

Étoiles

PASSION

#48 FÉVRIER - MARS - AVRIL 2020

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



6^E FESTIVAL
ÉTOILES
PASSION

UNE MERCEDES
DE COLLECTION
OFFERTE !

(1 CHANCE SUR 100
DE LA GAGNER)

114/115 LE RETOUR DES 70'S



B+B



**Une saga
techno très 70s**

W126



**Dictateurs
et tuners**

STROMLINIE



**Renaissance d'une
beauté absolue**

GOLDEN BOY



**Passion et gestion
de fortunes**

**Cape
Éditions**

France métré 6,90 € - DOM/S : 7,60 € - BEL/LUX 7,80 € -
ESP/PORT CNT : 7,90 € - CH 11,50 CHF - MAR : 7,0 mad



L 12454 - 48 - F : 6,90 € - RD



Nouvel EQC. Enjoy electric.

Depuis plus de 133 ans, Mercedes-Benz innove pour vous offrir le meilleur de l'automobile. Un nouveau chapitre s'ouvre aujourd'hui avec le Nouvel EQC 100 % électrique, le premier-né de notre nouvelle gamme EQ.



Vivez une expérience 100 % électrique et de nouvelles sensations à bord du Nouvel EQC.



Autonomie (km) : 445-475 (NEDC corré) - 374-414 (WLTP). Consommations électriques combinées en kWh/100 km du Nouvel EQC 400 4MATIC (cycle mixte) : 19,7-20,8 (NEDC corré) - 22,3-25,0 (WLTP). Emissions de CO₂ en g/km (cycle mixte) : 0. Enjoy electric : vous allez adorer l'électrique. Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 - RCS Versailles.





MARQUE PREMIUM MASCULINE

SOINS MASCULINS

VISAGE - BARBE - CHEVEUX

À DÉCOUVRIR SUR DEFIPOURHOMME.COM



CONÇU ET FABRIQUÉ EN FRANCE



ÉTOILES

Directeur de la publication :

Pascal Dro
pascal@etoilespassion.com

Directeur artistique : Benoît Gatt**Ont collaboré à ce numéro :**

Gilles Baillon, François Lescoup,
Michel Tona, Pierre Sintel, Maxime
Donguy, Rafael Moreno

Secrétaire de rédaction :

Sylvain Lhote

Photographes : Philippe Boutié,
Daimler AG, Archives Rainer Buchmann,
Archives Michel Tona, Emmanuel
Lattes, Bram Cortis (1000sel.com)

Webmaster : Laurent Escoula
laurent@etoilespassion.com

Rédaction :

19, rue Ledion - 75014 Paris
www.etoilespassion.com

Publicité :

Cape Régie au 06 80 02 82 16

Abonnements :

ABOMARQUE/ÉTOILES PASSION
CS 63656

31036 TOULOUSE CEDEX 1
TÉL. : 05 34 56 35 60

capeeditions@abomarque.fr

Distribution MLP

Réglages de diffusion : Kap Média

Routage : Routage Catalan

Dépôt légal à parution

N° ISSN 1963-2347

Imprimé en Espagne par :

Litografía Rosès

Étoiles Passion et tous les titres publiés
par Cape Éditions sont adhérents
de la FFVE sous le numéro #P364.



Tous droits de reproduction réservés.
Les manuscrits adressés au journal
ne seront renvoyés à leurs auteurs que dans
la mesure du possible.

Étoiles Passion n'a aucun lien éditorial
ou commercial avec Mercedes-Benz France
ou Daimler AG.

PHOTOS DE COUVERTURE D.R.



PHILIPPE BOUTIE

Renversante !

Il s'agit bien entendu de l'année 2019 d'*Étoiles Passion* qui, grâce à vous, a battu tous ses records passés. Nous sommes désormais 4 270 membres du groupe *Étoiles Passion* sur Facebook (bravo Laurence !) et près de 2 000 abonnés au magazine dont les ventes en kiosque sont en hausse de 15 %. Ces chiffres ne sont pas juste bons ou meilleurs : ils sont tout simplement exceptionnels. Et très prometteurs pour l'avenir.

Bref, dans un contexte actuel des plus moroses, cette passion, que nous aimons tant partager, pour les Mercedes-Benz d'hier et d'aujourd'hui nous donne de quoi nous réchauffer jusqu'aux beaux jours.

Alors, bravo à toutes et à tous. Nous devons continuer et essayer de grandir encore pour pouvoir passer à six numéros par an... en 2021. En attendant, nous nous retrouverons le 30 mai prochain à Pau, en Béarn, pour un week-end exceptionnel avec des passionnés et des collectionneurs espagnols, anglais, français et belges. Au programme : balade en montagne, dîners gastronomiques et plein de bonnes choses et de moments inoubliables. Inscrivez-vous vite : il y aura, à nouveau, cent équipages au départ et pas un de plus. Vous pouvez le faire dès à présent en page 40 de ce numéro ou sur etoilespassion.com.

Et n'oubliez pas : une Mercedes de collection sera tirée au sort et offerte au plus grand veinard de ce 6^e Festival *Étoiles Passion*.

Enfin, si vous souhaitez des explications concernant la photo ci-dessus, sachez qu'elle a été réalisée au printemps dernier... à l'occasion d'une campagne de publicité pour une marque de maillots de bains ! Eh oui, *Étoiles Passion* est sur tous le fronts...

Alors, à très vite et bonne lecture de ce 48^e volume d'*Étoiles Passion* que nous avons souhaité varié, riche, pointu et ouvert à tous les fans de l'Étoile, débutants comme confirmés !

pascal@etoilespassion.com

LAURENT FERRIER

GENEVE



ANTOINE DE MACEDO

Horloger

28 RUE MADAME, 75006 PARIS, FRANCE



TOURBILLON GRAND SPORT

EXCLUSIVE MANUFACTURE-MADE
TOURBILLON DOUBLE HAIRSPRING
BROWN GRADIENT DIAL / RUBBER STRAP
POWER RESERVE : 80 HOURS
WATER RESISTANT AT 100 METERS
STAINLESS STEEL CASE



8 Actus

Échos, trouvailles, dernière minute...

12 Boîte à gants

News, clubs et forums

14 Prototype

300 SL Gullwing roadster

16 Portfolio

Les corbillards Mercedes à Funecap 2019



20 Repères

Nouveau GLA, Mercedes-AMG GLE 63 et 63S, GLE coupé, Mercedes-Maybach GLS 600, Classe V Marco Polo

26 Restauration

Mercedes-Benz 540 K Stromlinie 1938

28 Focus

Eva-Maria et Ewy, des femmes dans la course

32 Formule 1

W196 R Stromlinie 1954-1955

36 Clin d'œil

José Meiffret : 200 km/h à bicyclette ?

38 Drôles de calendres

Le remède aux feuilles mortes

40 Festival 2020



Chaque jour, partagez votre passion pour les Mercedes en rejoignant le groupe **Étoiles Passion** sur Facebook.

Inscrivez-vous dès maintenant !

42 Créateurs

b+b, la Rainer touch

48 Famille

Maxime Donguy et sa 250 W114 1971

56 Rafael Moreno

« Un hobby qui dévore mon temps »

62 Anniversaire

La Classe S W126 a quarante ans



68 Tuning

S-travagantes !

72 Histoire

Les Mercedes des rois et des chefs d'État - 1900-1940 - 1^{re} partie

82 Miniatures

Mini-autos et maxi-passion

86 Petites annonces

96 Cotes Oldtimerset Youngtimers

Les Mercedes anciennes, ce mois-ci



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

6^e FESTIVAL ÉTOILES PASSION

INSCRIPTIONS
OUVERTES !



PHOTO DR

C'est donc dans le cadre prestigieux du Grand Prix de Pau Historique, les 29 et 30 mai, au cœur de la capitale du Béarn, que se déroulera le 6^e Festival Étoiles Passion. Alors, si vous avez une Mercedes, ancienne ou récente, foncez en page 40 ou rendez-vous sans tarder sur etoilespassion.com pour vous inscrire. Nous étions plus d'une centaine en 2019 pour une journée qui restera inoubliable. Au programme : exposition des autos sur la plus belle avenue de Pau, concours d'état avec de beaux cadeaux, dîner gastronomique du Sud-Ouest le samedi

soir, affiche de l'évènement numérotée, plaque émaillée de calandre collector offerte à tous les participants et, surtout, une ambiance de partage et d'échange à nulle autre pareille, sans snobisme et avec beaucoup de bonne humeur. Le thème de cette 6^e édition ? Les années 1960. Vous pourrez également parler avec des experts, des professionnels et même acheter ou vendre votre Mercedes sur place. Cerise sur le gâteau : une authentique Mercedes de collection sera tirée au sort et remportée par l'un ou l'une des participant(e)s !



PHOTO DR

UNE W126 SUSPENDUE AU BALCON !

Est-ce l'œuvre d'un énième artiste un peu cintré ? Un coup de com' gratuit ? Toujours est-il qu'il fallait oser le dire et du talent et du courage pour le faire. Fous de Mercedes-Benz depuis plus de quarante ans, les Mannes père et fils sont également fous d'art vivant. Ils ont notamment suivi la carrière de l'artiste russe Dimitri Tsykalov, qu'ils connaissent depuis des lustres. Alors, lorsqu'a été évoquée cette idée, qui allait être baptisée *Haute Couture*, tous ont dit banco. Il a fallu ensuite des calculs de force par des ingénieurs, la préparation de la voiture et des maquettes de travail successives... Tout cela a duré près de six ans. Mais, le 18 octobre dernier, la W126 était bien suspendue à son cintre au-dessus de l'immense parking du Garage Mannes (36, rue François Mitterrand, 94200 Ivry-sur-Seine), spécialisé dans les Mercedes-Benz. Sur Facebook, tapez « Garage Mannes ».

MERCEDES-BENZ : 9^e ANNÉE DE HAUSSE DES VENTES

En 2019, les livraisons de belles étoilées auront été encore plus nombreuses que les années précédentes. 2 339 562 exemplaires, très exactement, sont sortis des usines Mercedes du monde entier. Cette neuvième

année-record consécutive et une croissance de 1,3 % valent à Mercedes-Benz de conserver sa position de leader mondial parmi les marques de voitures de luxe. À noter que la Chine, premier marché de la marque, reste

son principal vecteur de la croissance, avec 693 443 véhicules et 6,2 % de croissance. Après la Chine, les principaux marchés demeurent l'Allemagne et les États-Unis, comme on pouvait l'imaginer.



MERCEDES PAR JAMES CAMERON

PHOTO DAMIER AG

Au CES de Las Vegas, Mercedes-Benz a dévoilé une piste intéressante pour la mobilité durable de demain en présentant un nouveau concept : le Vision AVTR, qui associe de manière innovante l'humain, la machine et la nature. Ola Källenius, président de Mercedes-Benz AG, a présenté cette étude visionnaire en compagnie de James Cameron, cinéaste oscarisé et créateur d'*Avatar*, qui a collaboré à cette réalisation. « Non seulement il est magnifiquement conçu, mais il créera une connexion plus étroite avec l'utilisateur et l'environnement qui l'entoure. Espérons que cela

se traduira par une meilleure compréhension de notre responsabilité envers le monde dans lequel nous vivons », a déclaré Jon Landau (producteur des films *Avatar*). Ce qui fait tout l'intérêt du concept Vision AVTR ? Sa batterie révolutionnaire à base de graphène, exempte de terres rares et de métaux lourds, développée chimiquement à partir de cellules organiques. Les matériaux de la batterie sont compostables et donc entièrement recyclables. La mobilité devient alors indépendante des ressources fossiles tout en ayant zéro impact environnemental. Il fallait y penser !



