 844
	E 300 Turbodiesel 4MATIC	OM 603.963	L6 / 147	juil-93	mars-95	2 317
	E 200	M 111.940	L4 / 136	juil-93	févr-96	15 279
	E 220	M 111.960	L4 / 150	juil-93	févr-96	22 057
	E 280	M 104.942	L6 / 193	juil-93	févr-96	12 177
	E 300 4MATIC	M 103.985	L6 / 180	juil-93	avr-95	12 094
	E 320	M 104.992	L6 / 220	juil-93	févr-96	18 368
	E 36 AMG	M 104.9936	L6 / 272	sept-93	mai-96	
Cabriolets	E 200 (3)	M 111.940	L4 / 136	juil-93	juil-97	6 922
	E 220	M 111.960	L4 / 150	juin-93	juil-97	8 458
	E 320	M 104.992	L6 / 220	sept-92	juin-97	12 229
	E 36 AMG	M 104.9936	L6 / 272	sept-93	juin-97	

** Production totale séries 1, 2 et 3*



Ce coupé montre le nouvel avant adouci de la série 3.

Rapide et confortable, le cabriolet, avec ses quatre vraies places et son grand coffre, permet de multiples usages.



L'intérieur de la série 3 avec l'option des sièges en cuir.



Après le noir, puis le chrome, le break série 3 peint la barrette du hayon couleur caisse...

Hormis le nouvel avant et l'opération marketing de la nouvelle Classe E, la série 3 offre quelques évolutions mécaniques.

La descendance de la W124 : les W210 à W213 auxquelles s'ajoute la W214 cette année.



↳ accompagnent une évolution marketing marquante. En effet, Mercedes-Benz crée la Classe E, située entre la compacte Classe C et la luxueuse Classe S et tous les modèles de la gamme s'appellent désormais E 250 Turbodiesel, E 320, E 36 AMG…

Quelle carrière !

La fabrication du modèle 124, qui durera treize ans, prend fin en mai 1996, à l'exception des cabriolets qui sortiront de l'usine jusqu'en juillet 1997. Fondamental, ce modèle aura permis à une automobile de classe moyenne supérieure d'être déclinée en cinq carrosseries équipées d'une large gamme de moteurs essence ou Diesel de quatre, six ou huit cylindres offrant des puissances de 72 à 380 ch. Il fait partie de ces autos qui ont contribué aux légendaires renommée et fiabilité de Mercedes. Ce qui explique aussi que le constructeur en ait mis plus de 2,7 millions d'exemplaires sur les routes des cinq continents. Sacrée performance pour une auto de ce standing ! ■



Le séduisant cabriolet, ici dans sa série 2.

Elle vous tente ?

La W124 a les défauts de ses qualités. Extrêmement fiable et à la longévité remarquable, on ne sait pas si elle est déjà youngtimer ou encore d'occasion, surtout avec le remarquable coup de crayon de Bruno Sacco. En conséquence, elle n'est pas rare – hormis quelques exceptions notoires – et sa cote demeure raisonnable. Alors, dans ce contexte, autant essayer de rouler en six cylindres puisqu'il est possible de trouver des autos en bon état, mais au kilométrage conséquent (au-delà de 250 000 km), à partir de 5 à 6 000 €. Si c'est le coupé qui vous fait de l'œil, il faudra ajouter 1 000 à 2 000 € pour entamer vos recherches, sachant que moins le kilométrage sera élevé, plus le prix, lui, le sera. Plus rare, le cabriolet est, *de facto*, plus onéreux, caractéristique renforcée par des distances parcourues généralement moindres. Ne comptez pas trouver la perle rare en dessous de 15 à 16 000 €, les prix pouvant flamber pour un 300 CE. Et si vous ne jurez que par les huit cylindres, la 400 E et la 500 E sont faites pour vous. Pour la première, il faudra d'abord en trouver une avant de débourser un minimum de 20 000 € pour un exemplaire fort kilométré. Quant à la 500 E, son exclusivité, sa sportivité et sa discrétion se payent au prix fort, les plus beaux exemplaires dépassant largement la barre des 50 000 €.

Laquelle ?

S'il n'y a pas, à proprement parler, de mauvais modèle, la bonne stratégie pourrait consister à éviter les premières séries, un peu chiches en équipement, et les troisièmes, leur qualité générale ayant un peu pâtit des restrictions budgétaires imposées par les financiers du Groupe. Une deuxième série (1989 à 1993) constitue donc, à n'en pas douter, un très bon compromis : mieux équipées que leurs aînées et mieux fabriquées que leurs benjamines sans que leur cote ne s'en ressente.

Vigilance !

Attention, bien que très robustes et portant l'Étoile sur leur calandre, elles n'en ont pas moins près de 40 ans. Comme toujours, ne fuyez pas systématiquement un fort kilométrage si l'auto a été correctement entretenue (preuves à l'appui), mais passez votre chemin si le prix paraît trop attractif. Encore une fois, avec les W124, la frontière est ténue entre collection et occasion… Certains exemplaires n'ont peut-être pas été entretenus comme il aurait fallu et cela se paye forcément à la fin ! Privilégiez, dans la mesure du possible, un véhicule en bon état ne demandant pas trop de travaux… qui pourraient grossir en même temps que la facture. D'autant que les pièces de rechange, généralement disponibles, le sont au prix Mercedes ! Enfin, toute W124 qu'elle soit, l'auto n'est pas à l'abri de la corrosion et il conviendra de bien vérifier ce point, notamment sur les ailes avant. Les troisièmes séries (on sait pourquoi) proposent des matériaux un peu moins résistants et un faisceau électrique plus fragile générant quelques dysfonctionnements. Les boîtes de vitesses sont généralement robustes, mais, pour les versions automatiques, il est prudent de s'assurer que les vidanges ont été faites régulièrement.

Vous souhaitez

vous abonner

Vous désirez

compléter votre collection

Étoiles passion

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

Découvrez nos offres sur

etoilespassion.com

ou scannez ici

SPOKEditions

Président Amicale W124

Gardien du temple

IL ÉTAIT IMPOSSIBLE DE FÊTER LES 40 ANS DE LA GAMME SANS PARTAGER AVEC LE PRÉSIDENT DE L'AMICALE W124, L'UN DES PRINCIPAUX CLUBS EUROPÉENS DÉDIÉS À CE MODÈLE. ENTRETIEN AVEC MARC ORLU, FRAÎCHEMENT RÉÉLU POUR UN MANDAT DE DEUX ANS.

Par Paul Campion - Photos DR

Étoiles Passion : Bonjour Marc. Depuis 2022, vous êtes le Président de l'Amicale W124, le principal club français dédié à ce modèle. Pouvez-vous nous le présenter ?

Marc Orlu : Bonjour. L'Amicale W124 est un club mono-modèle, dédié exclusivement à la gamme Mercedes W124 sous toutes ses formes. Il a été créé en 2005 par Frédéric et Hélène Guérin. Au départ, suite à l'achat de sa première W124 en 2004, Frédéric lance le site *w124.org* sur lequel il raconte sa vie de propriétaire. Mais il s'aperçoit vite que son site est très visité et dès 2005, il lui ajoute un forum et crée l'Amicale. Rapidement, elle compte une cinquantaine d'adhérents, mais il faut se souvenir qu'à cette époque, la W124 n'est pas encore un youngtimer, plutôt une auto d'occasion. Cela explique qu'à sa création, l'Amicale rassemble surtout des propriétaires de voitures Diesel à la recherche de conseils techniques, car les W124 ne sont alors pas toujours bienvenues dans les concessions Mercedes. Frédéric a passé la main en 2018, mais reste, avec son épouse, fondateur, membre du conseil d'administration et, bien sûr, référent informatique.

Mais aujourd'hui, tout cela a changé, n'est-ce pas ?

Oui, aujourd'hui, l'auto a vingt ans de plus et on peut considérer qu'elle a basculé en collection, ce qui a deux conséquences. Tout d'abord, nous avons de plus en plus de propriétaires de modèles essence, des cabriolets en particulier et, ensuite, nous constatons un rajeunissement de nos membres avec deux typologies distinctes : ceux qui ont vu l'opportunité de rouler en Mercedes à petit



Marc et son superbe cabriolet chez Saga Classic, en Vendée, lors du 8e Festival Étoiles Passion. Un président investi et très actif qui montre l'exemple !

prix, quitte à mettre « les mains dans le cambouis » et, à l'opposé, ceux qui ont investi plus et veulent profiter d'une auto confortable et fiable, sans soucis d'entretien. Mais ce que nous retenons surtout, c'est le rajeunissement des *@micalistes,* dont le nombre oscille généralement entre 250 et 400 selon les années. Un résultat plus qu'honorable pour un club mono-modèle.

Quelle est la mission principale de l'Amicale ?

C'est très simple : aider à la préservation de la W124 sous toutes ses formes. Nous prodiguons des conseils et assistons nos adhérents sur tout ce qui a trait aux pannes, aux pièces et à l'entretien. Nous tenons aussi une base de bonnes adresses. Mais il y a un préalable à tout cela : les voitures doivent être d'origine. Cela ne plaît pas à tout le monde, mais nous n'acceptons pas les autos « tunées ».

Et la pierre angulaire de l'Amicale, c'est son forum ?

Bien sûr ! Pour vous donner une idée, le forum, c'est près de 9300 sujets traités et plus de 235 000 messages. Honnêtement, je pense qu'il n'y a pas une panne de W124 qui ne soit répertoriée, expliquée et traitée sur le forum. Après tout, cela fait vingt ans que nous l'alimentons et l'enrichissons régulièrement. Précisons toutefois qu'il faut être membre pour y avoir accès et que la cotisation annuelle est de 40 €. En revanche, il n'y a aucun équivalent en Europe, même en Allemagne, ce dont nous sommes évidemment très fiers.

Je crois savoir que vous avez d'excellentes relations avec vos confrères d'outre-Rhin ?

C'est exact. Historiquement, le président du Mercedes-Benz W124-Club Deutschland habitait près de la frontière et il s'est inscrit chez nous. Cela a naturellement créé des liens étroits, nous avons des membres communs et il y a toujours une dizaine d'équipages allemands au rassemblement annuel. Et nous nous entraidons : récemment, ils nous ont proposé de commander ensemble un amortisseur de vibration, introuvable, car propre au cabriolet, qu'ils ont réussi à faire reproduire. En tout cas, il y a beaucoup de respect entre les deux clubs.

Quelles sont les principales actions de l'Amicale ?

Principalement trois : en premier lieu, l'organisation de sorties entre membres, ce qui, je dois le dire, est extrêmement compliqué de nos jours. Nous nous sommes fait une raison, mais 50 % de nos membres le sont pour avoir accès à des infos techniques. On ne peut pas être 400 copains ! C'est si difficile de mobiliser les membres que nous les poussons tous, délégués régionaux ou pas, à organiser un maximum de petites sorties, parfois quatre ou cinq voitures seulement, et l'Amicale leur alloue une petite enveloppe pour participer aux frais de repas, par exemple. C'est un objectif d'améliorer ce point. Le deuxième axe, ce sont les salons pour promouvoir la W124 et le club. Avant la Covid, nous étions toujours présents à Automédon, c'était assez facile à gérer. Désormais, nous serons présents à Epoqu'auto. Nous y étions pour la première fois l'an dernier et nous avons été conquis par l'ambiance, la fréquentation et la visite de membres, actuels et anciens. C'est un salon de passionnés et ça, ça nous plaît. Nous y serons de nouveau en 2024, du 8 au 10 novembre, avec un stand plus grand. Enfin, dernier axe, fondamental, le maintien de l'ambiance du club et de la qualité du forum. Qualités de respect, d'amitié, de partage, d'entraide… C'est pour cela que je contrôle personnellement, tous les jours, les messages postés sur le forum.

En 2025, vous fêterez les 20 ans de l'Amicale et les 40 ans de la commercialisation de la W124.

Oui. Rendez-vous durant le week-end de l'Ascension. Chaque année, nous changeons de région pour le rassemblement annuel. Cette fois, direction l'est de la France. La spécificité de notre réunion annuelle, c'est l'Apéritif des Régions pour lequel chaque membre apporte des produits locaux de son terroir ! C'est incontournable, convivial, amusant, franchouillard à souhait… et très apprécié de nos amis allemands qui le prennent très au sérieux à grand renfort de saucisses et de barbecue. Pour ce 40e anniversaire, nous visons au moins quarante autos et cela devrait être grandiose !

Mais avant d'être président, vous êtes avant tout un vrai passionné de la W124.