MAT WATCHES 107 montres « 107 » sur mesure et pas une de plus

En matière de haut couture automobile, Fabrice Pougez, l'horloger français qui se cache derrière la discrète enseigne MAT Watches, s'y connaît. Il a réalisé 107 montres automatiques de ville pour chaque participant de la journée 107 du 7 juillet dernier. La couleur du cadran est assortie à celle de votre 107, le bracelet en cuir à celle de la sellerie et le boîtier est orné de la gravure de son numéro de série, de son année et de son type au dos, ainsi que de son profil sur le côté, le remontoir passant à gauche. Commercialisation uniquement sur matwatches.com. Contact : 06 75 07 68 02.



PHOTO DR

La 222 222° Classe V est sortie de l'usine espagnole de Vitoria le 17 décembre dernier. Et jamais, chez Mercedes, on n'aurait imaginé qu'un « utilitaire » de ce gabarit puisse atteindre un tel chiffre. Avec 63 500 exemplaires livrés en 2019, la Classe V bat à nouveau son record de ventes mondial. Restylée en janvier 2019 et notamment pourvue du nouvel ensemble moteur OM654-boîte automatique 9G Tronic+, la Classe V a obtenu ses meilleurs scores en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Russie et en Suisse.

LE SAVIEZ-VOUS ?



Cet emblème raconte l'histoire de l'entreprise AMG. Le pommier et le ruisseau symbolisent la localité d'Affalterbach (affalter = « pommier », bach = « ruisseau »), les lauriers rappellent les succès en course, tandis que les cames, la soupape et le ressort de soupape représentent le cœur d'AMG : la construction de moteurs.



PLAQUES ÉMAILLÉES ET AFFICHES 2019 : LES DERNIÈRES !

Si vous avez raté le 5^e Festival Étoiles Passion, qui a eu lieu dans l'Oise en avril dernier, sachez qu'une vingtaine de plaques émaillées collector réalisées pour l'occasion sont encore disponibles pour 26 € port compris (commande sur etoilespassion.com ou par chèque à l'ordre de Cape Éditions). De plus, les dernières affiches des cinq premiers festivals seront très prochainement mises en ventes sur notre site. Patience !



GUIDE COLLECTION 2020 : UN VRAI SUCCÈS !

Vous avez été plus de cinq mille à acheter le premier hors-série de l'histoire d'Étoiles Passion. Si ce guide d'achat 2020 des Mercedes de collection n'est désormais plus disponible en kiosque, vous pouvez toujours le commander en ligne sur le site etoilespassion.com.



Alexandra et Éric au Monte-Carlo

L'histoire est très belle. Peu après leur rencontre, Alexandra et Éric Weiland n'ont pas souhaité s'offrir une maison ou un voyage au bout du monde, mais bien une Mercedes pour disputer ensemble le Rallye Monte Carlo. Bien connu des lecteurs d'*Étoiles Passion*, Éric est aussi le créateur du Garage Bonne Route, restaurateur exemplaire de Mercedes-Benz à Freyming-Merlebach (57). Si bien que le premier achat en commun des deux jeunes mariés a été une Mercedes 220 S, identique à celle qui a remporté le Rallye de Monte-Carlo il y a soixante ans. Restauration de la carrosserie, retour à la couleur originelle *steingrau* (gris pierre), réfection totale de la mécanique et petite préparation moteur... Plus de 220 heures de travail et près de 20 000 € de pièces ont été nécessaires pour, qu'au bout de quatre ans, la voiture soit prête. Aussi, dès qu'ils ont vu l'affiche du Monte Carlo Historique, qui représente l'originale « Schnock-Moll » de 1960, Alexandra et Éric y ont vu un signe. À l'heure de boucler ce numéro, l'équipage de choc, supporté par l'enthousiasme des lecteurs d'*Étoiles Passion* et du Club Mercedes-Benz France, aura déjà terminé l'épreuve. Vous retrouverez le récit complet dans *Étoiles Passion* #49 et il aura été diffusé, en direct, sur la page Facebook du Garage Bonne Route.

PHOTOS DR



FORMULA E : les Flèches d'Argent brillent au lithium

Après leurs tonitruants débuts en Arabie Saoudite (deux podiums !) dans le très disputé championnat de Formula E, les Mercedes-Benz EQ pilotées par Nyck de Vries et Stoffel Vandoorne ont à nouveau brillé au Chili. Quand on sait que les écuries de tête de ce championnat sont souvent celles qui possèdent le plus d'expérience, cette entrée en matière promet beaucoup. Ainsi, Nick de Vries a gagné cinq places en course et roulé en 3^e position avant qu'une pénalité ne le retrograde en 5^e place. Ce fut plus difficile, en revanche, pour Stoffel Vandoorne, qui a terminé 6^e. Grâce à ses deux podiums saoudiens, il conserve cependant la tête du championnat avec 38 points contre 35 à Alexander Sims. Le Mercedes-Benz EQ Formula E Team est, quant à lui, 2^e chez les constructeurs avec 56 points, derrière BMW i Andretti Motorsport, qui a accumulé 60 points. Prochaine manche : Mexico City le 15 février.



MUSÉE MERCEDES-BENZ : 850 954 VISITEURS EN 2019

Depuis l'ouverture du musée aux portes du site de production d'Untertürkheim, en 2006, l'année 2019 se place à la troisième position des meilleures affluences, après 2007 et 2017. L'année a été marquée par l'organisation d'événements prestigieux et attendus tels que l'exposition *Stories of the G*, qui fermera ses portes en avril et dont nous vous avons beaucoup parlé en 2019.

HISTOIRE

Des Wanderer fabriquées par Mercedes-Benz

Il y a 90 ans, en janvier 1930, afin de sauvegarder les emplois de l'usine de Sindelfingen, Daimler-Benz signait un contrat de fabrication de carrosseries avec un autre constructeur, Wanderer, pour son modèle W11. Cela durera deux ans pour 2 700 voitures produites. En 1932, Wanderer sera inclus dans le nouveau groupe Auto-Union (avec Audi, DKW et Horch), créé pour répondre aux grandes difficultés économiques de l'époque.



La TSF en voiture !

Depuis le 28 février 1950, les 170 V et 170 S, ainsi que les modèles Diesel, reçoivent une option épatante : une radio montée au milieu du tableau de bord ! Très vite on renommera ce système embarqué du doux petit nom d'autoradio.





RESERVOIR

SWISS MADE



GT TOUR

MINUTE RÉTROGRADE | HEURE SAUTANTE | RÉSERVE DE MARCHÉ

[RESERVOIR-WATCH.COM](https://reservoir-watch.com)

[#RESERVOIRWATCH](https://twitter.com/ReservoirWatch)

RESERVOIR Watch, S.A.S. - RCS Paris 821 693 520 - 2019

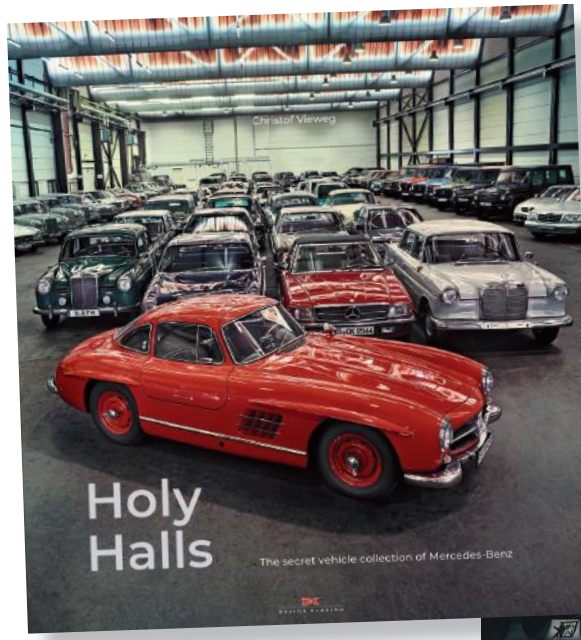
Collections disponibles sur

Bordeaux : Mornier Horloger
Deauville : Printemps
Lille : Printemps
Lyon : Maier Horloger
Marseille : Printemps Terrasses du Port
Monaco : Temps et Passions

Paris : Printemps Haussmann, Printemps Vélizy 2, Nous, XP Joaillier
Galeries Lafayette Champs Elysées, Royal Quartz Paris, Royal Quartz Roissy,
Les Montres Bonaparte, Les Montres Passy
Reims : Gay Joailliers
Saint Tropez : Lili Brooks
Thionville : Daniel Gérard Joaillier

Contact
contact@reservoir-watch.com
01 42 89 11 79
reservoir-watch.com
[#ReservoirWatch](https://twitter.com/ReservoirWatch)

Vient de paraître



Les nombreuses Mercedes des réserves du Musée de Stuttgart (En allemand : *Heilige Hallen - Die geheime Fahrzeugsammlung von Mercedes-Benz.* En anglais : *Holy Halls - The Secret Car Collection of Mercedes-Benz.*) par Christof Vieweg, photos d'Igor Panitz et Harry Ruckaberle. Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 244 pages, 207 photos et illustrations, 26,9 x 28,9 cm. Commander sur <https://www.mercedes-benz-classic-store.com/en/literature-media/books/1642/book-holy-halls?owda=misc&number=B66057968&c=64>.



Le dernier 300 SL Register Edition No. 3 Final Edition d'Eric Le Moine. 650 pages et de nouvelles photos uniquement. En anglais, allemand et français. Commander à info@mercedes300slregister.com ou sur <https://www.mercedes300slregister.com/order-en.html>.

Clubs & Forums

Partagez votre passion et vos intérêts dans ces clubs et sur ces forums attachés à la marque ou à un modèle.

Club Mercedes-Benz France
Amateurs de Mercedes-Benz, inscrivez-vous au club, vous êtes les bienvenus !
<http://mb-france.mercedes-benz-clubs.com>

CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE
Avec les sections :
• SL tous types
• Youngtimers
• Limousines
• oldtimers

AMICALE DES MERCEDES
Rejoignez le CLUB 100% dédié aux Mercedes W124
www.W124.ORG

CLUB 4x4 Mercedes-Benz de France
www.clubmbf.com

MERCEDES-BENZ CLUB 190 SL FRANCE
Adhérez au Club 190 SL
www.190sl-France.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes Damien
Tout l'univers de Mercedes en un seul forum !
<http://mercedes-benz.forumactif.com>
Site web : www.mercedes-damien.com

1970 MB 80
forum sur les MERCEDES des années 1970/80

club-mercedes-passion.com
Club Mercedes-Passion

Le forum des passionnés de Mercedes-Benz et de Porsche
Le relais Mercedes-Benz PORSCHE
www.lerelaismercedesporsche.com

auto forever
www.auto-forever.com



URBAN CLUB
ÉDITION LIMITÉE 107
MONTRE AUTOMATIQUE DE FABRICATION FRANÇAISE
merairterre.com





Étude carrosserie

POURQUOI FAIRE SIMPLE ?

Quand une idée semble bonne, pourquoi ne pas la décliner par ailleurs ? Parce que cela peut s'avérer franchement saugrenu !

Texte : Gilles Baillon – Photos : Daimler AG

Ainsi, le département développement carrosserie de Sindelfingen crut bon de reprendre l'idée des portes papillon du coupé 300 SL... sur le hard top du roadster. Cela compliqua bien la chose pour apporter peu d'agrément. Bien sûr, cela n'entra pas en production. Après tout, c'est en se trompant qu'on apprend... ■



Pour comparaison, voici le hard top de série sur un roadster immatriculé à Boblingen, lieu proche de Stuttgart et centre d'essais de Mercedes.