(Rires) Bien sûr. En 2011, à la recherche d'un cabriolet 124, j'ai contacté le club pour avoir des informations. J'ai été super bien accueilli, j'ai profité d'excellents conseils et certains membres ont même cherché pour moi ! J'ai finalement trouvé un E 200 vert Tourmaline *(qui a gagné le premier prix du 1er Festival Étoiles Passion, ndlr)* et j'ai décidé de m'impliquer dans la vie du forum. Et puis, trois mois après l'achat du cabriolet, j'ai acquis un coupé 320 CE et, quatre mois après le coupé, j'ai acheté, pour 800 €, un break E280 de première main, entretenu chez Mercedes et qui avait 400 000 km effectués sur autoroute par un utilisateur qui travaillait en Allemagne et revenait à Paris tous les week-ends ! J'avais envie d'apprendre. Vu le montant de l'investissement, je ne craignais pas grand-chose et j'ai décidé de mettre les mains dans le cambouis. J'ai adoré et, là encore, le forum a prouvé son caractère indispensable.

Mais ce break a aussi une histoire… singulière.

Vous êtes bien renseigné ! C'est vrai, à 500 000 km, toujours pas de gros soucis. Et un jour dans ma rue, je vois passer une dépanneuse transportant un break 124. Je cours après le casseur et lui demande ce qu'il va faire de ce E 320. Il me répond que la boîte automatique a de gros soucis et que le catalyseur est mort. Je lui ai racheté dans la rue… où il est resté quelque temps, au grand dam de mes voisins. En fait, je l'ai entièrement mis à nu, j'ai fait refaire la boîte, j'ai trouvé un catalyseur et j'ai transformé le E 280 en banque d'organes. Ça m'a pris un peu de temps, mais, finalement, j'ai roulé dans un super E 320 que j'ai d'ailleurs revendu à un *@micaliste* ! Un temps, j'ai aussi roulé en 500 E, mais, au regard de la difficulté à trouver des pièces – et de leur prix –, j'ai préféré m'en séparer quand elle était encore en parfait état. D'autant que, n'ayant pas un tempérament de pilote, je ne l'exploitais pas. D'ailleurs, aujourd'hui, je me satisfais pleinement de mon cabriolet E 320 et de mon dernier break 300-24 TE, dont le très rare intérieur Brasil m'a fait totalement craquer !

Pour Marc, un club appartient avant tout à ses adhérents et, en tant que président, il lui paraît indispensable de les tenir informés de la vie de l'Amicale. C'est pourquoi, les comptes-rendus des conseils d'administration sont disponibles sur le forum dès le lendemain de leur tenue. Et c'est aussi pour cela qu'il rédige, hors mois d'été, une newsletter synthétique et hebdomadaire, envoyée, le vendredi soir à tous les adhérents, qu'il complète d'une autre, plus longue et plus détaillée… mais bimensuelle. Communiquer est un leitmotiv. Rediriger les *@micalistes* vers le forum, véritable cœur du réacteur, aussi ! ■

www.w124.org

Mercedes 500 E

L'Über-berline

SIX ANS ! C'EST LE TEMPS QUE PRENDRA MERCEDES-BENZ POUR PROPOSER UNE ALTERNATIVE À LA BMW M5, ICÔNE DES « SUPER-BERLINES » SPORTIVES. MAIS LA COPIE RENDUE EST EXCEPTIONNELLE, ENTRE FEU ET SOIE, COMME LE RÉSUME JOLIMENT LA BROCHURE.

Par Michel Tona – Photos Archives Mercedes-Benz

Comme le reste de la gamme W124, en juin 1993, la 500 E change de face avant et devient E 500. Mais elle reste tout aussi « méchante » et fidèle à l'approche « main de fer, gant de velours ».



On distingue – un peu – les ailes légèrement élargies. Mais seuls les initiés différencient la 500 E d'un banal taxi. Souvenez-vous de la 500 E rouge des méchants du film éponyme !

On ne peut pas dire que la 300 E – la plus puissante de la nouvelle gamme intermédiaire W124 présentée fin 1984 – se traîne avec ses 190 ch et ses 230 km/h en vitesse de pointe. Pourtant, Mercedes ne va pas pouvoir échapper longtemps à la tendance « bodybuilding » qui rythme la fin des années 1980. Le constructeur de Stuttgart le prouve une première fois en dégainant, à l'automne 1983, la 190 2.3-16 qui bouscule quelque peu l'image « Benz de Papy » accolée à ses productions. Si l'Étoile devance de deux ans la BMW M3, c'est l'Hélice qui a l'avantage sur le segment supérieur. Dès octobre 1984, elle dévoile sa M5 (286 ch !) qui devient vite la reine incontestée des grandes routières hautes performances. S'y ajoutent une poignée de Mercedes et de Séries 5 concoctées par des préparateurs de premier plan comme Brabus, AMG et Alpina. Au Salon de Francfort, en septembre 1989, Mercedes opère un léger lifting sur la gamme 124 et lance la 300 E-24. Avec 220 ch, le menu se veut un peu plus épicé, mais la nouvelle M5, avec 315 canassons sous le pied droit, a encore accru son avance. Mercedes sort l'artillerie lourde un an plus tard, alors que la meute des « anti-M5 », compte désormais les Lancia « Thema Ferrari » et Opel Omega « Lotus ». Audi ne lancera sa S4 V8 qu'en 1993. Au Salon de Paris, le tout frais 500 SL R129 fête sa première française et prête ses entrailles à une certaine 500 E. Il était temps ! Si Mercedes a déjà proposé à son catalogue des Classe S surpuissantes (pensez aux 300 SEL 6.8 de 1968 et aux 450 SEL 6.9 de 1975), la 500 E est la première « berline intermédiaire » étoilée à recevoir un gros bouilleur.

Cocréation

Chez Daimler-Benz, les équipes d'*engineering* et de production sont pleinement mobilisées sur les nouveaux SL R129 et Classe S W140. Également installé à Stuttgart, Porsche voit alors ses ventes, comme ses finances, s'effondrer en raison d'une gamme vieillissante et de la flambée du dollar. Un accord est trouvé entre les deux sociétés : comme la ligne de production de la 959 sera libre d'ici 1990, Porsche pourra non seulement s'occuper d'une grande partie du développement, mais aussi de l'assemblage. Le projet va maturer deux ans. Les équipes des deux constructeurs s'entendront bien et, après des expérimentations sur la base d'un six cylindres biturbo peu satisfaisantes, elles décident d'implanter le V8 32 soupapes des dernières Classe S et SL et la boîte automatique qui va avec. Pour faire entrer le gros V8 dans un berceau moteur non prévu au cahier des charges de la gamme 124, il faut l'agrandir et repousser la cloison pare-feu. Au jeu des sept erreurs par rapport à une 300 E, ce sont les ailes élargies de 28 mm qui attirent l'œil. Et ce afin d'accueillir des voies augmentées et des roues 16" au design pourtant identique à celui des modèles 15" des versions plus roturières. Autres éléments distinctifs : un spoiler façon SL, plus large et englobant des antibrouillards ellipsoïdaux et une monte pneumatique majorée. Signalons enfin que la 500 E est une quatre places, le différentiel – et donc le tunnel de transmission – étant si gros qu'il interdit d'aménager une cinquième place digne de ce nom.





La 500 E, ce sont les perfs dans un fauteuil : boîte automatique, bois étendu et sellerie à carreaux avec joues de sièges en cuir de série. Une 300 E-24 Sportline avec quelques options peut faire aussi bien !

L'alimentation Bosch KE-Jetronic est remplacée par un système tout électronique et un CAN bus est installé en première mondiale.

Fine tuning

Le bloc M119 du SL voit ses conduits d'admission rallongés au bénéfice du couple pour une puissance identique. Avec 326 ch, la Mercedes toise la M5 seconde génération, lancée fin 1988, d'une quarantaine de chevaux, la forçant à répliquer avec une version 340 ch en 1992. Pour faire tenir ce gros et bouillonnant bébé sur le pavé – la bête a pris 200 kg dans l'opération –, les voies sont élargies de quatre centimètres et le débattement de suspension raccourci de trois. Pour conserver la philosophie pullman propre à l'Étoile, un correcteur d'assiette hydraulique est installé à l'arrière. *« La voiture était tellement réussie que vous ne sentiez même pas que vous rouliez à 250 km/h sur l'*autobahn *si vous ne regardiez pas le tachymètre »* se souvint Michael Hölscher (Chef de projet Développement) dans un récent article du magazine américain *Road & Track*. Lequel conclut : *« Pour nous, la 500 E devait répondre au slogan de "cultural sportivity" »*. Ce que l'on pourrait résumer par « sportivité raffinée ».

Stuttgart connexion

Le processus de production – presque entièrement manuel – est assez complexe. Sindelfingen (la principale usine Mercedes) livre les caisses nues à l'atelier Reutter de Porsche, à l'autre bout de Stuttgart. Les ailes y sont élargies – avec un outil spécialement créé – pour loger les roues de 16", les freins et la suspension du 500 SL. Les caisses reviennent à l'usine Mercedes pour le traitement anticorrosion et la peinture. Ensuite, nouvel envoi chez Porsche pour recevoir moteur, boîte, suspension et le gros catalyseur à double flux. Une fois assemblées, les 500 E sont rapatriées ↴

SAUCE AMG

La mythique 300 E Hammer, concoctée par le préparateur AMG et dotée du V8 Mercedes retravaillé jusqu'à 360 ch, fait un carton aux USA à partir de 1987. Las, en 1990, elle ne peut plus s'y vendre en raison d'émissions polluantes trop élevées. La 500 E arrive à point nommé. L'officine d'Affalterbach, qui coopère de manière officielle avec Mercedes à partir de cette date, développe vite une évolution six litres de la 500 E. D'abord dénommée 500 E 6.0 AMG, elle devient E60 AMG lors du restylage de 1993.



↳ chez Mercedes qui s'occupe du contrôle qualité final. En fin de compte, Il faut dix-huit jours pour réaliser une 500 E !

500 E, puis E 500

Le top model des W124 reçoit une dotation assez généreuse pour une Benz avec un volant moins grand en cuir et la peinture métallisée de série. Les sièges sont ceux des versions Sportline, mais la sellerie cuir ou le toit ouvrant électrique restent en option. La 500 E est lancée en France au printemps 1991, au tarif de 550 000 F, soit plus que la toute nouvelle 500 SE ! Les cent-quarante exemplaires alloués pour la première année sont vite commandés et les délais de livraison dépassent un an. Trois ans plus tard, la W124 est faceliftée et devient Classe E – et donc E 500 – avec un capot et des feux revus. Les cinq cents derniers exemplaires sont baptisés E 500 Limited et, réservés aux marchés allemand, suisse et japonais, ils n'existent qu'en noir ou en gris métal, recevant des jantes 17" au look DTM chaussées en 245/45. Outre les amateurs fortunés, la 500 E deviendra la monture de divers pilotes de F1 et autres vedettes du show-business comme, en France, Christophe Dechavanne ou Jacques Doillon.

L'autre V8

Développement très poussé chez Porsche et fabrication quasi manuelle obligent, la 500 E ne sera pas rentable pour l'Étoile, mais lui conférera une image plus sportive, en cohérence avec ses succès en Endurance et en DTM. Jean-Louis Schlesser – pilote sur Sauber-Mercedes à l'époque – jugea la lourde 500 E bluffante d'efficacité. Merci les trains roulants revus par Porsche ! Lancée en 1992, la 400 E – elle aussi à moteur V8, mais assemblée chez Mercedes et dépourvue des ailes larges – permettra de rentabiliser en partie le projet initial. On se frisait la moustache chez Mercedes quand, en 1990, Brice Lalonde, le ministre français de l'Écologie, menaçait d'interdire l'importation des grosses cylindrées. La 500 E, comme bientôt toute la gamme, était catalysée, contrairement à la moindre Française… Cependant, en cinq ans, moins de 500 des 10 359 exemplaires produits arriveront en France, loin derrière l'Allemagne, les USA et le Japon avec respectivement 5 475, 1 528 et 1 167 exemplaires. Un beau succès. ■



Titré *« De feu et de soie »*, le catalogue dédié a vite été épuisé.



Sans être identiques, les bras de suspension proviennent du roadster SL 500 en raison de l'augmentation du poids sur chaque essieu.



La 500 E, c'est la 300 E au carré : deux fois mieux, deux fois plus chère, mais mille fois plus de plaisir.

RESTAURATION
PEINTURE
ENTRETIEN



Suivez nous sur :

UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES





GARAGE Bonne Route

Votre spécialiste Mercedes Classiques

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

Musée *Festival !*

CHAQUE ÉTÉ, À STUTTGART, LE SERVICE ÉVÉNEMENTIEL DU MUSÉE MERCEDES ORGANISE TOUT UN PANEL D'ÉVÈNEMENTS EN EXTÉRIEUR. AU PROGRAMME, RASSEMBLEMENTS, CONCERTS, CINÉMA EN PLEIN AIR ET JOURNÉE FAMILLE.

Par Michel Tona – Photos Michel Tona et Mercedes-Benz Classic

Édifié à Stuttgart en 2006 (l'ancien datait des années 1960), le Musée Mercedes jouxte le siège social de Mercedes-Benz AG (Untertürkheim) et une énorme succursale-cathédrale.

Lancés trois ans après sa création *(voir encadré)*, les Cars & Coffee, organisés chaque dimanche d'avril à octobre, se sont récemment renommés Classic & Coffee. La butte sur laquelle trône la Mecque des « mercedessistes » devient un terrain de jeu pour toutes les (plus ou moins) anciennes. Et en plus, c'est gratuit et ouvert à toutes les marques ! Cette absence de sectarisme permet à la marque à l'Étoile de transmettre le message qu'elle dispose encore, en son sein, de quelques *petrolheads* ou « bagnolards », comme on dit de ce côté du Rhin. Autre avantage de cette approche « hors les murs » : attirer et inciter une nouvelle génération et d'autres publics à visiter ensuite le musée, attraction touristique numéro 1 de la ville de Stuttgart.

La messe des bagnolards

Adoptant parfois une thématique – les SL, les Unimog, les Classe G, les AMG, etc. –, ces rassemblements dominicaux attirent peu ou prou 10 000 visiteurs chaque saison. Les amateurs viennent de toute la région, parfois d'au-delà, avec des voitures en bon, voire très bon état. La plupart sont en carte grise collection, même si les youngtimers sont aussi et de plus en plus de la partie. La patine est bien présente : peintures rayées et pare-chocs abîmés. Et pour cause : les voitures exposées sont régulièrement utilisées par leurs propriétaires. Aux antipodes d'un concours d'élégance donc, nous sommes en présence d'un « rasso » où les passionnés viennent simplement discuter « bagnole » autour d'un bon café. Environ 60 % des participants viennent montrer leur Mercedes. Lors de la visite de votre serviteur, il y a deux ans, un food truck proposait aussi bières, bretzels et autres saucisses ! Selon le staff du musée, les visiteurs apprécient beaucoup cette ouverture à d'autres marques, mais également l'atmosphère détendue et l'emplacement magique, au pied du musée. Ils nouent des contacts forts avec d'autres fans de Mercedes ou d'autres marques… À ce propos, signalons que si vous achetez un billet pour le musée Mercedes (16 €), vous bénéficie- ↴




Mercedes-Benz Museum
Plymouth
ES SL 212
ES BY 75H
CL 500



Ambiance sans chichi : les voitures sont les stars, pas les propriétaires…



↳ rez d'une réduction pour entrer au musée Porsche, installé à l'autre bout de la ville. Et vice versa. Il faut bien s'entraider entre collègues constructeurs, n'est-ce pas ?

Petits et grands afterworks

Cet été a aussi été marqué par le Family Day, le 30 juin, tout aussi détendu et foisonnant d'activités pour tous les âges. Placé sous le signe de la mobilité sous toutes ses formes, le programme comprenait un atelier radio, des simulations de course, de nombreux stands de sport et de jeux, ainsi qu'une comédie musicale. L'imagination de l'équipe du musée est sans limites, visant tous les publics, les plus jeunes raffolant d'ailleurs de Carlotta, la mascotte de l'établissement. Tous les jeudis, de 15 à 19 h et aussi du mardi au dimanche pendant le championnat d'Europe de football, la *place to be* était indéniablement l'afterwork qui se tenait au pied du musée. Dans une ambiance décontractée, après une journée de travail et sans obligation de se présenter avec une Mercedes, il constituait le parfait début de soirée estivale !

Festival *Urban Kultur* et cinéma de plein air

Du 18 juillet au 18 août, une scène en plein air édifiée sur la butte a mis à l'honneur divers artistes de la ville et de la région. Au programme, spectacles de danse, concerts, soirées club, stand-up, poésie et théâtre. Ce festival, qui existe depuis 2021, a conquis de très nombreux fans au point que certaines représentations, comme les renommées *Mum goes dancing* et *Stuttgarter Comedy Clash*, affichaient complet deux mois à l'avance. Le cinéma en plein air, organisé du 23 août au 8 septembre, a pris la suite avec une programmation éclectique comprenant une large sélection d'œuvres allant des films d'art et d'essai aux *blockbusters* comme *The fall guy* avec Ryan Gosling ou *Dune II*. Cet été placé sous le signe de l'Étoile en est une nouvelle preuve : Mercedes, c'est bien plus que des voitures ! ■





Les mascottes Carlotta (celle du musée) et Fritzle (celle de l'équipe de foot VfB dont le stade, la Mercedes-Benz Arena, est à deux pas) mettent l'ambiance au Family Day.



En été, le musée Mercedes-Benz est un lieu de prédilection pour les cinéphiles.



Slam de poésie au festival de cultures urbaines en juillet 2023.

Attraction n° 1 à Stuttgart



Sis à deux pas du siège de Mercedes-Benz AG, l'édifice en impose avec ses 48 m de haut. Achevée en 2006, la construction a coûté la bagatelle de 150 millions d'euros, lui offrant le titre de musée monomarque le plus cher au monde alors qu'à l'autre extrémité de Stuttgart, le musée Porsche parait bien frêle en comparaison. Le bâtiment a été conçu par le cabinet d'architectes néerlandais UN Studio de Ben van Berkel et plusieurs fois primé. En bientôt vingt ans, douze millions de visiteurs ont fait le pèlerinage. Attirant plus de 800 000 visiteurs chaque année, le Mercedes-Benz Museum expose 160 modèles et 1500 objets d'automobilia, sans compter les réserves. Particularité : il se visite de haut en bas, sur neuf niveaux. Le parcours en forme de double spirale d'ADN serpente le long d'un axe temporel, allant de 1886 et l'invention de l'automobile par Carl Benz et Gottlieb Daimler jusqu'à nos jours. On peut réserver des visites guidées, certaines étant adaptées aux plus jeunes qui peuvent même y fêter leur anniversaire !

Musée Mercedes-Benz, du mardi au dimanche (9 h-18 h)
Inscriptions : 7 J/7 de 9 h à 18 h au +49 711 17 30 000
Par mail : *classic@mercedes-benz.com* ou en ligne sur *www.mercedes-benz.com/en/art-and-culture/museum/visitor-information/ticketing/*
Mercedesstraße 100, 70 372 Stuttgart

G 500

Le « G » de Gabriel

Bon, d'accord, Gabriel n'est pas réellement perdu au milieu de cet océan de verdure, mais avouez que c'est un bonheur de voir un G en pleine nature, retrouvant les chemins et les champs pour lesquels il a été conçu.

QUAND IL NE ROULE PAS SUR CIRCUIT, GABRIEL PARCOURT L'EUROPE AU VOLANT DE SON CLASSE G. PILOTE PROFESSIONNEL ENGAGÉ EN CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE, ON POURRAIT L'IMAGINER DANS UNE AUTO SPORTIVE ET RADICALE, AU RAS DU SOL. PERDU, C'EST TOUT LE CONTRAIRE !

Par Paul Campion – Photos William Tohou



Promenade de santé pour le G, pas du tout dépaysé en quittant le bitume parisien pour les allées de la pépinière. Avec Gabriel, il sort souvent des sentiers battus.

Si Gabriel est pilote professionnel depuis 2018, il a commencé la compétition dès 2008, terminant 3e de sa première saison en championnat de France de mini-kart. Il avoue malicieusement : *« Au départ, c'est plus l'esprit de compétition qui m'a attiré que les karts! Je me battais pour gagner, je n'acceptais pas d'être second. Il y a de l'égo dans tout ça! »*. Cette année, à défaut de courir les 24 Heures du Mans, il les a commentées chez nos confrères de la chaîne *L'Équipe*, interviewant ses collègues pilotes, les ingénieurs moteurs ou les directeurs d'écurie qu'il connaît bien, donnant ainsi un relief inédit à ses interventions : *« Ma plus-value, outre ma connaissance du sport automobile et ma légitimité, c'est de pouvoir les aborder simplement, au bon moment, sans dévoiler de secrets, avec la pudeur du pilote »*. L'édition 2024 de la plus grande course du monde a enthousiasmé le Français qu'il est : *« Après vingt-et-une heures de course, il y avait des pilotes, ingénieurs ou managers français dans chacune des cinq premières autos. Pour moi, c'était fou et génial à la fois de pouvoir raconter et commenter ces moments exceptionnels »*. D'ailleurs, les médias, Gabriel aime bien. D'abord, en marge de sa carrière de pilote, il a récemment lancé un nouveau podcast intitulé *Troisième relais,* dédié au WEC, le championnat du monde d'Endurance. Coréalisé avec trois compères spécialistes de la discipline, ce talk-show débriefe les courses de quatre points de vue différents et sous un angle très humain. Ensuite, Gabriel réfléchit aussi à un projet de médium digital sur le monde de l'Endurance et du sport automobile au sens large. À suivre, mais, aujourd'hui, c'est en tant que propriétaire-utilisateur d'un Classe G que nous le retrouvons dans l'Ouest parisien.

Attachant G

Peu conquis par le comportement de son prédécesseur, Gabriel est instantanément tombé sous le charme de cette version dès sa présentation en France et il a commandé l'un des premiers exemplaires arrivés dans l'Hexagone, en janvier 2019 : *« Avec sa calandre à lamelles horizontales, il s'agit d'un G 500 – et non d'un G63 AMG – disposant d'un moteur 4.0 V8 biturbo offrant 422 ch et 610 Nm de couple. Et c'est un Designo, donc sa configuration est unique »*. Outre sa couleur extérieure bleue, assez rare, l'intérieur bicuir noir/marron avec inserts en bois foncé lui confère beaucoup de classe et de caractère. Gabriel, qui ne voulait pas de carbone dans l'habitacle, ajoute : *« Il est aussi équipé de la très chouette option Burgmeister et de ses douze haut-parleurs qui me semble totalement indispensable au regard du temps que je passe à conduire! »*. De fait, avec plus de 116 000 km au compteur en cinq ans (dont la période Covid), le G ne reste pas sous une housse au fond du garage! Il le trouve d'abord pratique, on peut y faire rentrer tellement de choses : *« Chaque année, je participe au Rock d'Azur* (1er évènement mondial de VTT, ndlr) *avec trois amis et nous embarquons les quatre vélos sans aucun souci, en démontant juste les roues avant. Quand j'ai refait mon appartement, c'est le G qui a transporté tout le carrelage sous les yeux un peu médusés des vendeurs qui avaient peur d'abîmer l'auto. Et pendant les 24 Heures du Mans, le G se transforme en navette luxueuse qui conduit l'équipage partout et, parfois, transporte même de grosses pièces de rechange »*. Celui qu'il surnomme parfois « auto-UCPA » sait tout faire : *« Banquette repliée, je peux y loger des vélos, des sacs de golf, des skis, des planches de surf… Peu importe le sport que je choisis, tout rentre »*. D'ailleurs, en l'écoutant, c'est à se demander si Gabriel ↴



Le Classe G évolue sans cesse et les dernières technologies trouvent parfaitement leur place à bord.



Cuir tabac avec surpiqûres, essence de bois noble, option Burgmeister, une certaine idée du luxe… de très bon goût !

↳ n'a pas plus conduit son auto banquette rabattue qu'en configuration cinq places : *« Si, si, certainement et j'ai même déjà dormi à l'arrière »*. Ensuite, c'est une voiture extrêmement confortable, notamment sur les longs trajets le menant aux circuits automobiles européens : *« Ça m'est arrivé de rouler plus de 2 000 km sans ressentir la moindre fatigue. C'est bluffant ! »*. Alors, parfait, ce G ?

Contraintes

Non, pas totalement. Lucide, Gabriel lui reconnaît malgré tout quelques inconvénients, au premier rang desquels une consommation excessive de l'ordre de 17 l/100 km sur autoroute : *« À ce rythme, les 100 l du réservoir ne sont pas de trop. Et ce n'est peut-être pas le véhicule idéal pour la ville, même si c'est très agréable de surplomber le trafic urbain »*. Dans la foulée, pour se faire pardonner, il reprend : *« Contrairement aux idées reçues, il se gare très bien… en surface. Car, du haut de ses 1,97 m, il a quatre ou cinq centimètres de trop pour réellement passer partout, notamment dans les parkings souterrains. C'est dommage »*. Bien entendu, ce gros déménageur, jamais traître, a un comportement plutôt sous-vireur qui use pas mal les pneumatiques et les freins ont fort à faire en raison du poids. Les critiques s'arrêtent là, d'autant que la seule panne déplorée n'impliquait qu'une simple bobine d'allumage défectueuse empêchant deux cylindres de fonctionner correctement. Problème résolu en urgence chez Jean Contesse, au garage Étoile Tuning du Chesnay (78), qui l'entretient depuis le début.