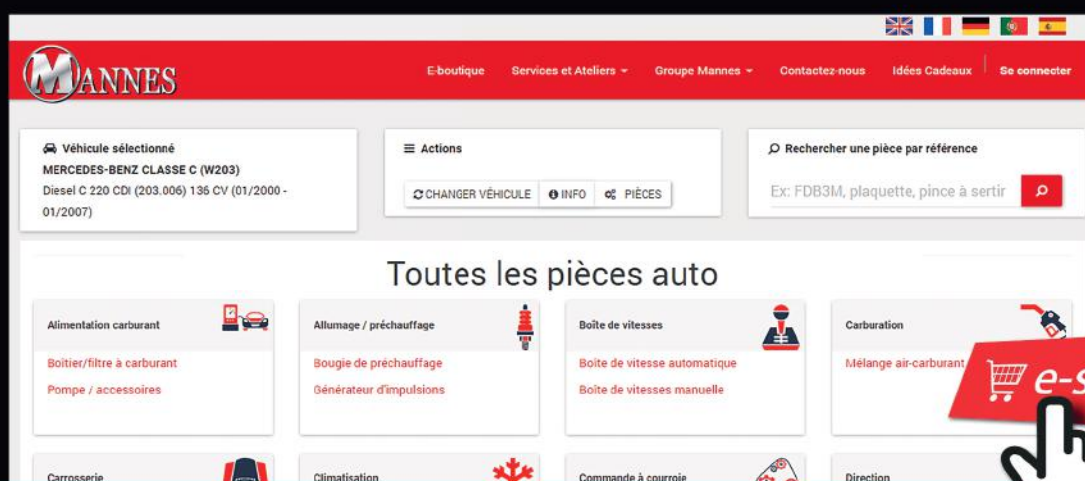


Hormis pour un géant manquant de souplesse, difficile de trouver une utilité à ce rappel des portes papillon.



Besoin d'aide pour votre commande web ?

Tél. : 01.41.50.53.71



Vente de pièces détachées
www.mannes.fr

5

GARAGES À VOTRE SERVICE !
Le spécialiste indépendant pour véhicules Mercedes



Mannes Paris Nord

2, rue Davoust - 93500 Pantin

> Tél. : 01.48.46.82.82

Mannes Paris Sud

36, rue François Mitterrand - 94200 Ivry-sur-Seine

> Tél. : 01.46.72.36.36

Garage de L'Île Saint-Louis

5, Boulevard Henri IV - 75004 Paris

> Tél. : 01.43.54.55.64

Mannes Lyon

21, rue Georges Marrane - 69200 Vénissieux

> Tél. : 04.78.78.94.94

Mannes Bordeaux

Rue Cantelaudette - 33310 Lormont

> Tél. : 05.56.78.14.14

MORTELLES !

Âge pivot, espérance de vie, convention obsèques : des termes de plus en plus présents dans notre quotidien et qui, malgré tout, font toujours aussi froid dans le dos ! Alors, après les Gilets Jaunes et les grèves à répétition, regardons la vie du bon côté ! Humour noir de rigueur pour ce sujet qui vous dévoile les plus « belles » Mercedes-Benz funéraires présentes lors du dernier Salon Funecap.

Texte et photos : Michel Tona



Souvenez-vous de la cérémonie consacrée à notre Johnny national à La Madeleine. Il ne vous a pas échappé que toutes les voitures - corbillard et autos de cortège - étaient des Mercedes. La marque à l'Étoile demeure, en effet, un choix très sûr en matière de dernier voyage. Comme pour les mariages, il s'agit de marquer le coup, si l'on peut dire, et de s'éclipser avec classe. Du moins si l'on en a les moyens. En France, la plupart du temps, ce sont des Vito, Viano ou Classe V aménagés que choisissent les entreprises du secteur. Mercedes-Benz France présentait d'ailleurs à la grand-messe du funéraire du Bourget son premier Vito électrique livré à un client sur le stand Ducarme (groupe Gruau), l'un des meilleurs faiseurs français. Noirs ou gris, ces eVito, avec 150 km maximum d'autonomie, transporteront les familles du lieu de la cérémonie



Filiale du carrossier espagnol Transforma 21 spécialisé dans les ambulances, corbillards et véhicules de police, Bergadana est l'auteur de ce « corbillard-limousine » dénommé Stylo. Il dispose de deux astucieux coffres de rangement - pratiques pour ranger les bières (!) - afin faciliter le service funéraire et d'organiser la cérémonie dans les meilleures conditions.

Depuis près de cinquante ans, l'Italien Pilato propose des limousines et des corbillards « sur mesure » sur base Mercedes ou Jaguar. Ici le Norma deux places, que son constructeur décrit comme « l'origine de la beauté ». Du Botticelli, en somme...





Le eVito de chez Ducarme a fière allure : jantes en alliage, peinture métallisée, sonorisation pour diffusion musicale ou utilisation d'un micro, support d'urne, etc.

au cimetière sans pollution ni nuisances olfactives ou sonores. À en croire les professionnels, il existe une réelle demande des familles pour des corbillards zéro émission, de même que pour des cercueils en bois issus de forêts écoresponsables, avec vernis à base d'eau, etc. Autre témoin de cette tendance verte : un très grand break E 250 hybride sur l'un des stands. Les breaks Classe E, rallongés avec plus ou moins de goût, sont, en effet, de ceux que l'on remarque. Si, côté Mercedes, le carrossier allemand Binz (oui, vous avez bien lu) est bien connu, les réalisations les plus spectaculaires sont transalpines, comme celles d'Elena ou de Pilato. La Mafia n'est-elle pas essentiellement constituée de pieux serviteurs du Très-Haut ? Du producteur au consommateur, en somme... À Funecap 2019 (un nom pareil, ça ne s'invente pas !), il y avait même un corbillard construit sur base de Classe S et un autre usant d'organes - qu'est-ce qu'on rigole ! - de Maserati Ghibli ! Presqu'aussi rares, on trouve également sur cet étonnant marché des corbillards sur base de Porsche Panamera, de Jaguar XF ou même de Tesla Model S ! ■



Saga Classic



DISTRIBUTEUR ET RÉPARATEUR AGRÉÉ MERCEDES-BENZ

VENTE & ACHAT, ENTRETIEN & RESTAURATION
de voitures de collection.



MERCEDES-BENZ 170S CAB A
Année 1951 / 200 kms
Restauré à neuf
220 000 €



MERCEDES-BENZ 170DS SALOON
Année 1954 / 81 400 kms
Ancien patrimoine Mercedes France
49 000 €



MERCEDES-BENZ 190SL
Année 1961 / 92 000 kms
Très bon état, restauration atelier SAGA
139 000 €



MERCEDES-BENZ 190SL
Année 1960 / 300 kms
Restauré à neuf
215 000 €



MERCEDES-BENZ 190SL
Année 1962 / 250 kms
Restauré à neuf
215 000 €



MERCEDES-BENZ 280SL Pagode
Année 1970 / 90 000 kms
Bon état, suivi SAGA
125 000 €



MERCEDES-BENZ 280SL Pagode
Année 1969 / 400 kms
Restauré à neuf
205 000 €



MERCEDES-BENZ 230SL Pagode
Année 1967 / 300 kms
Restauré à neuf
194 500 €



MERCEDES-BENZ 500SL
Année 1986 / 60 000 kms
Très bon état, restauration atelier SAGA
79 000 €



MERCEDES-BENZ CLK
Année 1999 / 40 000 kms
1^{ère} main, traçabilité
14 000 €

www.saga-classic.com

Tél. 02 52 59 55 00
(85) LA ROCHE SUR YON - (59) LILLE

>> RETROUVEZ-NOUS HALL 1 <<

SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ À TOUJOURS UN FUTUR

05 - 09
FÉVRIER 2020

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 123

RETROMOBILE
RETROMOBILE

VENTE AUX ENCHÈRES ARTCURIAL 07 FÉVRIER
// Mecarcars





Nouveau GLA **Plus court, plus haut**

Il arrivera au printemps, perdant 1,5 cm en longueur mais gagnant 10 cm en hauteur et offrant donc plus d'espace intérieur. Le nouveau GLA sera équipé du freinage d'urgence assisté, d'autres équipements du Pack Assistance et, bien sûr, de l'option 4Matic. Côté moteurs, la plupart, essence comme Diesel gagne en puissance et le GLA 35 4Matic AMG de 306 ch coiffera la gamme. Des versions hybrides, puis EQA tout électrique arriveront par la suite. ■





Mercedes-AMG GLE 63 4Matic+

Mercedes-AMG GLE 63 S 4Matic+

La suite du premier ML AMG...

Il y a vingt ans, le ML 55 AMG (type W163) affichait les 347 ch de son 5.5 V8 et visait avant tout les clients nord-américains, sa conception favorisant les prestations routières. Aujourd'hui, les versions V8 AMG de la Classe M ne dépassent pas 4.0 litres mais proposent 571 et 612 ch, une boîte automatique à neuf rapports, la coupure de quatre cylindres à la levée de pied, un alterno-démarrateur EQ Boost (+ 22 ch) et un réseau électrique 48 V, nouveau pas vers l'hybridation. S'y ajoutent une suspension pneumatique réglable et différents programmes de conduite, sportive ou confortable selon l'humeur ou le besoin du moment. ■



GLE Coupé

Encore un faux SUV

Le marché automobile mondial ne sait plus où donner du SUV. On en trouve même chez Rolls-Royce, Aston Martin et bientôt Ferrari. C'est dire ! Chaque gamme Mercedes-Benz ayant le sien, du GLA au GLS, il ne reste donc plus qu'à proposer des SUV qui n'en sont pas puisqu'ils offrent un habitacle équivalent à celui d'une berline. On les appellera Coupé car on a aplati leur toit, et tant pis si un coupé ne doit avoir que deux portières... Véhicules haut-de-gamme aux équipements de confort et de sécurité dernier cri, les Mercedes-Benz GLE Coupé - tous en 4Matic - sont déclinés en versions 350 d, 400 d, 350 de (hybride) et Mercedes-AMG GLE 53 4Matic+ Coupé, qui offre 435 ch. ■





SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

05 - 09
FÉVRIER 2020

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE
🐦 📘 📷

VENTE AUX ENCHÈRES **ARTCURIAL** 07 FÉVRIER
// Motorcars



Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic Trop de luxe tue le luxe



Par ses dimensions et les prestations qu'il propose, le SUV GLS est plutôt nord-américain qu'euro-péen. Mais, en version Mercedes-Maybach, il atteint le luxe à la Chinoise. C'est-à-dire la technologie haut-de-gamme du Mercedes-Benz GLS, les performances du Mercedes-AMG GLS et le confort et le luxe exacerbé d'un Mercedes-Maybach et l'ensemble à la sauce chinoise. Soit une version longue bénéficiant aux places arrière, des couleurs et décorations exotiques, des jantes de 23 pouces, des marches latérales électriques, des sièges de massage allongés et climatisés, une glacière à champagne avec coupes en argent et un diffuseur de parfum. Cela devrait vous suffire... ■