Anecdotes

En cinq ans de vie commune, Gabriel et son G en ont vu ! À Font-Romeu, lors d'un stage de préparation hivernal, la tempête-surprise qui s'est abattue sur la station en la recouvrant d'un mètre de neige a entièrement bloqué le village : *« On m'a appelé pour prêter main-forte aux services municipaux et, avec le G, aider les naufragés en galère totale sur les routes. Avec ses quatre roues motrices et ses différentiels autobloquants, rien ne lui résiste »*. Pendant les 24 Heures du Mans, chaque année, il y a deux ou trois autres G sur le parking des écuries : *« Et comme par enchantement, sans que personne ne se concerte, ils se retrouvent systématiquement garés les uns à côté des autres, comme s'ils s'étaient donné rendez-vous ! C'est rigolo »*. Sa forme carrée et sa taille impressionnante ne passent pas inaperçues : *« Début 2019, quand je l'ai reçu, il y avait presque dix-huit mois d'attente et il n'était pas rare qu'on me suive dans Paris. Un jour, avenue Foch, un automobiliste m'a même proposé de me le racheter sur-le-champ pour l'offrir à son fils »*. Enfin, Gabriel est un inconditionnel du « clong » produit par la portière qui se ferme, la signature sonore du G, conservée sur chaque génération : *« Honnêtement, je ne sais pas combien de fois j'ai répété "pas fermées", car les non-initiés n'imaginent pas le poids des portières et se font systématiquement surprendre. C'est amusant ! »*. Leur prochain voyage les mènera

Gabriel a une relation particulière avec son Classe G qui correspond en tous points à son style de vie. Il le gardera longtemps !



Sur la route, où sa puissance fait merveille, le G distille un confort et une visibilité auxquels on devient rapidement *addict*.





La particularité du G est d'être aussi à l'aise au sortir des boutiques de luxe qu'en pleine nature. Et ce n'est pas donné à tout le monde.



La grande force et le paradoxe du G est d'avoir su évoluer sans jamais paraître changer. Mais ces optiques trahissent une version moderne.



Volant multifonctions en cuir, large dalle pour le tableau de bord, le conducteur pourrait se croire à bord d'une grosse berline Mercedes.



On oublie souvent que le G est un véhicule développé pour l'armée offrant des capacités tout terrain hors normes.

au Goodwood Festival of Speed où Gabriel pilotera l'excentrique Half11 des jumeaux Bridan, dans laquelle il est le seul à pouvoir rentrer. Nul doute qu'ils en ramèneront de nouvelles anecdotes savoureuses.

G-attitude

Si l'on imaginait plutôt Gabriel, le pilote, au volant d'un bolide racé, il a, en fait, développé une relation privilégiée avec le Classe G, cette boîte à chaussures anachronique qui offre une expérience unique, inconnue des autres véhicules : *« Mon métier consiste à rouler vite, alors, en dehors des circuits, je n'ai pas besoin de cela. J'ai conduit une multitude de voitures, mais celle-ci est spéciale. Jamais je ne la vendrai! »*. Gabriel, incontestablement « G-compatible », n'utiliserait-il pas précisément le G comme les ingénieurs de Mercedes l'avaient imaginé ? Il roule, il tracte, il déménage, il dépanne, il bivouaque et il enfourne toutes sortes de matériels… à mille lieues de l'usage convenu réservé à ses congénères urbains, cantonnés aux trottoirs des beaux quartiers et autres stations balnéaires huppées. Tellement rafraîchissant ! ■

Développement

La piste aux Étoiles

AUTOROUTES BALAYÉES PAR LES TEMPÊTES, PISTES GLISSANTES OU ROUTES DE CAMPAGNE CAHOTEUSES, D'INNOMBRABLES SCÉNARIOS PEUVENT ÊTRE REPRODUITS EN UN LIEU UNIQUE, LA CÉLÈBRE PISTE D'ESSAI D'UNTERTÜRKHEIM. CAR, CHEZ MERCEDES, LA SÉCURITÉ A TOUJOURS ÉTÉ UNE VÉRITABLE PRÉOCCUPATION.

Par Michel Tona – Photos Archives Mercedes-Benz

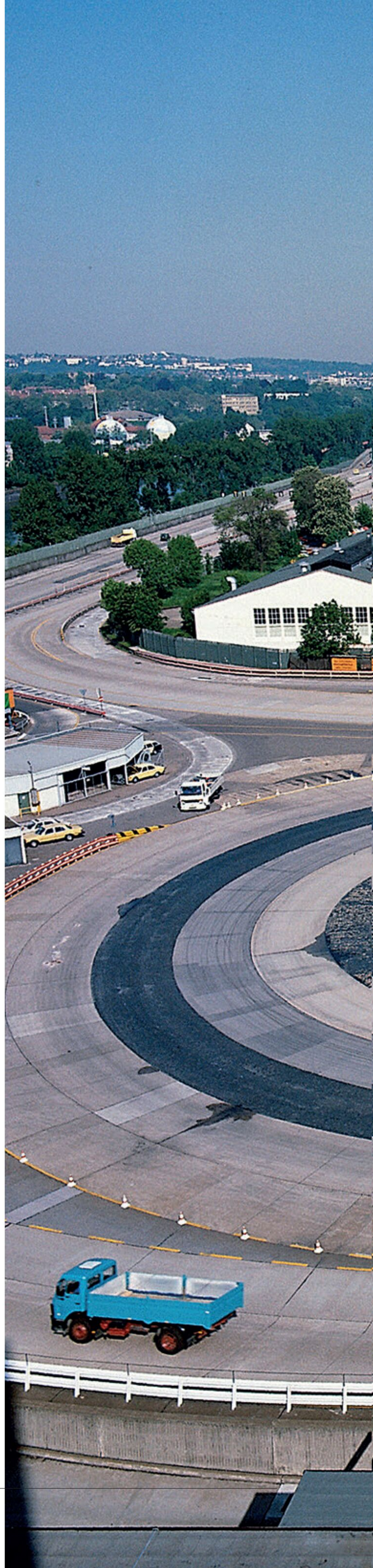
Le 9 mai 1967, les routes du monde entier convergent vers Stuttgart. Les travaux d'extension de la piste d'essai d'Untertürkheim – qui jouxte le siège de Daimler-Benz et l'une de ses principales usines – viennent de s'achever. Pour marquer l'occasion, Daimler-Benz invite cent journalistes internationaux à venir la découvrir. L'agrandissement, qui porte la surface de la piste d'essai à 8,4 ha, en fait un théâtre d'opérations idéal pour les essais à grande vitesse, d'endurance ou sur route accidentée de tous les produits Mercedes-Benz, des voitures aux autocars en passant par les utilitaires et les camions. Près de six décennies plus tard, le lieu contribue encore et de manière importante au développement des véhicules à l'Étoile, même si, à cent kilomètres de là, le centre d'Immendingen inauguré en 2017, bien plus grand et encore plus moderne, autorise des essais encore plus longs et poussés.

Produit du « miracle économique »

Dans les années 1950, Mercedes-Benz développe son offre et peut répondre – petites berlines mises à part – à pratiquement tous les besoins automobiles. La gamme s'élargit pour satisfaire une demande en perpétuelle croissance, portée par le « miracle économique » allemand, ce qui pose des défis majeurs au département Développement. Jusqu'alors, et comme chez les autres constructeurs, quelques mauvaises portions de route suffisaient pour tester les nouveaux modèles. Mais, au début des années 1950, la situation du trafic rend impossibles les essais intensifs sur des routes allemandes de plus en plus encombrées. Pour mener à bien leur tâche, les ingénieurs Mercedes vont avoir besoin d'une piste d'essai polyvalente, idéalement située au sein d'une des principales usines. Fritz Nallinger, en charge du Développement au comité de direction, ne manque pas de souligner ce besoin crucial à ses pairs dès novembre 1953.

Première tranche finie début 1957

Nallinger suggère d'utiliser le long terrain appartenant à l'entreprise, adjacent à l'usine d'Untertürkheim et connu sous le nom de « goulot d'étranglement ». Une demande de permis de construire est soumise à la ville de Stuttgart en janvier 1955. En juillet 1956, le *board* de Daimler-Benz AG donne son feu vert à l'investissement. Début 1957, la première tranche du centre d'essais est mise en service. Elle comprend déjà une aire de dérapage avec des pistes circulaires disposées de manière concentrique, recouvertes de différentes ↴



Composé d'anneaux concentriques dotés de différents types de surface, le skidpad d'Untertürkheim est ici photographié en 1984.

Cette W108 entre dans le bassin d'eau salée pour simuler « rapidement » les effets de plusieurs hivers sur l'état de la voiture.

↳ surfaces (basalte bleu, béton, asphalte glissant et pavés). Un système d'arrosage intégré permet de simuler des tests sur route humide. Avoir un centre d'essais intégré permet de minimiser la distance entre la mesure et le résultat évalué et d'effectuer des tests répétés immédiatement. Un autre avantage concerne les véhicules industriels, dont les vitesses maximales sont limitées en Allemagne et qui ne peuvent donc pas être essayés à plus haute vitesse sur route ouverte. Surtout – et cela vaut pour tout type de véhicule –, par rapport à des essais sur la voie publique, les tests sous contraintes extrêmes réalisés à Untertürkheim permettent de réduire au minimum les risques encourus par le conducteur et les autres usagers. Mais le manque d'envergure du site se fait rapidement jour, alors que les demandes des différents services d'essais se multiplient et se diversifient. Les ingénieurs souhaitent de meilleures installations qui permettraient, notamment, des essais à grande vitesse, d'endurance et sur route accidentée. Ils veulent également pou-





Grâce à la diversité de ses installations d'essais techniques, la piste de Daimler-Benz était indéniablement l'un des équipements les plus modernes de l'industrie automobile.

Sur la « piste de torsion » et les rampes de 60 et 70°, des camions entièrement chargés s'arrêtent à mi-chemin pour passer en marche arrière et redémarrer.

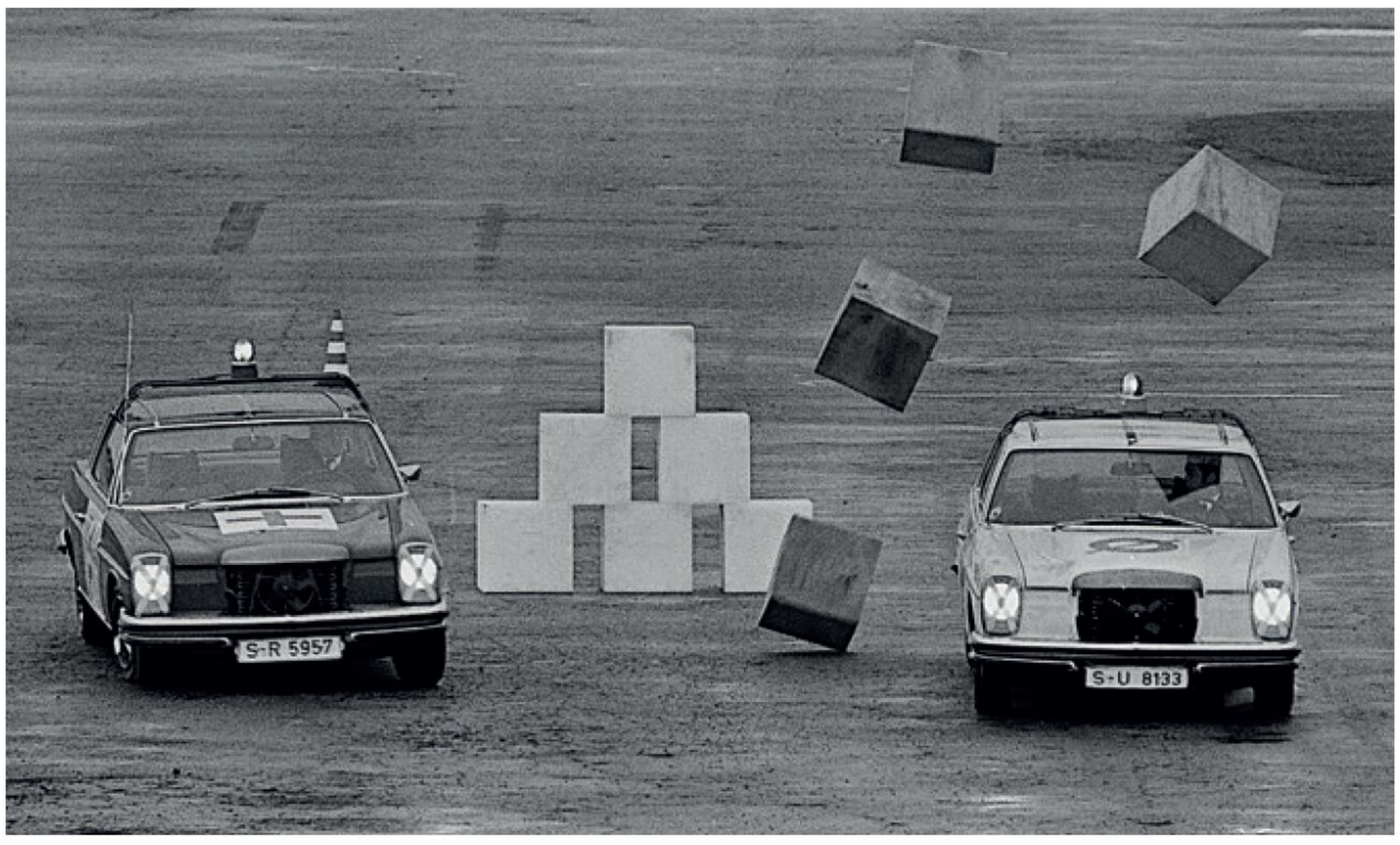




Pavés saillants, nids de poule, etc. : rien n'est épargné à cette « Heckflosse » en plein essai de comportement routier en 1968.