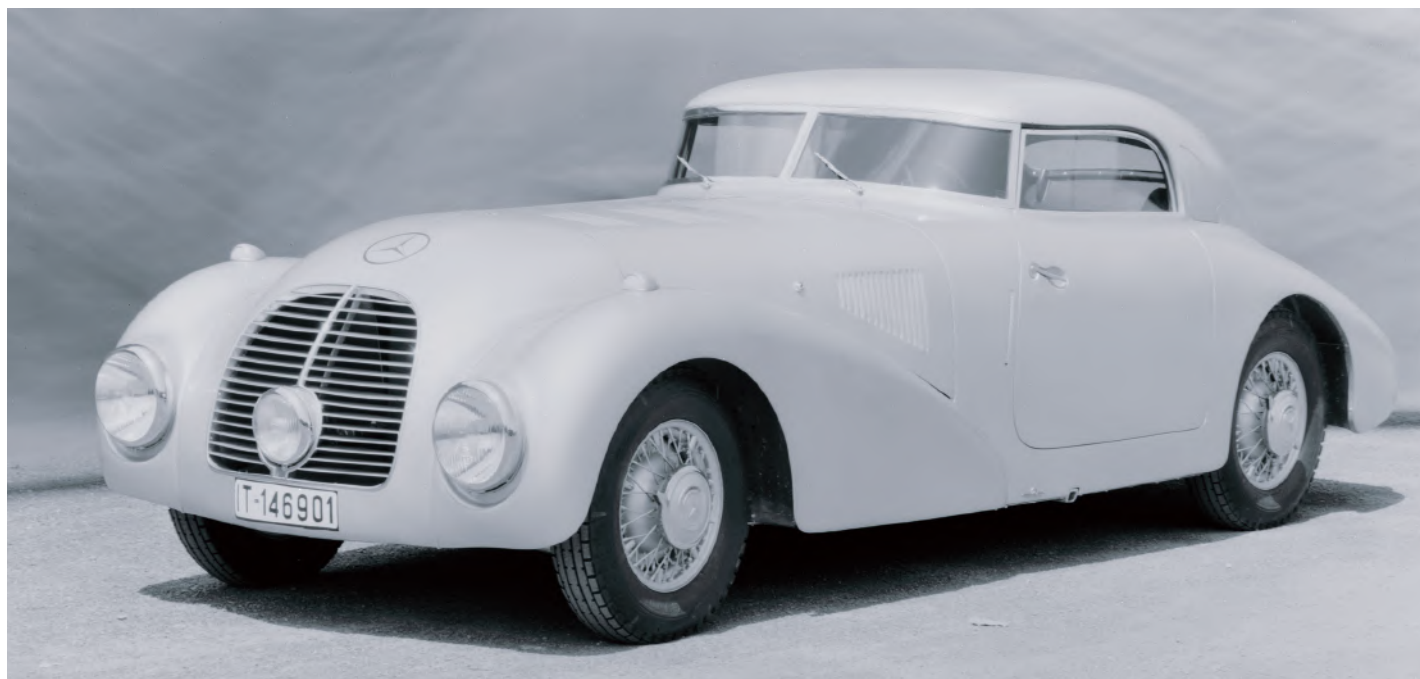


Classe V Marco Polo

Smart Home

C'est en hiver qu'on prépare l'été. Le Marco Polo, version équipée week-end de la Classe V, propose maintenant des équipements Smart Home, c'est-à-dire des outils « intelligents » pilotés via l'ordinateur de bord, une télécommande ou une application sur smartphone. On peut ainsi contrôler ou agir sur la géolocalisation et la route à suivre selon le trafic ou la météo, le multimédia pour connecter Internet, la réserve d'eau potable, le réservoir d'eau usagée, la charge de la batterie auxiliaire, la température de la glacière, le fonctionnement du chauffage, l'ouverture du grand toit et de son rideau, l'ensemble des éclairages intérieurs... Bon week-end ! ■





Mercedes-Benz 540 K Stromlinie 1938

RENAISSANCE

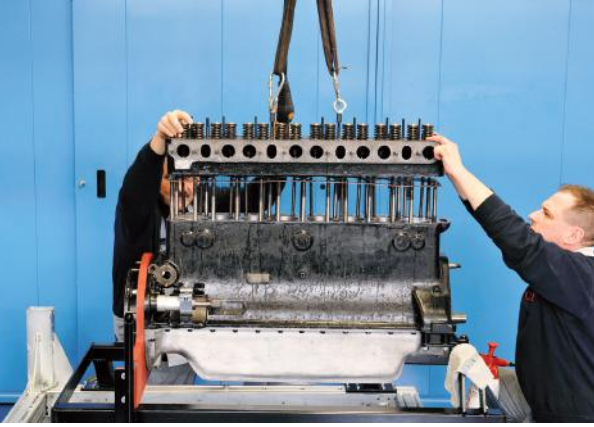
De 1934 à 1939, les modèles 500/540 K W29 ont représenté le summum d'un grand tourisme fait de sportivité, de vitesse, d'élégance et même de confort. Mais cette version est unique par le dessin de sa carrosserie que les Italiens appelleront plus tard *Berlinetta* et que les Allemands ont nommé *Stromlinie* limousine...

**Texte : François Lescoup -
Photos : Daimler AG**

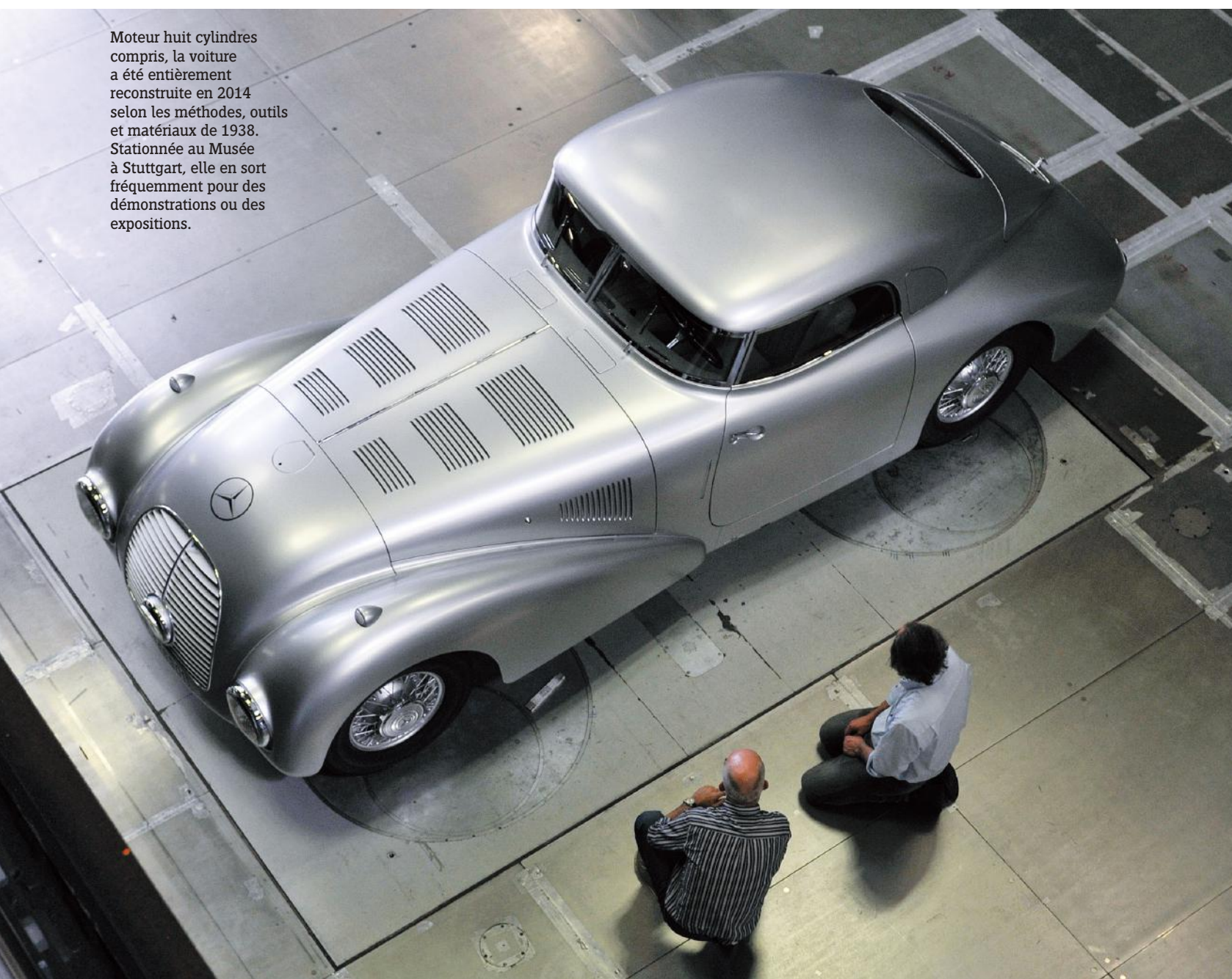
Le châssis de type échelle, simple mais robuste, est celui de la 540 K. Et cela vaut mieux car la mécanique demande un châssis sérieux ! Le moteur M24 de 5 400 cm³, à huit cylindres en ligne avec compresseur, donne 115 ch - et jusqu'à 180 ch compresseur en marche - alors que la voiture pèse 2,5 t et atteint les 185 km/h. Mais c'est bien le dessin de la carrosserie - en aluminium ! - qui surprend le plus. Moderne, très sobre, presque trop, il reprend l'idée d'une commande spéciale, de 1937, la Sport Limousine, sorte de coupé à la fois râblé et effilé. Mais il s'agit ici d'affiner l'aérodynamisme de l'auto, d'où son allongement, car elle doit participer à la course Berlin-Rome prévue pour la fin

1938, reportée au début 1939 et finalement annulée. Elle servira heureusement, dès mi-1938, de voiture d'essai à haute vitesse sur longues distances à Dunlop Allemagne. En effet, on ne connaissait pas les réactions des pneumatiques sur des voitures si rapides - c'était nouveau - et sur les autoroutes, nouvelles aussi. Après la guerre, la voiture s'est retrouvée emballée « dans un coin ». Elle en fut finalement sortie en 2014 pour être restaurée par Mercedes-Benz Classic, qui a utilisé les méthodes, l'outillage et les matériaux de l'époque, s'appuyant sur les archives conservées de cette voiture unique. Lors de cette restauration, un excellent Cx de 0,29 fut mesuré dans le tunnel aérodynamique. ■





Moteur huit cylindres
compris, la voiture
a été entièrement
reconstruite en 2014
selon les méthodes, outils
et matériaux de 1938.
Stationnée au Musée
à Stuttgart, elle en sort
fréquemment pour des
démonstrations ou des
expositions.



Eva-Maria et Ewy

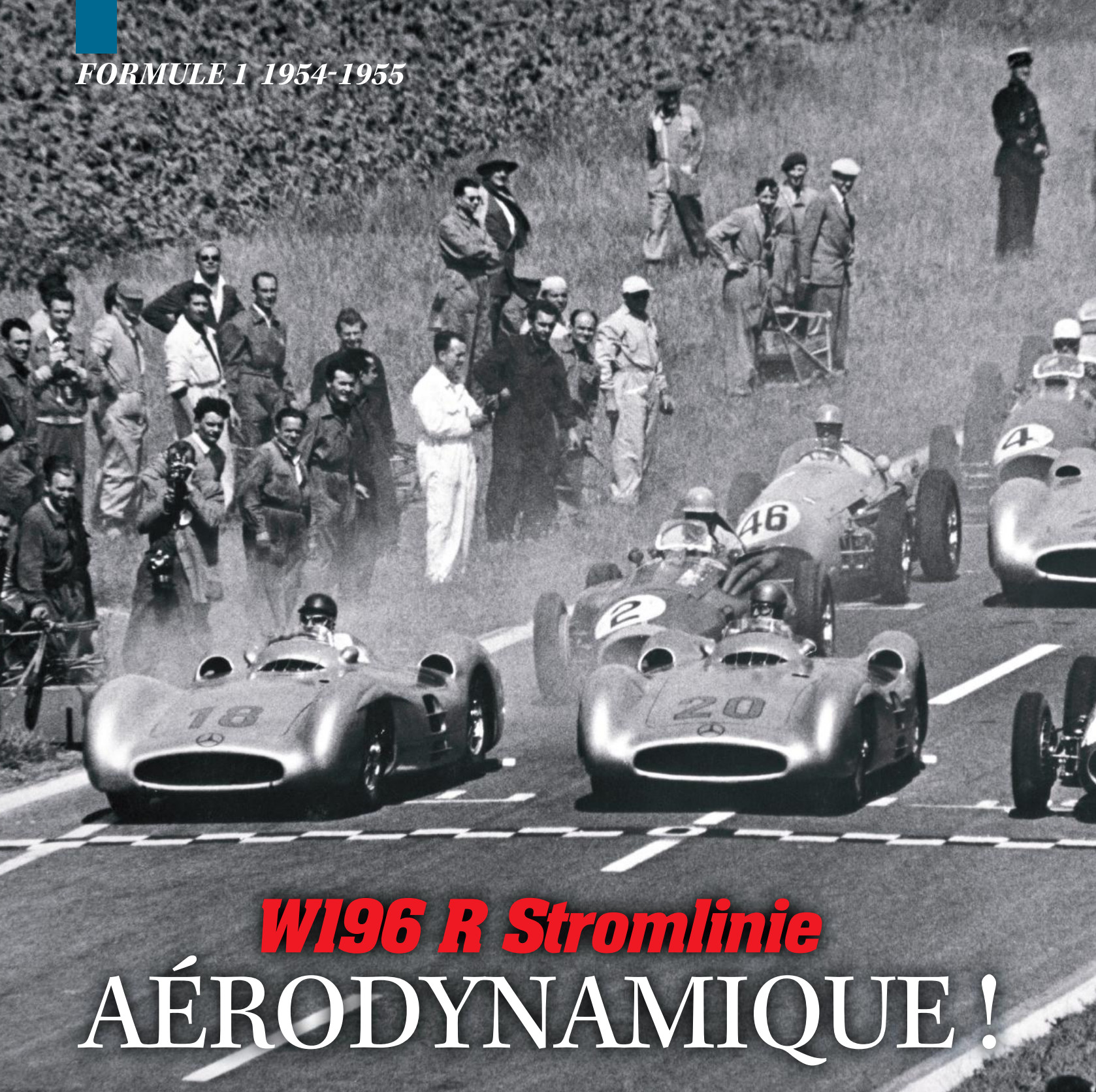
Journaliste et socialite bien connue dans l'Allemagne en reconstruction d'après-guerre, Eva-Maria Falk était née à Wesel sur le Niederrhein. Et, bien qu'elle ait disputé des rallyes dès 1958, ce n'est qu'en 1962, en Argentine, qu'elle fit la connaissance d'Ewy Rosqvist von Korff, pilote de renom et à succès d'origine suédoise, qui avait débuté sur une Mercedes 170S. C'est à la suite de cette interview qu'elles décidèrent de faire équipe et de disputer le Rallye de Pologne 1963 et le Monte-Carlo 1964. Elles remportèrent même la classe des moins de 2 500 cm³ sur une 220 SE (W111) avant d'apporter leur pierre au triplé Mercedes du Grand Prix d'Argentine sur route ouverte, grâce à leur 3^e place en 1964. (*Archives Daimler*)