Une 380 SE en pleine manœuvre d'évitement, photographiée en 1980 entre plusieurs silhouettes de piétons… moustachus !



En juillet 1970, séance de démonstration de l'ABS Teldix (contraction de Telefunken et Bendix) pour ces coupés 115. Teldix sera ensuite repris par Bosch. Fin 1978, la Classe S W116 sera la première voiture de série à pouvoir être équipée (en option) de l'ABS.

voir tester des camions sur pentes raides. Le centre d'essais va encore s'étendre pour répondre à ces exigences.

15 km de pistes d'essai en tout genre

Le constructeur convoque la presse le 9 mai 1967, une fois l'extension terminée. La longueur cumulée des différentes sections d'essai est de 15 460 m très exactement. La moitié est faite de surface aux antipodes d'un « billard » afin de simuler des routes ou chemins dégradés. Long de trois kilomètres, le circuit d'essais à grande vitesse comprend deux voies parallèles reliées par des courbes à forte pente d'un diamètre de 100 m. L'inclinaison transversale, qui va jusqu'à 90°, épate les journalistes. Si une vitesse maximale de 200 km/h y est théoriquement possible, les essayeurs ne dépassent pas 150 km/h, le corps humain ne pouvant supporter autant de force gravitationnelle à une telle allure. De plus, à 150 km/h, il ne s'applique plus de force latérale sur le pneu. Le volant peut alors être relâché, la voiture roulant toute seule dans la courbe. Mais, plaqué à son siège, l'essayeur voit son poids multiplié par trois ! Extrêmement complet, le circuit d'essais permet de soumettre les prototypes à des conditions de conduite beaucoup plus difficiles que ce que rencontreront les véhicules de série au quotidien.

Skidpad et route de lande cabossée

Le skidpad, ou « plaque de glissement », destinée à mesurer l'adhérence des véhicules, est fondamental et presque aussi impressionnant. Ce disque de 100 m de diamètre comprend neuf voies concentriques composées de différentes surfaces plus ou moins abrasives et dotées d'un système d'arrosage. Encore mieux : afin de mesurer les attaques des sels de voirie en ↴



C'est ici, dans le plus grand secret, que Mercedes-Benz teste les prototypes des prochains modèles de série.



Haut les mains ! Cette photo de presse a été prise à 150 km/h en vertical pour bien montrer comment véhicule et conducteur se retrouvent à presque 90°, ce dernier encaissant 3 G !

ventilateurs d'1,80 m de haut reproduisent des rafales de vent latéral allant jusqu'à 100 km/h et sont dotés de grilles réglables pouvant modifier l'angle du flux. Un nouvel appareil de mesure moderne permettant de lire immédiatement la force d'appui de la voiture évite les fastidieux calculs, inévitables jusqu'alors. La section de slalom, construite sous la houlette du responsable des essais de l'époque, Rudolf Uhlenhaut, est une première mondiale pour l'industrie automobile. La piste permet de tester la tenue de la suspension à haute vitesse et lors de changements brusques de voie. Un système de capteurs intégré à même la piste transmet tout un ensemble de données électroniques, lesquelles sont ensuite confrontées à l'évaluation du pilote d'essai afin d'optimiser le réglage de la suspension. Les tests sont par ailleurs filmés et enregistrés par radar afin d'acquérir des enseignements encore plus fins.

Sécurité avant tout

Untertürkheim, « terrain de jeu » pour « ingénieurs très sérieux », a été témoin de très nombreuses avancées techniques. L'une des plus célèbres reste, bien sûr, le système de freinage antiblocage (ABS), étudié conjointement avec Bosch et présenté ici, en avant-première mondiale avant de devenir un incontournable du secteur automobile. Évolution qui fut également le point de départ d'une longue série d'innovations dans les systèmes d'assistance numérique. Preuve que, chez Mercedes, on n'a jamais badiné avec la sécurité… ■

↳ exploitation hivernale, les voitures d'essai traversent, de manière répétée, une solution saline à haute résistance de 20 à 90 cm de profondeur qui reproduit, en relativement peu de temps, les effets de plusieurs hivers sur les carrosseries et les châssis. Une autre zone indispensable pour les tests d'endurance est la section accidentée reproduisant, à l'échelle et tel qu'il était au début des années 1950, un tronçon de route particulièrement dégradée de la lande de Lunebourg, dans le nord de l'Allemagne. Effets « planche à laver », secousses et nids-de-poule garantis ! Les tests sont tellement éprouvants que les conducteurs doivent changer toutes les deux heures. Enfin, parmi les autres caractéristiques du circuit, citons des pistes permettant les croisements de pont les plus extrêmes pour les camions et autres Unimog, ainsi que des rampes à forte inclinaison.

Section « au vent » et piste de slalom

Le comportement sous vent fort est testé sur un tronçon spécifique de 34 m de long. Seize



L'été appelle à se rafraîchir. Cette « Baby Benz » l'a bien compris et enchaîne les passages devant les soufflantes géantes en 1984.

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.

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

EP66

Une surprise au musée de Stuttgart avec ce break 300 au dessin étonnant ayant belle allure.



300 d break d'essai

Le laboratoire roulant

CET ÉTONNANT BREAK 300 d W189 DE 1960 SURPREND AUJOURD'HUI DANS UN HALL DU MUSÉE MERCEDES À STUTTGART. SI LA PARTIE AVANT EST CONNUE DEPUIS SA MISE À JOUR EN 1958, SON CURIEUX DESSIN ARRIÈRE NE RAPPELLE AUCUN MODÈLE DE LA MARQUE… NI MÊME D'UNE AUTRE MARQUE SAUF, PEUT-ÊTRE, L'AMI 6 DE CITROËN.

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic et DR

La surprise vient aussi du long câble quittant une ouverture du toit pour rejoindre une autre voiture placée à une trentaine de mètres devant. En effet, il s'agit de le relier à un prototype roulant afin d'analyser les réactions de ce dernier au moyen des appareils de mesure logés dans le break. Pour contenir ce matériel, l'arrière, qui s'étire de manière élégante et allongée, est généreusement vitré par des glaces panoramiques, rappelant ainsi un break. On voit aussi des feux arrière de belle forme ainsi que les embouts d'échappement intégrés dans le pare-chocs. S'attendant à un break de luxe, la surprise continue à l'intérieur où l'on retrouve de nombreux instruments de mesure et deux sièges individuels dotés d'étroits dossiers en osier… comme ceux des chaises de jardin, privilégiés pour leur poids réduit ! En 1960, les instruments de mesure sont si grands, lourds et sensibles qu'ils sont impossibles à installer dans le prototype durant les essais, au risque d'influencer fortement ses caractéristiques de conduite.

Solution technique

La solution consista donc à répartir l'acquisition des données de mesure entre les deux véhicules : le prototype devant, le ↴



Ce dispositif de liaison par câble étonne évidemment aujourd'hui.



Une vitrine élancée visiblement destinée à un usage particulier.

↳ laboratoire derrière. C'est l'élégante berline W189 qui fut choisie comme base pour le véhicule-laboratoire, car il fallait une auto de grande taille, suffisamment rapide pour suivre les autres véhicules sans effort et assez puissante pour transporter tout l'équipement de mesure. Cette 300 d très spéciale, équipée du moteur à injection de la dernière version de la W189 développant 160 ch, n'atteignait pas les 165 km/h habituels (version boîte automatique), mais se contentait d'une vitesse de pointe de 120 km/h, bien suffisante pour mener l'ensemble des essais. Le moindre espace arrière du break 300 est utilisé pour les appareils sensibles, alimentés en électricité par un générateur également embarqué. Tandis que les ingénieurs de développement guidaient le prototype dans les essais de tenue de route dynamiques souhaités, le laboratoire de roulement suivait à distance et recevait toutes les données de mesure, comme celles des amortisseurs par exemple. Les informations des capteurs transitaient par le câble par télémétrie ou par signaux radio et donnaient, dans la plupart des cas, lieu à un enregistrement sur bande magnétique. Elles étaient ensuite analysées et évaluées au bureau d'études. Le prototype essayé pouvait transmettre jusqu'à quatorze valeurs mesurées simultanément au laboratoire mobile. C'était beaucoup pour l'époque.





Utilisée jusqu'au milieu des années 1970, principalement sur la piste d'essai d'Untertürkheim, elle fut, malgré tout, aussi homologuée pour la circulation routière et reçut l'immatriculation S-MH 867.

Progrès technique

Aujourd'hui, grâce à la technologie moderne des capteurs et des ordinateurs, bien plus légers et petits que leurs prédécesseurs, l'ensemble du système d'acquisition de données est embarqué dans le prototype essayé. De plus, de son côté, le nombre de canaux de mesure enregistrés simultanément a totalement explosé : le chiffre de 1 000 est dépassé depuis longtemps. C'est un fait : plus un développeur en sait, plus il a envie d'apprendre. ■



Il fallait une bonne coordination entre le véhicule testé et le laboratoire...











Une flopée d'appareils, de cadrans et de boutons de commande qu'on ne connaît plus aujourd'hui.



Classique et distingué, l'avant paraît d'une autre époque que l'arrière lumineux.



Formule 1

Double sécurité

DEPUIS 1996, MERCEDES-BENZ EST LE FOURNISSEUR OFFICIEL DES SAFETY CAR ET MEDICAL CAR INTERVENANT RÉGULIÈREMENT AU COURS DES GRAND PRIX DE FORMULE 1. BELLE VITRINE POUR LES MODÈLES AMG !

Par Michel Tona - Photos site média et archives Mercedes-Benz

Sur les circuits, le Safety Car (voiture de sécurité) a pour responsabilité l'intervention rapide en cas d'accident ou de danger majeur, afin de prévenir les pilotes et de neutraliser la course le temps que la situation redevienne normale. Lors d'incidents graves, elle est associée au Medical Car (voiture médicale). Depuis près de trente ans, suite à un contrat d'exclusivité avec la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), Mercedes s'est arrogé la surveillance des courses de Formule 1, obtenant au passage l'exposition mondiale de ses modèles AMG. Pour cadrer les pilotes lors des tours de sécurité sous la pluie ou après un incident, il faut des voitures puissantes au comportement affûté. Un rôle sur mesure pour les Medical Car et Safety Car concoctés par le service Personnalisation d'AMG, l'AMG Performance Studio, basé à Affalterbach, en Allemagne. Une Classe S sera également mise à disposition du boss de la Formula 1 Organisation, Bernie Ecclestone.

Le CL55 AMG au Grand Prix d'Australie en mars 2000, devant les McLaren-Mercedes MP4-15 de Mika Häkkinen et David Coulthard qui finiront 2e et 3e en fin de saison, derrière Michael Schumacher.

↳ Quant au rival BMW, depuis 1999, il suit une stratégie similaire en MotoGP avec ses modèles M.