Argentina, Argentina !

Pour les Allemands comme pour les Argentins, la course automobile et la marque Mercedes-Benz sont intimement liées. Après la guerre, Juan Manuel Fangio devient distributeur Mercedes-Benz dans ce pays où la tradition des longues courses, les *Carreteras*, n'a jamais disparu. Du 28 octobre au 7 novembre 1964, pour le Grand Prix sur routes ouvertes, c'est sur une 300 SE (toujours une W111) qu'Ewy Rosqvist, baronne von Korff, et Eva-Maria Falk s'élancent. La 3^e place au classement général les récompensera de ces sept jours de route à toute allure. (*Archives Daimler*)





W196 R Stromlinie **AÉRODYNAMIQUE !**

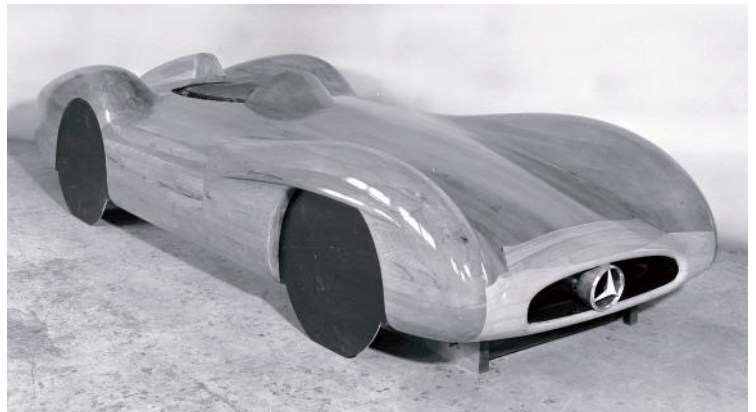
Après les exploits en compétition de la 300 SL Prototype qui gagna ce qu'elle voulut en 1952 dans un style *Veni, vidi, vici*, les équipes du service course sont prêtes à attaquer la Formule 1 en 1954 avec la W196 R. Mais, en plus du moderne châssis tubulaire et du moteur à huit cylindres de 260 ch, Mercedes-Benz a préparé une autre arme, bien aiguisée !

Texte : Gilles Baillon - Photos : Daimler AG



Première apparition de la W116 R à Reims en 1954. Au milieu des autres voitures, ces soucoupes semblaient venir de la planète Mars. Elles terminèrent 1^{re} et 2^e avec Fangio et Kling !

La réglementation de la Formule 1 autorise alors les carrosseries profilées recouvrant les roues, terribles freins aérodynamiques des monoplaces. Curieusement, personne, hormis l'originale Connaught - anglaise à moteur Lea-Francis - ne cherche à développer une voiture de Grand Prix carénée : Mercedes présente, peu après le début de saison, à Reims en juillet 1954, sa Formule 1. Une étonnante soucoupe grise qui détonne au milieu des monoplaces non carénées. Appelée *Stromlinie* (« profilée » en allemand), elle est utilisée en 1954 sur les circuits rapides comme Silverstone, en Grande-Bretagne, en juillet, puis Monza, en Italie, en septembre, et l'Avus à Berlin. Ce sera sans succès à Silverstone car les pilotes se plaignent de mal placer la voiture dans les courbes par manque de vision des roues avant. Une carrosserie classique, dite curieusement *Monoposto*, à l'Italienne, est alors créée. D'un aspect brutal, elle apparaît néanmoins plus basse que les concurrentes. Les deux carrosseries reçoivent bien sûr le même moteur : un huit cylindres en ligne de 2.5 litres à injection directe et commande desmodromique des soupapes. Il s'agit simplement de commander l'ouverture et la fermeture des soupapes, non par un culbuteur-poussoir et un ressort, mais par deux linguets commandés par l'arbre à cames, « l'un qui pousse et l'autre qui tire ». Ce système accélère la vitesse d'ouverture et de fermeture des soupapes. Contrairement à la concurrence, les W196 R utilisent une boîte Mercedes-Benz à cinq rapports. Enfin, les freins, à tambours mais fort bien refroidis, sont montés *in-board*, ce qui avantage nettement la tenue de route en supprimant du poids non suspendu.



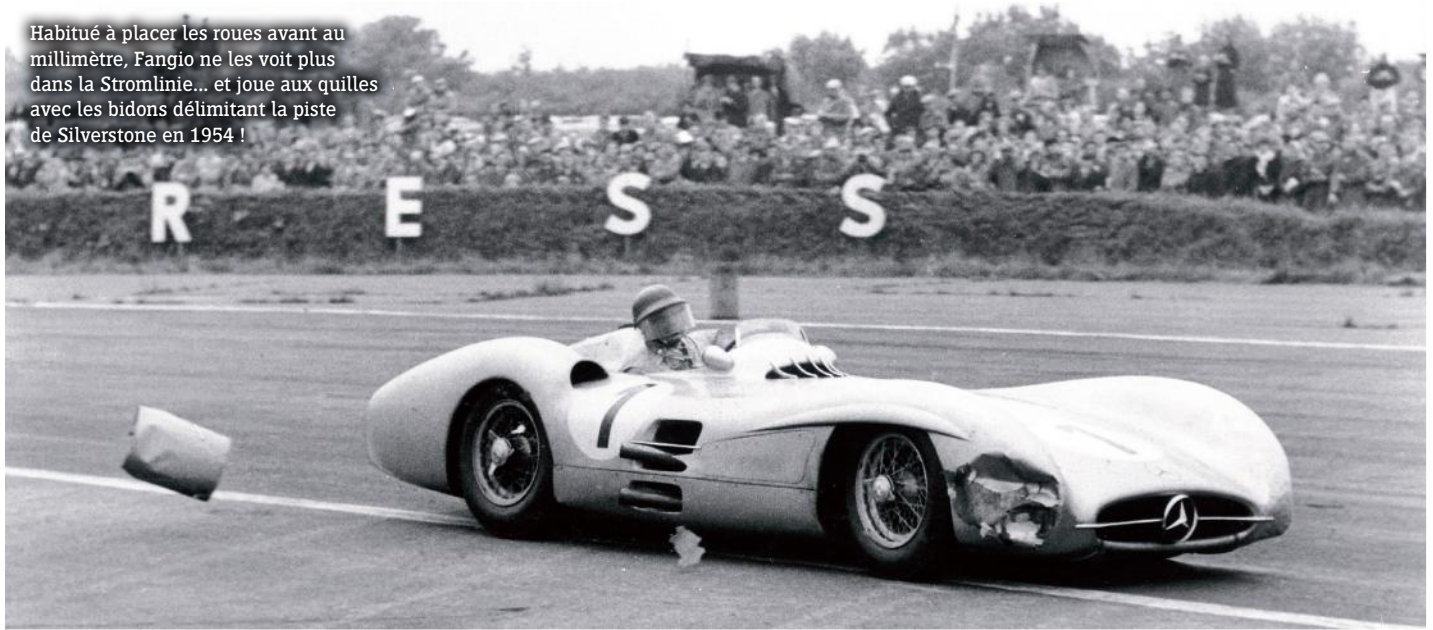
Étonnante maquette en bois de la fine Mercedes *Stromlinie*, qui relègue les monoplaces standard dans une autre décennie !

Autre rarissime monoplace de Formule 1 carénée, la Connaught type B Streamliner à moteur Lea-Francis, ici à Aintree, pilotée par Leslie Marr.



FORMULE 1 1954-1955 / W196 R STROMLINIE

Habitué à placer les roues avant au millimètre, Fangio ne les voit plus dans la Stromlinie... et joue aux quilles avec les bidons délimitant la piste de Silverstone en 1954 !



Techniquement plus élaborée, la W196 R Stromlinie 1955 est moins fine.



Le carénage de la Stromlinie est bien recouvrant avec une prise d'air par usage : à l'avant pour le radiateur, devant le saute-vent pour les freins arrière et sur les ailes arrière pour les pneus. S'y ajoutent de sorties d'air sur les côtés pour l'échappement et la chaleur du moteur et deux ouïes en dépression derrière le pilote, près des freins. Et c'est tout. Mentionnons aussi le superbe capot ultra-plat permis par le moteur incliné à 53° et les fines moustaches aux ailes avant protégeant le pilote des projections en évitant des ailes trop recouvrantes : de quoi offrir un bon Cx. Parfaite pour les circuits rapides, donc, où elle a de bons résultats en grande partie dus au talent de Fangio qui gagne cette année-là son deuxième titre de Champion du Monde.

Après les trois circuits rapides, une Stromlinie est encore utilisée lors du dernier Grand Prix de la saison 1954 sur le circuit de Pedralbes à Barcelone. Mais, en 1955, la W196 R carénée n'est utilisée qu'à Monza pour Juan Manuel Fangio et Stirling Moss. La carrosserie a peu évolué, si ce n'est un dessin moins fin et le déplacement de quelques prises d'air : ajout sur le capot pour l'injection et suppression devant le saute-vent du pilote. Les longues lignes droites et l'anneau de Monza permettent même de tenter aux essais un avant en coin étonnant de modernité, qui annonce ce qui se fera quinze ans plus tard sur les sport-

prototypes ! Mais, ainsi carrossée, la W196 R Stromlinie manque encore de stabilité ; les becquets apportant de l'appui à l'arrière ne seront inventés qu'en 1961 sur les Ferrari Sport. Et c'est plutôt grâce à la Monoposto que Fangio décroche son troisième titre mondial. Au total des deux saisons, cinq châssis sont équipés de ce carénage d'autant plus unique en Formule 1 que cela ne sera plus autorisé dans les années suivantes. Pas de suite non plus chez Mercedes qui, on le sait, se retire de la compétition à la fin de 1955, n'ayant plus rien à y prouver, après l'accident du Mans et préférant consacrer ses investissements aux voitures de production. Cependant, cette Formule 1 carénée restera bien en vue dans l'histoire de la course automobile. ■

Le modèle Monoposto, s'il fait bien costaud, est plus bas que les autres monoplaces.



Grand Prix d'Italie à Monza en 1954 : on peut ici comparer les deux W196 R, Stromlinie et Monoposto, séparées par la Ferrari 625 de Maglioli.



W196 R monoplaces de F 1 1954

Grand Prix	W196 R	# Chassis	N°	Pilote	Place
ACF, Reims, 4 juillet	Stromlinie	000 03	18	Fangio	1
		000 05	20	Kling	2
		000 02	22	Herrmann	Ab.
Angleterre, Silverstone, 17 juillet	Stromlinie	000 03	1	Fangio	4
		000 04	2	Kling	7
Allemagne, Nürburgring, 1 ^{er} août	Monoposto	000 06	18	Fangio	1
		000 03	19	Kling	4
		000 05	21	Lang	Ab.
		000 02	20	Herrmann	Ab.
Suisse Bremgarten, 22 août	Monoposto	000 06	4	Fangio	1
		000 04	6	Herrmann	3
		000 05	8	Karl Kling	Ab.
Italie, Monza, 5 septembre	Stromlinie	000 04	16	Fangio	1
	Monoposto	000 06	12	Herrmann	4
Avusrennen, Berlin, 19 septembre	Stromlinie	000 07	14	Kling	Ab.
		000 05	4	Kling	1
		000 04	2	Fangio	2
Espagne, Pedralbes, 24 octobre	Monoposto	000 02	6	Herrmann	3
		000 08	2	Fangio	3
	Stromlinie	000 05	4	Kling	5
	Monoposto	000 06	6	Herrmann	Ab.

Champion du Monde 1954 : Juan Manuel Fangio

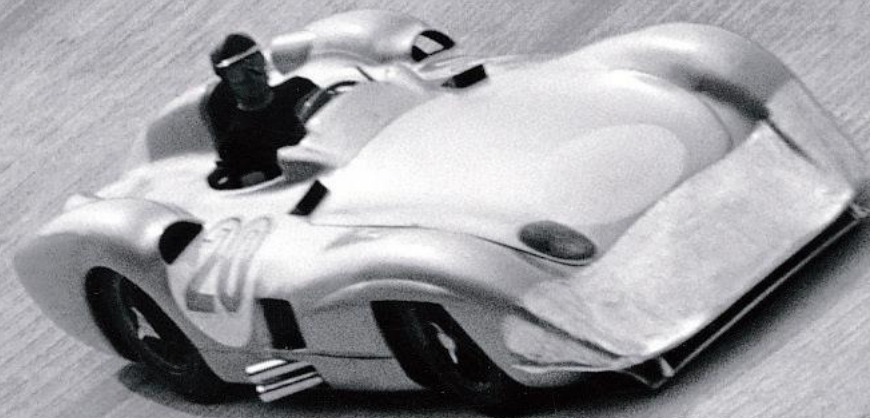
W196 R monoplaces de F 1 1955

Grand Prix	W196 R	# Chassis	N°	Pilote	Place
Argentine, 16 janvier	Monoposto	000 04*	2	Fangio	1
		000 10	8	Herrmann	4
		000 03*	6	Moss	Ab.
		000 05	4	Kling	Ab.
Buenos Aires**, 23 janvier	Monoposto 3L FL**	000 12	2	Fangio	1
		000 07	6	Moss	2
		000 08	4	Kling	4
		000 04*	8	Herrmann	Ab.
Monaco, Europe, 22 mai	Monoposto	000 12*	6	Moss	9
		000 16*	4	Simon	Ab.
		000 13*	2	Fangio	Ab.
		000 04*	4	Herrmann	NQ
Belgique, Spa, 5 juin	Monoposto	000 08	10	Fangio	1
		000 10*	14	Moss	2
		000 05	12	Kling	Ab.
Pays-Bas, Zandvoort, 16 juin	Monoposto	000 13*	8	Fangio	1
		000 10*	10	Moss	2
		000 14*	12	Kling	Ab.
Angleterre, Aintree, 16 juillet	Monoposto	000 12*	12	Moss	1
		000 13*	10	Fangio	2
		000 14*	14	Kling	3
		000 16*	50	Taruffi	4
Italie, Monza, 11 septembre	Stromlinie	000 02	18	Fangio	1
	Monoposto	000 15*	14	Taruffi	2
	Monoposto	000 09	20	Kling	Ab.
	Stromlinie	000 06	16	Moss	Ab.

Champion du Monde 1955 : 1^{er} Fangio - 2^e Moss.

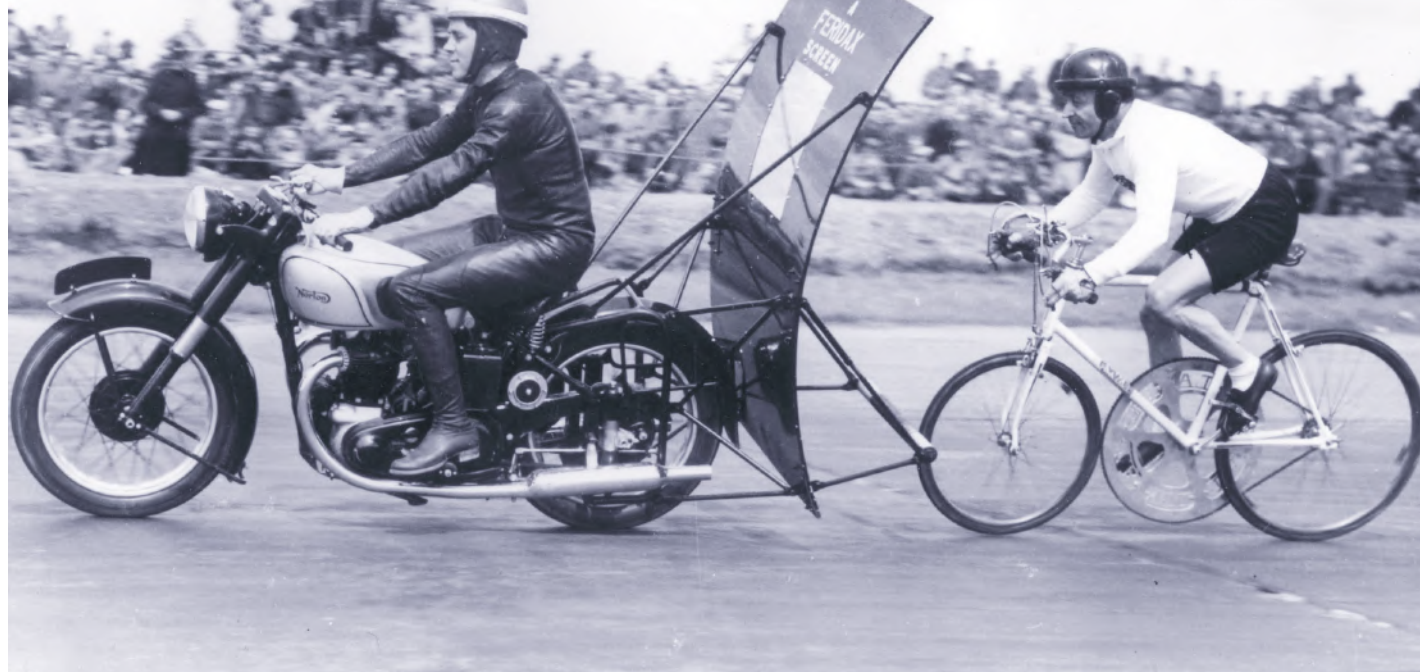
(*) Châssis court, empattement ramené à 2,15 m.

(**) Formule Libre 3.0 litres, moteur de la 300 SLR.



Test d'un avant caréné lors des essais du Grand Prix sur le rapide circuit de Monza en 1955. Il restera, hélas, sans suite.

Commencée en 1952, la chasse aux records de José Meiffret continue jusqu'en 1962. Et, plus tard, en démonstration sur un circuit anglais.



José Meiffret

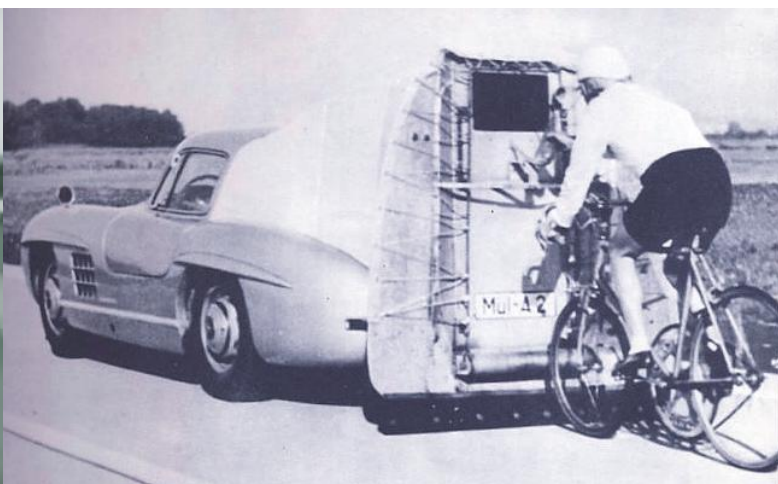
200 KM/H À BICYCLETTE ?

Cela fait partie de ces exploits populaires, beaux et inutiles, mais étonnants et bien sympathiques. Un peu comme monter en haut de la Tour Eiffel en marchant sur les mains, faire le tour de Saint-Brieuc à cloche-pied ou effectuer une démonstration de shiwari en cassant des briques au karaté.

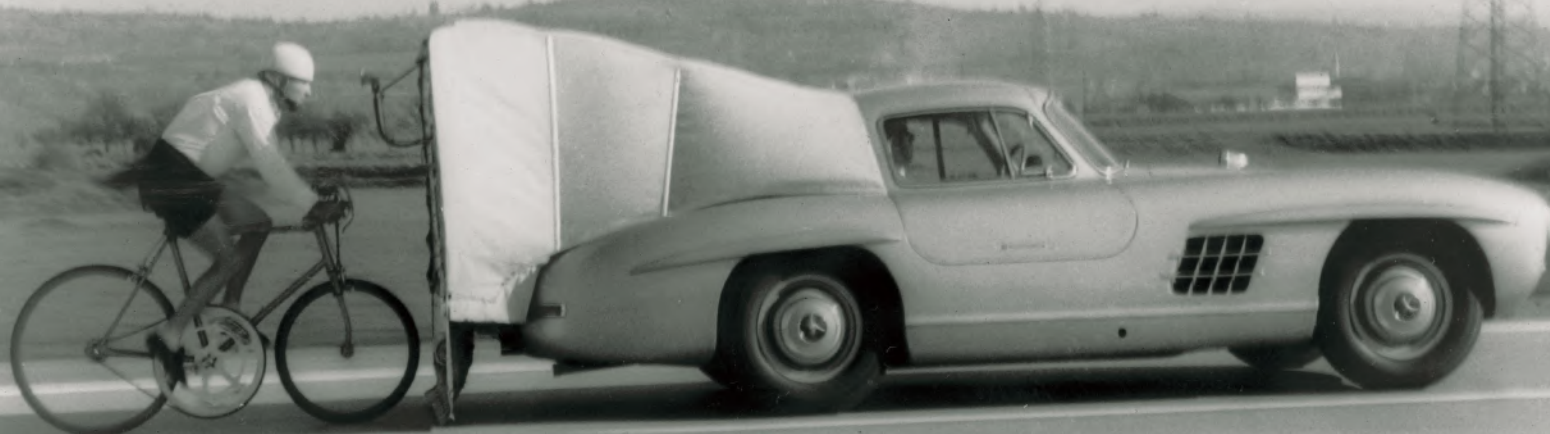
Texte : Gilles Baillon - Photos : Daimler AG et DR.