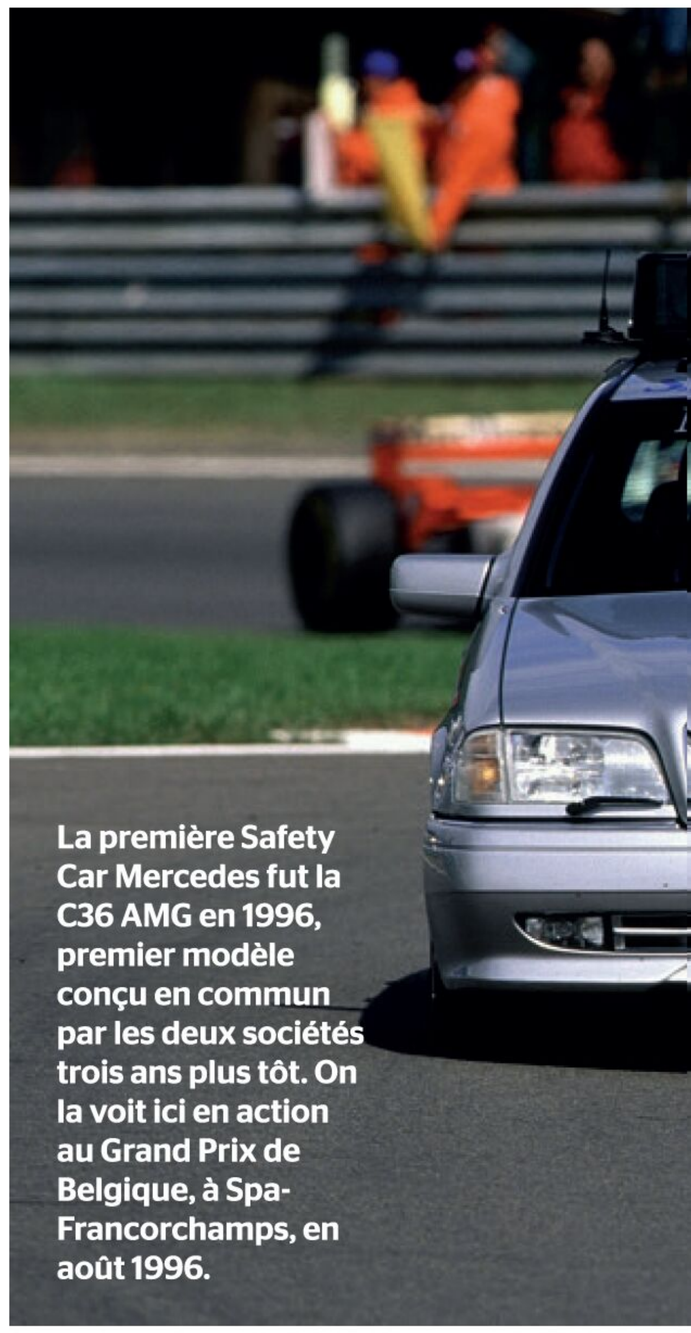
Fidèle Bernd Mayländer

Depuis 2000, la discipline-reine compte un pilote « vétéran » pas comme les autres en la personne de Bernd Mayländer. Ex-pilote de Formule 3000 et de DTM, il cumule plus de quatre cents courses au volant de la sportive voiture gris argent dotée de lampes flash et d'une barre lumineuse jaune sur le toit. Avec son copilote, il est les yeux et les oreilles de la direction de course. Le duo a pour mission de sécuriser le travail des commissaires, mais aussi de s'assurer que la piste est claire et que les conditions météo sont acceptables pour rouler en toute sécurité. *« Ma première voiture de sécurité en Formule 1, en 2000, était un CL55 AMG, un coupé de luxe confortable avec des sièges en cuir ventilés et beaucoup de puissance »,* se souvient-il pour le *Mercedes-Benz Magazine*. À l'époque, pilote et copilote disposaient bien d'une radio, mais n'avaient aucun écran. Aujourd'hui, c'est la voiture de James Bond, Mayländer étant même filmé par une caméra intérieure ! Grâce, notamment, au positionnement GPS et à une caméra extérieure, le copilote – un représentant de la FIA au rôle-clé –, surveille, sur





Bernd Mayländer est le pilote officiel de la Safety Car en F1 depuis 2000. Il pilote ici le SL63 AMG en 2009.



La première Safety Car Mercedes fut la C36 AMG en 1996, premier modèle conçu en commun par les deux sociétés trois ans plus tôt. On la voit ici en action au Grand Prix de Belgique, à Spa-Francorchamps, en août 1996.



Coïncidant avec la prise de fonction de Bernd Mayländer, Mercedes présente le CL55 AMG F1 Limited Edition en mai 2000. Limitée à 55 exemplaires, cette série n'évolue pas mécaniquement, mais reçoit des disques en céramique et une sellerie cuir noir-argent avec emblème AMG.





Toit rétractable « scellé » en mode coupé pour optimiser sa rigidité, le SLK55 AMG sera le gendarme des saisons 2004 et 2005. Il est photographié ici en avril 2004, en amont du Grand Prix de Bahreïn, aux côtés du break C55 AMG qui embarque le « doc » de la course.

écran, ce qui se passe derrière l'auto et reçoit en direct le flux TV dans l'habitacle. Il doit transmettre à Mayländer toutes les informations nécessaires pour assurer la sécurité des pilotes qu'ils précèdent. Parmi toutes les AMG qu'il a pilotées, Bernd a un faible pour le CLK63 AMG (C209). *« Quand il pleuvait, c'était assez dangereux à cause des réactions un peu légères de l'arrière. C'était une vraie bête à conduire, mais c'était vraiment très amusant »,* se souvient-il en jubilant. Sans modifications mécaniques, les Safety Cars comptent cependant de nombreuses spécificités. Le SLS, par exemple, se distingue de ses frères de série par des gyrophares profilés à diodes orange posés sur le toit, par ses nombreux autocollants et, pour être visible même sous très forte pluie ou dans le brouillard, par sa plaque arrière composée de sept cents diodes. Quatre boutons permettent de contrôler l'allumage des diodes. Les différents drapeaux actionnés sur la piste sont répercutés sur la boîte à gant alors que les pilotes des monoplaces ont, eux, l'info directement sur leur volant. Enfin, le système antidérapage ESP du Safety Car est désactivé, l'antipatinage ayant été retravaillé.

SOS médecins express

Mayländer – par ailleurs ambassadeur de la marque Mercedes-Benz intervenant sur certains évènements clients, souvent dédiés à AMG – et son copilote sont en contact permanent avec la direction de course et la voiture médicale. Outre un pilote, le break AMG embarque le médecin de la FIA et un médecin local. Dans la soute, on trouve, bien sûr, du matériel médical d'urgence (intubation, ventilation, perfusion, etc.), mais aussi, plus surprenant, une scie identique à celle utilisée par les pompiers. Dès que, sur les circuits, les capteurs d'une monoplace détectent une décélération de 25 G ou plus, le Medical Car est automatiquement dépêché sur les lieux de l'accident. À la différence du Safety Car, il effectue, derrière la meute enragée, le premier tour de chaque Grand Prix afin d'être au plus proche si un acci- ↴

Les différentes fonctions de l'éclairage de sécurité

- Orange : dès que la voiture de sécurité entre en jeu, les LED orange s'allument. Les feux orange clignotants dans la partie centrale à l'arrière et clignotants de part et d'autre à l'avant signifient « absolument aucun dépassement ».
- Vert : si le Safety Car entre en piste au milieu du peloton au début d'une phase de voiture de sécurité, les modules verts avant et arrière sont activés. Cela signale aux pilotes qu'ils peuvent dépasser la voiture de sécurité.

Ces modules sont entièrement réglables pour permettre d'adapter l'intensité de la lumière aux conditions de course, la nuit sous projecteurs ou par très fort ensoleillement.



En cas d'incident, d'accident ou de météo dégradée, la course est neutralisée. La voiture de sécurité vient se placer devant le peloton regroupé à vitesse modérée, le temps de nettoyer la piste et de retrouver des conditions de roulage optimales. Comme ici avec le SLS au Grand Prix de Malaisie 2012, devant Lewis Hamilton.

Le saviez-vous ?

La première apparition d'un Safety Car date du Grand Prix du Canada 1973 avec une Porsche 914. Mais son intervention va fausser le déroulement de la course, imposant aux chronométreurs plusieurs heures de travail pour déterminer précisément le pilote réellement victorieux ! La voiture de sécurité ne revient en piste que vingt ans plus tard, au Grand Prix du Brésil 1993. Des modèles d'autres marques ont aussi joué les « gendarmettes » de la F1 : Lamborghini Countach, Fiat Tempra, Opel Vectra 4x4, Honda Prelude, Porsche 911 GT2, Renault Clio Williams, etc. Enfin, des Mercedes ont également été engagées, en Endurance, comme Pace Car, tel le 500 SEC aux 24 Heures du Mans de 1981 à 1985.

↳ dent se produit en début de course, ce qui arrive, hélas, assez souvent.

Catalogue AMG

En plus des coupés puissants comme le CL55 AMG, Bernd Mayländer et ses prédécesseurs ont piloté les C36 AMG, CLK55 AMG, SLK55 AMG et les SL éponymes. Premier modèle développé et construit par Mercedes-AMG, lancé à Francfort en septembre 2009, le SLS AMG prendra le relais à la saison 2010, pour deux ans, devenant alors la plus puissante Safety Car jamais utilisée en Grand Prix. Depuis 2015, place à l'AMG GT, voulue comme la rivale de la Porsche 911. En 2022, la F1 a signé un nouveau contrat pluriannuel répartissant à égalité les Safety Cars et Medical Cars entre Mercedes-AMG et Aston Martin. Ainsi, l'AMG GT-R partage ses interventions avec l'Aston Martin Vantage, elle aussi équipée du bloc AMG V8 biturbo 4.0 ! Parallèlement, le SUV DBX est aussi retenu comme Medical Car. ■



Il n'y a pas que les monoplaces à l'Étoile que l'on peut voir en F1 : la voiture de sécurité et la voiture médicale sont fournies par Mercedes-Benz, comme ici au Grand Prix du Canada en juillet 2001.

Les Mercedes-AMG safety car depuis 1996	
1996	C36 AMG (W202)
1997-1998	CLK55 AMG (C208)
2000	CL55 AMG (C215)
2001-2002	SL55 AMG (R230)
2003	CLK55 AMG (C209)
2004-2005	SLK55 AMG (R171)
2006-2007	CLK63 AMG Black Series (C209)
2008-2009	SL63 AMG (R230)
2010-2012	SLS AMG (C197)
2013-2014	SLS AMG GT (C197)
2015-2018	AMG GT-S (C190)
2019-2021	AMG GT-R (C190)
2022-2024	AMG GT Black Series (C190)



« Official F1™ Safety Car » si l'on use de sa désignation contractuelle, le SL63 AMG officiera durant les saisons 2009 et 2010.

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



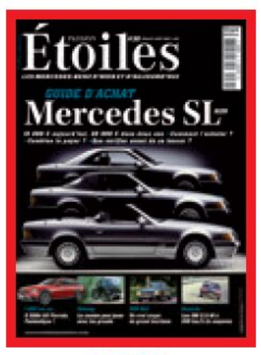
N° 35



N° 36



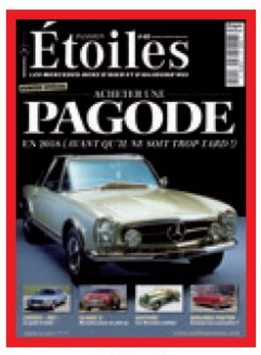
N° 37



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



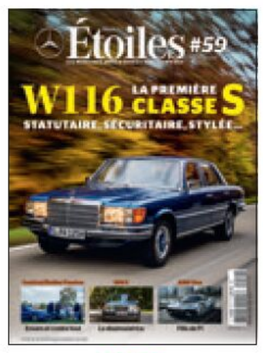
N° 56



N° 57



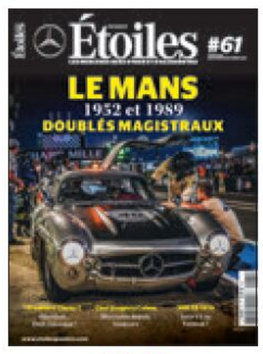
N° 58



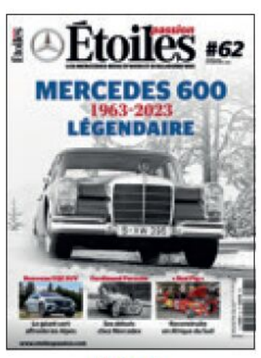
N° 59



N° 60



N° 61



N° 62



N° 63



N° 64



N° 65



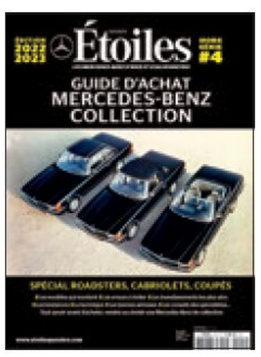
HS#1 - Guide collection 2019/2020



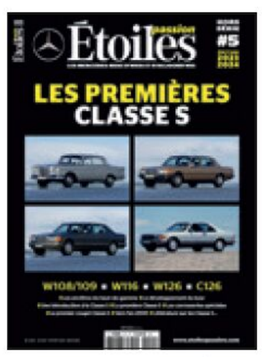
HS#2 - Guide collection 2020/2021



HS#3 - Guide collection 2021/2022



HS#4 - Guide collection 2022/2023



HS#5 - Les premières Classe S

À commander sur www.etoilespassion.com

Des essais de carrosseries



C'AURAIT ÉTÉ LE PREMIER BREAK FABRIQUÉ PAR MERCEDES-BENZ QUI S'ÉTAIT TOUJOURS ABSTENU JUSQUE-LÀ, PRÉFÉRANT LAISSER L'OUVRAGE AUX CARROSSIERS EXTÉRIEURS.

Par Hubert Baradat – Photos Mercedes-Benz Classic





Ces photos montrent que le break était prêt, même s'il s'agissait de fabrications de présérie.

Le break W114/115

Le faux départ

Dès 1966, le break W114/115 est prêt et dessiné de belle manière. Quelques exemplaires seront fabriqués et utilisés par l'usine pour ses besoins de transport. Mais ce modèle W114/115 est une voiture de gamme moyenne aux forts volumes de production auxquels Mercedes-Benz n'est pas habitué. La capacité de fabrication de Sindelfingen n'est alors pas suffisante pour absorber plus que celle des berlines et des coupés ; le break W114/115 ne rencontrera donc jamais son public… qui devra attendre le modèle suivant, le break S123, produit en série en 1978.