José Meiffret, coureur cycliste, veut battre le record de vitesse absolue à vélo. Seulement, notre homme ne mesure que 1,62 m pour 59 kg. De muscle, sûrement, mais tout de même. Doté d'une volonté hors du commun, il va donc bien réfléchir à son projet... Pour atteindre de hautes vitesses, il lui faut un très long développement de chaîne ; il devra donc s'entraîner pour le démarrage, qui sera lent et difficile. Et, comme pour tout objet qui se déplace, il faudra

vaincre la résistance de l'air qui croît avec la vitesse. Une position aérodynamique sur le vélo ne pouvant suffire, il faudrait l'équiper d'un carénage, ce qui paraît bien compliqué, si tant est que ce soit autorisé. Reste la solution du paravent mobile, donc sur une moto ou, mieux, sur une voiture. Ainsi, le cycliste établit en 1955 un record du kilomètre à 175,609 km/h, derrière une monoplace Talbot-Lago modifiée pilotée par le Français Georges Grignard. Une mise en jambes avant le record absolu établi le

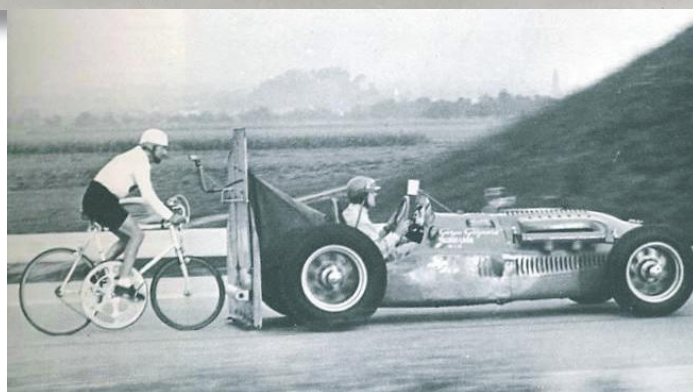


Juillet 1962, au nord de Fribourg : à 200 km/h sur une autoroute tout juste terminée, bien protégé, voire aspiré par la 300 SL.



19 juillet 1962, sur une autoroute près de Fribourg, dans le sud-ouest de l'Allemagne, à 204,778 km/h. José Meiffret a alors 48 ans ! Son vélo pèse 20 kg, la roue avant est plus petite (pour l'aérodynamisme), le pédalier a 130 dents pour un développement de 14,43 m. Lors de ce record du monde, la roue arrière a tourné à 1 600 tours par minute et le pédalier à 3,1 tours à la seconde... Cette fois, la voiture utilisée est le modèle le plus rapide sur route en ce début

des années 1960 : un coupé Mercedes 300 SL. L'arrière du véhicule, piloté par Adolf Zimmer, est équipé d'un carénage de toile monté sur une structure en aluminium. José Meiffret peut communiquer avec le pilote via un tuyau placé devant lui et les deux hommes s'aperçoivent au travers d'une vitre. Un rouleau devant la roue avant du vélo doit lui éviter la chute en cas de contact. Ce record sera considéré, en France, comme l'évènement sportif de l'année. Il le méritait bien ! ■



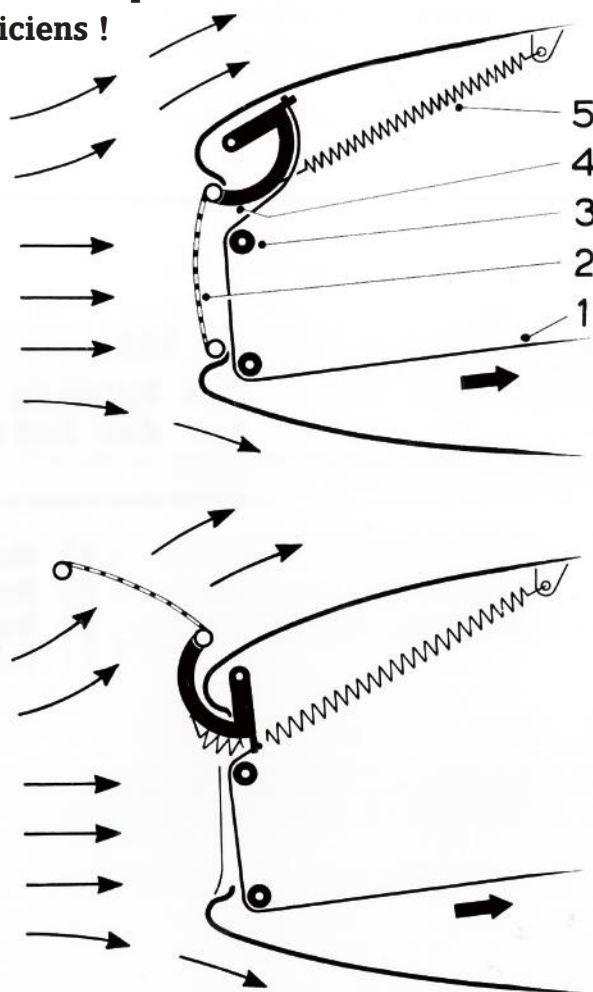
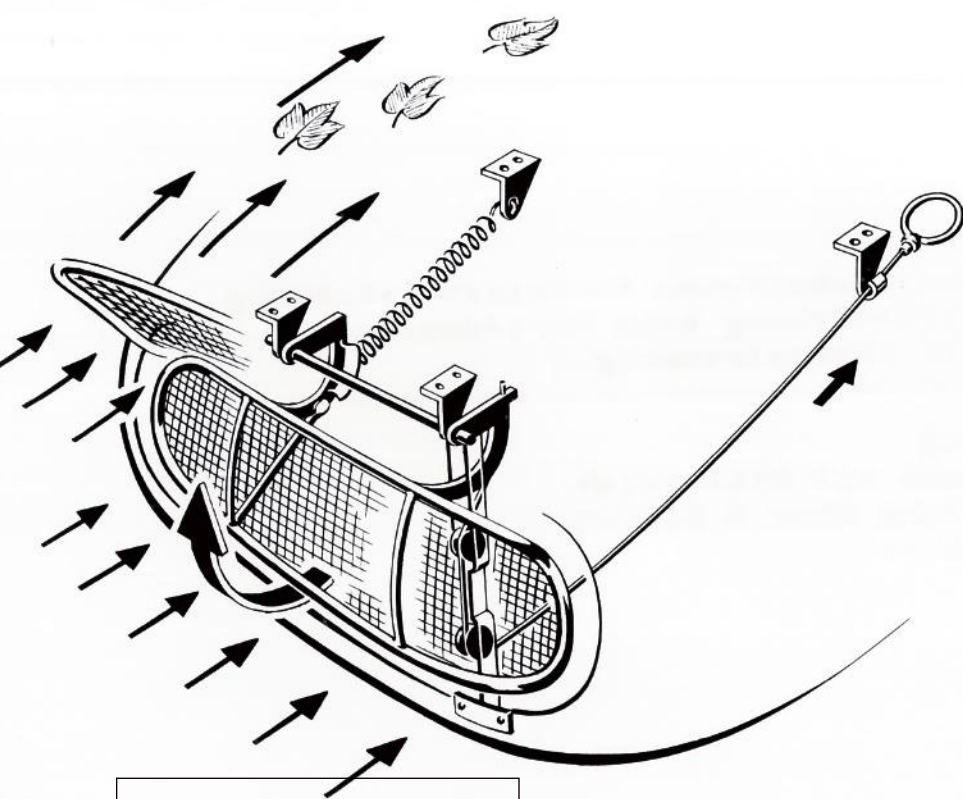
Toujours en Allemagne - il n'y avait pas vraiment d'autoroute en France en 1961 ! - derrière la Talbot-Lago 4.5 litres de l'ancien pilote Georges Grignard.

Feuilles mortes

LE DIABLE SE CACHE DANS LES DÉTAILS

Il est des incidents mécaniques idiots en course, telle la surchauffe d'un moteur entraînant une casse mécanique par manque d'air frais. Mais quand ce défaut de refroidissement provient d'une entrée d'air bouchée par des feuilles mortes, on comprend la crise de nerfs des mécaniciens !

Texte : Gilles Baillon - Photos : Daimler AG.



C'est pour éviter cela qu'en 1954 Mercedes a équipé ses monoplaces de Formule 1 W196R d'une grille pouvant évacuer les feuilles plaquées par le vent de la vitesse. Il suffisait au pilote de tirer sur la commande par câble pour ouvrir la grille qui, retournée dos au vent, se nettoyait d'elle-même. À dire vrai, nous ne savons pas si cet astucieux système a souvent été utilisé...



L'année suivante, est apparue aux essais du Grand Prix de Buenos Aires, une grille fort bombée destinée, là encore, à éviter l'entassement de feuilles devant le radiateur. Elle n'a, cependant, jamais servi en course.

O n peut y voir - clin d'œil de l'histoire - l'origine des calandres AMG d'aujourd'hui... Plus que dans celle de la 300 SL Prototype de 1952 à laquelle il est parfois fait référence lorsque l'on parle de l'actuelle grille AMG.



ÉVÈNEMENT

6^e Festival Étoiles PASSION

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

Dimanche 30 mai 2020

Après le succès des cinq premières éditions, nous souhaitons aller encore plus loin et offrir à chaque couple et à chaque propriétaire d'une Mercedes-Benz toujours plus de glamour et de partage pour ce 6^e Festival Étoiles Passion.

Ce sera donc le dimanche 30 mai 2020 que se tiendra le 6^e Festival Étoiles Passion. Cette fois, nous réaliserons cette manifestation en Béarn, dans le cadre du Grand Prix de Pau Historique. Nous disposerons nos Mercedes dans le majestueux Parc Beaumont, face aux Pyrénées, et nous participerons aux festivités de ce grand rendez-vous international de la voiture ancienne. Pour conserver la chaleur et la convivialité qui sont de mise depuis cinq ans, nous limiterons le nombre d'équipages à une centaine, choisis dans l'ordre d'arrivée des demandes d'inscriptions. Alors, un conseil, inscrivez-vous vite !

Le programme sera riche en animations avec le concours d'état, désormais traditionnel, réparti en six catégories et, toujours, des cadeaux sublimes pour elle et lui qui seront, cette fois, tirés au sort. Nous savourerons un dîner de gala béarnais de haut niveau, fait de plats maison, de produits d'artisans et un menu de midi totalement revisité. Chacun se verra remettre la plaque émaillée de calandre à l'ancienne et l'affiche de la journée, créée pour l'occasion, célébrant un événement qui restera dans les mémoires. Le thème de la journée ? Les Années 1960. Tout le monde sera donc déguisé et les autos apprêtées selon ce thème. L'élégance jouera son rôle tout au long de la journée...

L'ambiance de cette journée sera, comme toujours, à la fois chic et détendue, autour du partage de notre passion commune et de la découverte de Mercedes d'hier et d'aujourd'hui. Ceux qui le souhaitent pourront se joindre à nous sur place dès le vendredi pour essayer des véhicules neufs et plus anciens. L'accueil et le départ

auront lieu, dès 8 h 30, le dimanche matin pour le petit déjeuner et la présentation du programme de la journée mais aussi pour les premiers échanges autour des différentes catégories du concours. Nous partirons ensuite pour une balade bucolique et sereine de deux heures sur un parcours paisible, si possible les cheveux au vent, avec des lieux de rencontre exceptionnels, avant un déjeuner gastronomique champêtre.