Il semble ici que l'usine se servit de ce break pour transporter une berline de course, peut-être une 6.3 litres.

Josef Gallitzendörfer au crayon pour un toit du coupé W114/115.

Le coupé W114/115

Une histoire de pavillon

Alors que l'étude de la berline W114/115 a commencé depuis 1961, c'est fin 1964 que le responsable des études et membre du directoire Fritz Nallinger lance les travaux sur un coupé.

Deux ans plus tard, des maquettes à l'échelle 1 sont présentées selon des dessins de Paul Bracq et Josef Gallitzendörfer. Et c'est le pavillon qui amène à discussion, car si la suppression du pilier central est rapidement approuvée, quatre propositions de montants C sont mises en concurrence. Paul Bracq se souvient : *« L'élégance du pilier arrière ne satisfaisait personne et, en particulier, pas du tout Karl Wilfert, le patron. Et tout cela malgré des tentatives répétées d'amélioration. Et puis un beau jour, un peu las de chercher l'introuvable, j'ai tout simplement repris une custode de Cadillac et miracle, cette astuce un peu grosse a su séduire à l'unanimité ».*

Ces maquettes du pilier C vont de l'*Hofmeister kink* (de Wilhelm Hofmeister, directeur du style BMW sur lesquelles apparut en 1961 ce dessin arrondi de l'angle arrière en bas de la vitre latérale) jusqu'à la forme définitive, large et solide, en passant par un montant élancé et plus léger qui aurait sans doute mieux vieilli. ■







DELAHAYE

2024

AUTOMNE-HIVER

WWW.VETEMENTS-DELAHAYE.FR

Pour la rentrée, de quoi remplir les étagères. À l'échelle 1/43e sauf autre mention.



C36 AMG W202 1997 au 1/18e chez Norev.



710SS W06 cabriolet A par Thrupp & Maberly chez EMC.



680 S 1929 carrossée par Barker chez CMF.



AMGT GT3 team Akkodis Spa 2023 chez Spark.



Break 300 D S124 1989 au 1/18e chez Norev.



290 W18 cabriolet D 1933 chez Tin Wizard.



300 W186 1955 Konrad Adenauer au 1/18e chez Norev.



500 K W29 1935 cabriolet A chez Ilario.



540 K W29 berline 1936 chez Tin Wizard.



G 500 Cabrio au 1/18e chez Ottomobile.



180b W120 break Binz 1958 chez Matrix.



Limousine V123 1978 au 1/18e chez Cult Scale.



CL 600 C140 1992 chez Minichamps.



300 SEL 6.3 W109 au 1/18e chez KK Scale.



Fourgon L319 1957 chez Norev.



300 SL W194 1er Le Mans 1952 au 1/18e chez Spark.



Berline 500 E W124 1992 au 1/18e chez Norev.



Roadster SSK W06 1928 chez Schuco.

AutoScout24

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

Download on the App Store

www.autoscout24.fr

GET IT ON Google Play

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



W202 - C36 AMG
1994, 178 000 kms, 18000 €. France.
E-mail : jan.potineau@gmail.com. Tél. +33764295621



W124 E320 Coupé
400000 kms, 7000 €. France.
E-mail : jan.potineau@gmail.com. Tél. +33764295621



R107 SL 500 automatique
10/1989, 145000 km, toutes options. France.
E-mail : deboute.albert@orange.fr. Tél. +33678918936



W201 190E 2.5 16S
1990, 290000 kms, boite manuelle, 25000 €.
Bordeaux, France. E-mail : gil.pulido@orange.fr.
Tél. +33608051875



R129 600 SL, V12
4 places, historique connu, excellent état, hardtop.
99000 kms, 49500 €. France. E-mail : boiteau.jacky@wanadoo.fr. Tél. +33680364734



W201 190 E 2.3 16V Confort
1986, 122000 km, 24000 €. Perpignan, France.
Tél. +33649+331374



C209 CLK 200
2003, 152000 km, 5500 €. L Isle Adam, France.
Tél. +33677883656



W110 230
1965, 40500 km, 25000 €. Commercy, France.
Tél. +33608558282



W124 300 E 24 S
1990, 137000 km, 5700 €. Perpignan, France.
Tél. +33780628192



W123 200
1982, 132 502 km, 9 400 €. Vendargues, France.
Tél. +33 4 11 92 00 21



R170 SLK 230 K
1999, 197 800 km, 4 490 €. Saint Laurent Du Var, France.
Tél. +33 7 82 92 36 34



R107 300 SL
1988, 119 700 km, 49 900 €. Pornic, France.
Tél. +33 6 77 92 77 96



W201 190 D 2.5
1992, 340 000 km, 6 900 €. Viriat, France.
Tél. +33 7 77 93 06 39



R129 SL 500 A
1996, 145 000 km, 17 500 €. Paris, France.
Tél. +33 7 52 21 62 12



W114 280 CE
1969, 6 638 km, 69 000 €. Toulouse, France.
Tél. +33 5 64 +33 0 2 81



W113 230 SL Pagode
1967, 13 500 km, 74 900 €. Paris, France.
Tél. +33 6 65 44 80 08



W116 280 S
1977, 272 000 km, 3 950 €. Audresselles, France.
Tél. +33 6 11 66 +33 35



W126 280 SEL
1985, 183 850 km, 10 000 €. Cahors, France.
Tél. +33 6 59 75 52 11



W201 190 D 2.5 Confort
1986, 189 900 km, 7 000 €. Saint Etienne, France.
Tél. +33 6 30 61 36 72



R107 SLC 350
1973, 191 444 km, 20 000 €. Paris, France.
Tél. +33 7 69 88 83 37



W203 C 270 CDI Classic
2002, 225 000 km, 3 200 €. Montreuil, France.
Tél. +33 6 65 51 23 93



R230 SL 55 AMG
2002, 114 700 km, 35 000 €. Mauregard, France.
Tél. +33 7 81 93 24 21



R107 SL 450
1978, 199 000 km, 24 500 €. Marigné-Laillé, France.
Tél. +33 6 51 75 51 93



R129 SL 500
1996, 125 000 km, 26 900 €. Anglet, France.
Tél. +33 7 88 06 67 15



R230 SL 500
2002, 78 000 km, 21 000 €. Caluire, France.
Tél. +33 6 52 47 80 08



W201 190 2.3 16
1986, 228 152 km, 27 000 €. Chalons En Champagne, France. Tél. +33 6 89 30 73 40



C126 560 SEC
1989, 236 000 km, 20 000 €. Saint-Étienne-Du-Grès, France. Tél. +33 4 90 49 09 26

AUTOHAUS 60 Chantilly

Garage Réparateur Agréé Mercedes-Benz et Smart

Entretien Mercedes-Benz Contemporaines et Classiques







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

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

*Région Ile de France, autres régions sur demande

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

www.autohaus60.com



LE SPÉCIALISTE DES
PAGODES

■ Restauration ■ Entretien ■ Achat / Vente

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

PARIS PAGODE
MERCEDES SL PASSION



R170 SLK 320 AMG Designo
2001, 59500 km, 22000 €. Dinan, France.
Tél. +33614898909



W163 ML 270 CDI
2004, 225000 km, 7500 €. Nice, France.
Tél. +33699452300



W115 240 Diesel
1975, 88200 km, 10900 €. Lille, France.
Tél. +33695082518



230
1937, 44200 km, 92500 €. Annecy, France.
Tél. +33689963320



W116 280 SE
1978, 252000 km, 16000 €. Amiens, France.
Tél. +33651248322



C208 CLK 230 K
1999, 189000 km, 6300 €. Gouy, France.
Tél. +33650012577



W124 ML 270 CDI A
1989, 385766 km, 3800 €. Les Abrets En Dauphine, France. Tél. +33758903223



W110 190 Heckflosse
1963, 78990 km, 9800 €. Les Clouzeaux, France.
Tél. +33780967978



W210 E 220 CDI
2002, 153000 km, 8000 €. Valenciennes, France.
Tél. +33662084714



C123 CE 230
1984, 105000 km, 29500 €. Paris, France.
Tél. +33638380167



C209 CLK 320
2004, 67818 km, 18900 €. Enghien-Les-Bains, France.
Tél. +33698974040



W203 C 220 CDI
2003, 157000 km, 4800 €. Hochelden, France.
Tél. +33635095502



W113 230 SL Pagode
1966, 73173 km, 95000 €. Gassin, France.
Tél. +33689393071



W113 230 SL Pagode
1965, 130000 km, 52000 €. Don, France.
Tél. +33603405977



W113 280 SL Pagode
1969, 92000 km, 95000 €. La Loubière, France.
Tél. +33659835784



W124 230 E
1984, 123400 km, 4900 €. Villeneuve Saint Georges, France. Tél. +33612954680



W114 280 CE
1972, 3830 km, 23000 €. Monaco, France.
Tél. +33662190819



R107 SL 380
1982, 118400 km, 13900 €. Villeneuve-Lès-Avignon, France. Tél. +33611716718





W140 S 350 Turbo D
1993, 131 000 km, 9 999 €. Poitiers, France.
Tél. +33 6 78 60 86 07



W116 280 S
1977, 224 000 km, 7 500 €. Aulnay-Sous-Bois, France.
Tél. +33 6 69 36 58 23



W124 E 200
1994, 108 000 km, 9 990 €. Montauban, France.
Tél. +33 7 69 69 42 72



W203 C 200 K
2002, 45 000 km, 8 600 €. Nice, France.
Tél. +33 6 15 89 96 20



W463 300 GD
1993, 180 000 km, 30 000 €. La Garde Freinet, France.
Tél. +33 7 72 22 50 38



W126 500 SEL
1985, 80 000 km, 29 900 €. Courbevoie, France.
Tél. +33 6 80 56 32 28



W203 C 240
2000, 123 800 km, 8 900 €. Grenoble, France.
Tél. +33 7 67 85 45 25



W201 190 E 2.0 Confort A
1985, 124 900 km, 4 800 €. Villeurbanne, France.
Tél. +33 7 69 69 88 25



W121 190 SL
1959, 2 500 km, 199 000 €. Paris, France.
Tél. +33 6 27 26 62 44



R107 500 SL
1989, 153 441 km, 35 000 €. Croissy Sur Seine, France.
Tél. +33 6 28 01 76 06



W163 ML 270 CDI A
2003, 281 800 km, 5 950 €. Goussainville, France.
Tél. +33 7 49 08 16 11



W211 E 220 CDI
2003, 153 000 km, 5 800 €. Saint-Laurent-Blangy, France. Tél. +33 7 67 92 26 53



R107 SL 350
1979, 136 500 km, 24 900 €. Seysses, France.
Tél. +33 6 13 72 73 79



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



R129 SL 300
1990, 126 000 km, 19 990 €. Saint Gratien, France.
Tél. +33 7 72 08 30 42



W124 CE 220
1993, 291 000 km, 4 500 €. Tourcoing, France.
Tél. +33 6 95 03 75 65



R129 SL 420
1990, 166 000 km, 52 000 €. Monaco, France.
Tél. +33 4 09 02 27 98



W111 220
1963, 49 937 km, 182 000 €. Chateauvillain, France.
Tél. +33 6 40 41 20 88



W115 240 D
1974, 50 000 km, 8 700 €. Wattignies, France.
Tél. +33 6 59 97 13 09



W201 190 E 2.0
1987, 54 000 km, 15 000 €. Nice, France.
Tél. +33 6 72 28 57 36



R170 SLK 200
1997, 144 020 km, 7 450 €. Verlinghem, France.
Tél. +33 6 87 08 73 28



W210 E 220 CDI CLASSIC BVA
2002, 424 880 km, 3 990 €. Nalliers, France.
Tél. +33 2 51 30 96 90



W124 300 CE 24
1993, 220 000 km, 23 900 €. Valence, France.
Tél. +33 6 71 73 73 41



280 SE
Restauration carrosserie et mécanique, très belle, 22 000 €
PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com



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



450 SL
Remise à niveau, état d'origine exceptionnel, 42 000 €.
PRO. Tél. +33 6 07 14 20 44. lokastarvintage.com



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



R129 SL 500
1990, 24 600 km, 50 000 €. Beausoleil, France.
Tél. +33 7 88 32 77 34



R107 350 SL
1973, 237 150 km, 39 900 €. Guerande, France.
Tél. +33 6 14 01 43 85



C209 CLK 270 CDI Avantgarde A
2002, 319 643 km, 3 500 €. Saint-Armel, France.
Tél. +33 7 53 46 12 21



W113 230 SL Pagode
1967, 207 000 km, 70 000 €. Aix-En-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



R129 300 SL 24
1987, 96 500 km, 54 990 €. Lys Lez Lannoy, France.
Tél. +33 3 20 65 30 32



W460 280 GE Automatic
1986, 169 000 km, 20 900 €. Nice, France.
Tél. +33 7 60 22 07 70



W111 220 SEb
1963, 76 000 km, 109 990 €. Nice, France.
Tél. +33 7 71 67 26 87



R107 380 SL
1984, 205 000 km, 43 000 €. Guérande, France.
Tél. +33 6 14 01 43 85



W108 280 SE
1969, 26 000 km, 33 600 €. Alès, France.
Tél. +33 6 46 05 40 69





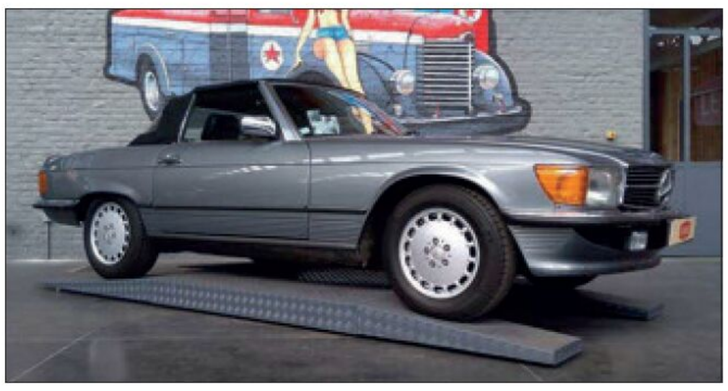
W109 280 SE 3.5 Coupe
1970, 65 500 km, 108 500 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



W203 C 270 CDI Classic
2003, 238 676 km, 4 500 €. Saint-Armel, France.
Tél. +33 7 53 46 12 21



R170 SLK 200
2000, 136 400 km, 7 990 €. Carling, France.
Tél. +33 6 50 50 71 25



R129 SL 300 24
1987, 119 600 km, 49 500 €. Lys-Lez-Lannoy, France.
Tél. +33 3 20 65 30 32



W108 280 SE
1969, 195 000 km, 45 895 €. Gembloux (Belgique), France. Tél. +32 4 95 51 72 00



W111 250 SE
1967, 70 600 km, 33 500 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



R107 SL 500
1987, 206 000 km, 44 900 €. Chateauneuf-le-Roug, France. Tél. +33 6 03 44 86 51



R107 280 SL
1978, 136 700 km, 37 000 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



W113 280 SL Pagode
1969, 40 500 km, 95 000 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



W463 G 500 Long A
2002, 159 000 km, 39 990 €. Boulogne Billancourt, France. Tél. +33 7 86 72 42 11



R107 SLC 350
1973, 84 000 km, 32 000 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



W121 190 SL
1956, 68 872 km, 144 900 €. Haguenau, France.
Tél. +33 3 88 93 85 14



C126 420 SEC
1987, 135 700 km, 26 900 €. Nalliers, France.
Tél. +33 2 51 30 96 90



W124 E 220 Cabriolet
1993, 91 000 km, 23 900 €. Alès, France.
Tél. +33 6 46 05 40 69



W203 C 32 AMG
1988, 84 745 km, 120 000 €. Gaillac, France.
Tél. +33 6 87 97 31 77



W113 280 SL Pagode
1968, 67 000 km, 74 500 €. Chateauneuf-le-Roug, France. Tél. +33 6 03 44 86 51



W180 220 S Ponton
1957, 53 000 km, 69 000 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



W201 190 E 2.0
1991, 164 006 km, 12 980 €. Toulouse, France.
Tél. +33 6 52 68 15 16



R107 SL 450
1979, 177 000 km, 27 000 €. Paris, France.
Tél. +33 6 10 17 24 84

APPAREIL DE DIAGNOSTIC AUTOMATIQUE

pour la lecture et l'effacement des codes défauts.

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



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

Commandez sur
diag-r129.com

Envoi dès réception de la commande





W114 250CE
1971, 32 000 km, 34 900 €. Mont-de-Marsan, France.
Tél. +33 6 48 50 08 40



R107 SL 380
1982, 73 000 km, 39 900 €. Mont-de-Marsan, France.
Tél. +33 6 48 50 08 40



SL 350 BlueEfficiency Pack Roadster 7G-Tronic
03/2012, 132 190 km, toit verre, 43 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



C 63 AMG Coupé Speedshift DCT7
09/2016, 25 320 km, sièges Performance AMG, 74 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



SLK 200 BlueEfficiency Pack Roadster BV6
06/2014, 111 540 km, toit verre, 23 000 €
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com



GLA 250 4-Matic AMG Line Pack Premium Plus 8G-DCT
08/2020, 48 620 km, 41 900 €.
PRO. Tél. +33 6 30 90 84 01, brunelin.com

DSA
PARIS
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 À12H30

+ 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



R107 SL 450
1973, 197 000 km, 29 990 €. Nice, France.
Tél. +33 7 71 67 26 87



W111 220 SE
1963, 110 000 km, 35 000 €. Le Mesnil-en-Thelle, France. Tél. +33 3 62 02 80 00



W121 190 SL
1962, 72 000 km, 159 000 €. Marcq, France.
Tél. +33 6 14 24 11 40



R107 SL 500
1986, 174 340 km, 44 990 €. Mougins, France.
Tél. +33 6 21 16 15 22



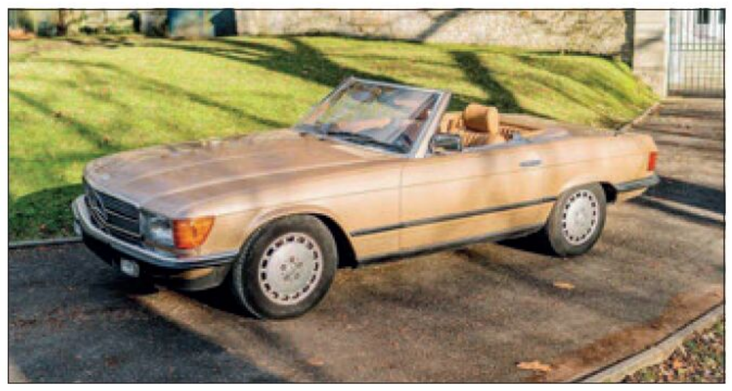
W113 230 SL Pagode
1965, 9 500 km, 96 000 €. Vallauris, France.
Tél. +33 6 64 03 41 68



W121 190 SL
1962, 3 000 km, 117 000 €. Vallauris, France.
Tél. +33 6 64 03 41 68



W111 280 SE Coupe
1970, 30 000 km, 44 000 €. Vallauris, France.
Tél. +33 6 64 03 41 68



R107 SL 500
1982, 199 300 km, 28 000 €. Aix-en-Provence, France.
Tél. +33 6 44 60 38 33



R107 280 SL
1984, 207 602 km, boite automatique, clim, hard top, capote et intérieur en TBE. Entièrement d'origine. Entretien OK. 29 900 €. Tél. +33 6 87 34 36 72

Vos petites annonces gratuites !*

Publiées dans Étoiles passion

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

M	E	R	C	E	D	E	S												

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

Nom : ..... Prénom : .....

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

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

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

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

Clinique ELECTRO - DIESEL

BOSCH
Diesel Service

Etoile 67 Classic

POMPE Avant



POMPE Après



Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

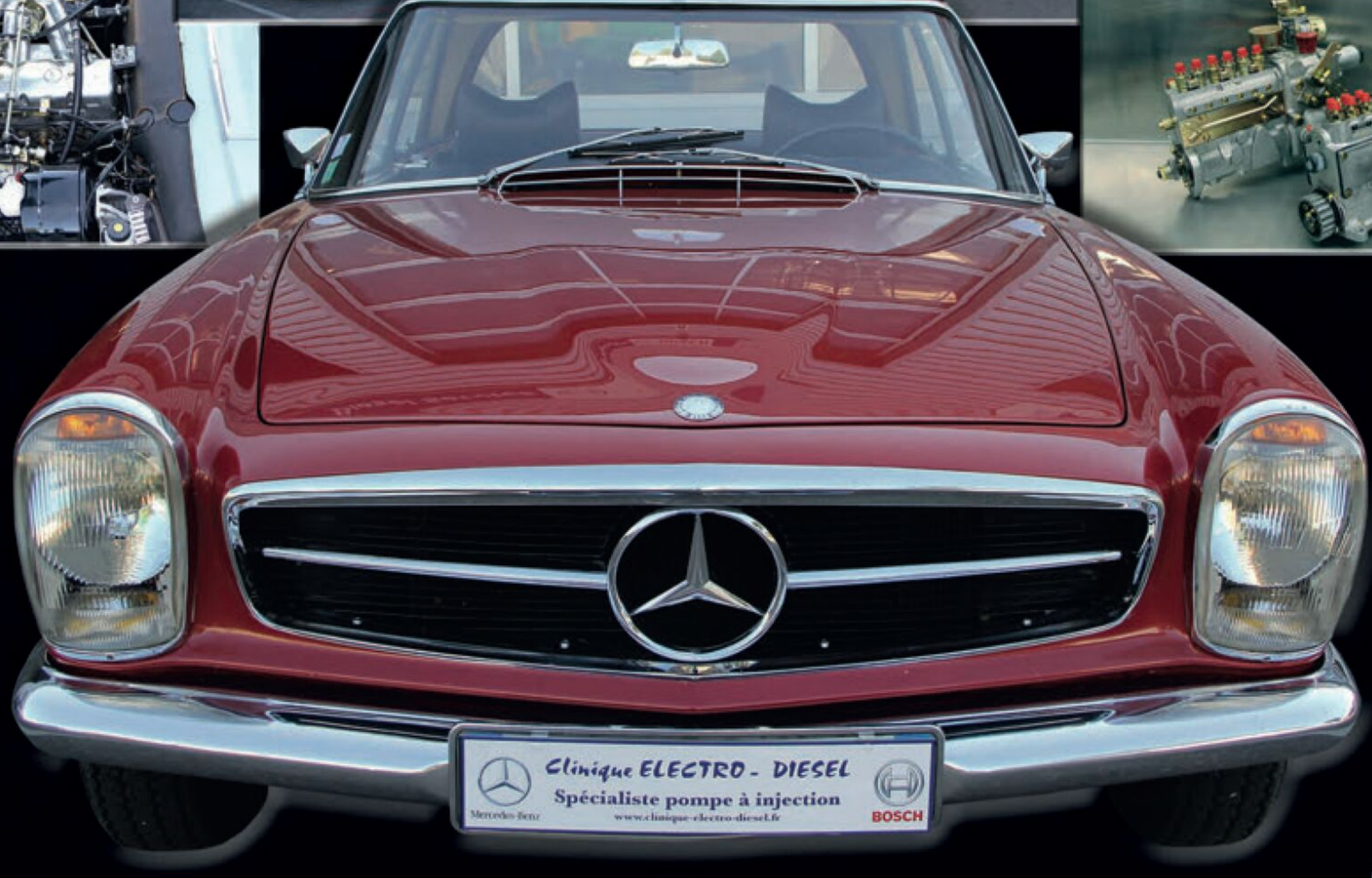




Réparation de pompes à
injection essence
Mercedes 220SE-230SL-250SE/SL
280SE/SL-300SE/SL-600 ect...
Porsche 911 2,0L-2,2L-2,4L-2,7L







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





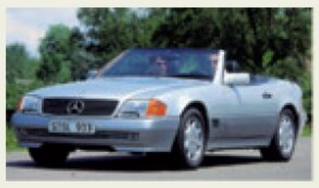

CARROSSERIES		MODELES	ANNEES	COTE -	COTE +
Les « 220 »					**W187**
W187	berline	220	51-54	13 000	24 000
W187	cabrio A	220	51-55	60 000	110 000
W187	cabrio B	220	51-53	50 000	120 000
W187	coupé	220	53-55	35 000	65 000
Les « 300 »					**W186 - W188 - W189**
W186	limousine	300 /b /c	51-57	25 000	60 000
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.

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

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

Plus de 70 évènements à consulter sur notre site internet !

Pour devenir membre :
https://mb-france.mercedes-benz-clubs.com rubrique **« Adhésion »**
Abonnement au magazine ETOILES-PASSION inclus dans votre adhésion

clubmbf@gmail.com

Club Mercedes-Benz France

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

Club 4x4 Mercedes-Benz de France
Stéphane Fighera
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
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
100% INDÉPENDANT. 100% NON OFFICIEL. 200% PASSIONNÉS!

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

BPM Heritage



BMW 1600 1966
Etat d'origine



Mercedes 230 SL 1965
60 000 km Etat d'origine



Peugeot 504 GL 1969
67 000 km



Austin-Healey 3000 MKII 1962
Restaurée



Jaguar MKII
52 000 km d'origine



Mercedes 300 SEL 1972
67 000 km d'origine

Mercedes 430 SEL 6.9 1976

Lamborghini Countach 25e anniv 1989

Audi TT 180 ch 1999
68 000 km d'origine

Jaguar type E 3.8 1961
Plancher plat

Renault Dauphine 1958
8 800 km d'origine

Mercedes 300 SL 24 1988
8 500 km



VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION

www.bpmheritage.fr

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

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

RALF TECH

cnes
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