Comme en 2018, une authentique Mercedes de collection, d'une valeur de plusieurs milliers d'euros, sera tirée au sort parmi les participants ! En effet, pour la première fois lors d'une manifestation Mercedes, nous avons permis à l'un des équipages participants de gagner, par tirage au sort, une véritable voiture de collection. C'était du jamais vu et cela se passait au Festival Étoiles Passion ! Cette opération exceptionnelle sera reconduite en 2020. Donc, à tout hasard, faites un peu de place dans votre garage... Alors, mesdames et messieurs, gâtons-nous au cours de cette journée exceptionnelle. L'esprit restera le même que par le passé : clubs, forums, amicales, particuliers, débutants, vétérans, hommes, femmes... Nous allons tous partager un moment inoubliable autour de notre passion pour les Mercedes-Benz. Collectionneurs, amateurs de cabriolets ou de berlines, de youngtimers ou d'oldtimers, de sportives ou de breaks... Nous serons tous réunis autour de nos autos avec le soutien essentiel de Mercedes-Benz France. Le Festival Étoiles Passion est désormais devenu un rendez-vous annuel prisé dont on parle beaucoup - en bien ! - sur nombre de forums et dans les clubs.

Souhaitons que cette 6^e édition rassemble, à nouveau, toutes les passions Mercedes, toutes les époques, toutes les pratiques - des plus simples aux plus sophistiquées -, tous les clubs et tous les forums, s'inscrivant ainsi dans la continuité des précédentes. Les partenaires offriront à chaque équipage de nombreux cadeaux : réductions, présentations, goodies, sucreries, casquettes, bons d'achat et autres surprises seront réunis dans un welcome bag qui sera aussi garni que possible et remis à chacune et à chacun lors de son arrivée.

Côté concours, rappelons que nous ne parlons pas ici d'un concours d'élégance ou de luxe ; il s'agit plutôt de raconter l'histoire qui vous lie à votre auto. Un rêve de gosse, un véhicule de famille, un souvenir de jeunesse, la voiture de l'un de vos héros d'enfance, d'un pilote de Formule 1... Depuis combien de temps l'avez-vous ? Comment l'avez-vous acquise ? Quelles sont ses particularités ? Son histoire ? Ou, tout simplement, dites-nous pourquoi vous l'aimez tant et la chérissez à ce point. Comme en 2018, ce ne sera pas un jury mais les membres d'un autre groupe de participants qui voteront pour élire les trois premiers de chaque catégorie. Ainsi, pas de favori, donc pas de mauvaise tentation !

La journée s'achèvera sur la remise des prix puis nous dînerons à Pau, lors d'une soirée gastronomique. Ensuite, chacun pourra, au choix, rester le lendemain pour assister à la dernière journée du Grand Prix ou reprendre la route, puisque le lundi de Pentecôte est férié.

Cent équipages et pas un de plus !

Pour préserver le caractère convivial et amical de cette manifestation, le Festival 2020 ne pourra accueillir que cent équipages en tout et pour tout. C'est pourquoi il ne faut pas tarder à remplir le bulletin ci-contre si vous voulez, vous aussi, profiter de ce week-end qui s'annonce mémorable.

« UNE MERCEDES
DE COLLECTION TIRÉE
AU SORT »

(1 chance sur 100 de
gagner une ancienne !)



Six catégories seront représentées :

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

Côté organisation, nous devons limiter le nombre d'inscrits à cent équipages. Les places sont donc, d'ores et déjà, comptées. N'attendez pas !

Pour toute question, vous pouvez nous joindre au 06 80 02 82 16 ou sur redaction@etoilespassion.com, sur etoilespassion.com et sur la page Facebook Étoiles Passion.

DIMANCHE 30 MAI 2020 6^E FESTIVAL ÉTOILES PASSION

Inscription et règlement par carte bancaire sur www.etoilespassion.com
ou par bulletin à retourner avec votre chèque à Cape Éditions - 19, rue Ledion - 75014 Paris

INSCRIPTION (UNE VOITURE ET SON CONDUCTEUR) : 240 € (- 20 € pour les membres des clubs et amicales)
Petit déjeuner + déjeuner + affiche grand format, plaque émaillée numérotée, casquette, cadeaux... inclus !

NUIT DU VENDREDI AU SAMEDI, pour deux personnes : 100 €

NUIT DU SAMEDI AU DIMANCHE, pour deux personnes : 120 €

NUIT DU DIMANCHE AU LUNDI, pour deux personnes : 120 €

INSCRIPTION POUR UN ACCOMPAGNANT : 134 €
Petit déjeuner + déjeuner + dîner de gala inclus !

TOTAL : €

NOM
PRÉNOM
ADRESSE
CODE POSTAL
VILLE
TÉL.
E-MAIL

VOTRE MERCEDES

MODÈLE TYPE
ANNÉE COULEUR
IMMAT. CATÉGORIE



CADEAU ! L'AFFICHE 2019 OFFERTE AUX 50 PREMIERS NOUVEAUX INSCRITS

Règlement par chèque libellé à l'ordre de Cape Éditions ou par carte bancaire sur www.etoilespassion.com ou par PayPal à redaction@formules.fr.
Inscriptions 100 % remboursées en cas de non-sélection.

Les cent équipages seront sélectionnés par date de réception des demandes.

Contact : redaction@etoilespassion.com



Le 500 SEC Magic Top se découvre en 18 s et ce jusqu'à 50 km/h. Cinquante ans après la Peugeot Éclipse mais douze avant le SLK !

b+b

Rainer touch

Point de tuning à la Jacky avec b+b ! Nous parlons ici de personnalisation ou de « sur-mesure » automobile. Fils de couturier, Rainer Buchmann fut célèbre à la fin des années 1970 pour ses Porsche Rainbow et Flatnose, mais sa firme a aussi créé quelques Mercedes d'anthologie.

Texte : Michel Tona - Photos : Archives Rainer Buchmann



« **T**out sauf salarié » : tel est le leitmotiv du jeune Rainer Buchmann quand il commence à réfléchir à son avenir à la fin des années 1960.

Fana de Porsche et homme de contact, il commence par dénicher, pour lui-même et ses potes, ses premières Porsche alors qu'il est encore étudiant en mécanique et marketing à l'Université de Darmstadt. Certaines sont repeintes dans des couleurs *flashy* pour oublier la crise. Il crée sa boîte dès 1974, qu'il baptise b+b (Buchmann + Buchmann, son frère), et loue un ancien garage BMW dans un quartier populaire de Francfort. Premier coup d'éclat en 1976 : b+b crée une Turbo Targa sérieusement rigidifiée alors que le catalogue Porsche ne propose qu'une Targa atmo. La 911 Turbo Targa Rainbow (« arc-en-ciel ») exposée sur le stand Polaroid au salon Photokina fait sensation. Mais Buchmann veut aller plus loin et montrer que b+b peut concevoir une automobile de A à Z.

Gullwing 2.0

En 1977, il recrute Eberhard Schulz. Depuis des années, ce designer Porsche planche en secret sur un projet de super-sportive Mercedes. b+b va lui permettre de concrétiser son rêve. La CW311, dont la désignation fait référence à son aérodynamisme léchée (Cx de 0,311), rend hommage à la 300 SL et au proto C111 présenté par Mercedes-Benz en 1969. Mais plutôt que les 20 000 DM évoqués par Schulz, Buchmann devra en investir cinq fois plus pour finaliser le projet. Montée sur un châssis-cage, la carrosserie en fibre de verre est peinte dans un blanc *pearlescent* selon un procédé inédit développé par le chimiste Merck. Les portes papillon et les phares rétractables sont naturellement de la partie tandis que la suspension reprend des éléments Porsche et Mercedes. Le 6.3 V8 tuné par AMG (385 ch) promet des perfs record : 319 km/h et 4,8 s pour le 0 à 100 km/h. Aucune Lambo, Porsche Turbo ou Ferrari ne permet alors cela.

As du marketing

Comme la 911 aux strippings et sièges Rainbow deux ans auparavant, la CW311 va multiplier les couvertures. D'abord sous forme de dessins, puis « en chair et en os » dans des magazines aussi divers que *Playboy*, *Auto Motor und Sport* ou

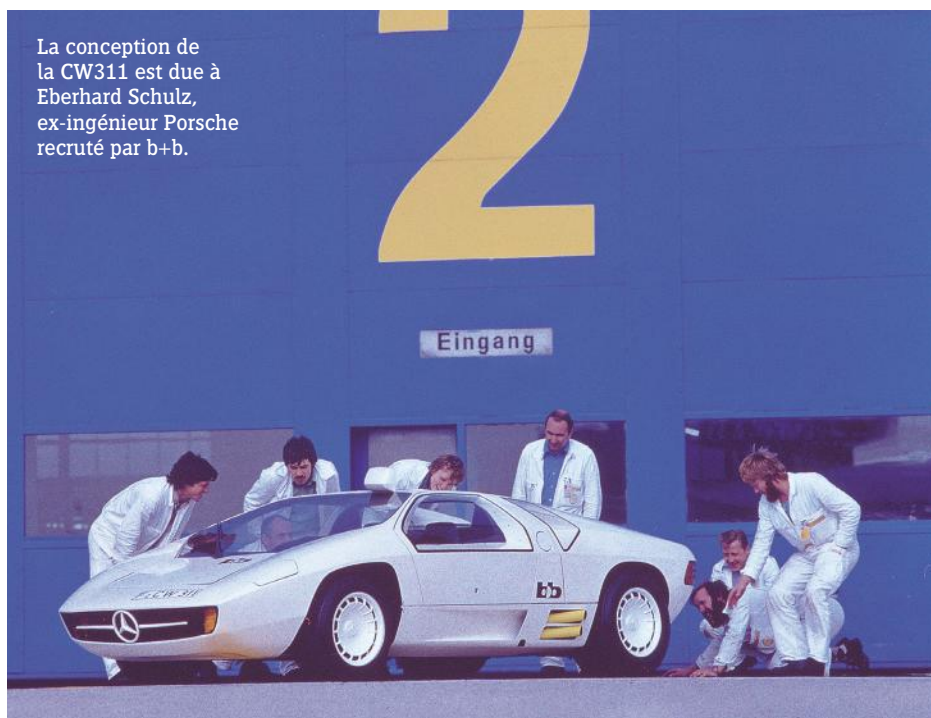


Road&Track. L'hebdomadaire *Stern* lui consacre même un reportage photo de cinq pages et Niki Lauda l'essaie pour un magazine autrichien. Un contrat est signé avec Blaupunkt, qui la présentera sur divers salons - dont le CES de Las Vegas - pendant un an. La CW311 restera un modèle unique, dûment homologué et immatriculé F-CW 311 le 23 mars 1979. Buchmann prend les devants en écrivant au responsable R&D de Daimler-Benz pour lui présenter son projet, mais sans préciser sa volonté d'arborer l'Étoile. Ne recevant pas de réponse, il l'appose au centre de la calandre et sur les jantes. Après un coup de fil du chef des relations presse, qui évoque

la possibilité d'un procès, les deux hommes finissent par tomber d'accord : Buchmann peut conserver l'Étoile à condition de s'en tenir à un seul exemplaire. Il se le fait confirmer par écrit. Toute cette médiatisation arrange finalement bien Mercedes qui peut ainsi, à bon compte, contrer le buzz provoqué par la toute fraîche BMW M1...

Le constructeur munichois ne s'y trompe pas : persuadé que la soucoupe roulante blanche est en réalité une commande de Mercedes, il demande à Buchmann de lui créer un concept de moto, la Futuro. Suivra une collaboration encore plus importante, cette fois avec Volkswagen :

La conception de la CW311 est due à Eberhard Schulz, ex-ingénieur Porsche recruté par b+b.



FICHE TECHNIQUE b+b CW311 (1978)

■ Moteur

Type : V8 à 90° (Mercedes-AMG).
Disposition : longitudinale centrale arrière.
Cylindrée : 6 332 cm³ / Injection Bosch.
Puissance : 375 ch à 5 100 tr/mn.
Couple : 565 Nm à 3 000 tr/mn.

■ Transmission

Propulsion / Boîte de vitesses cinq rapports.

■ Châssis et roues

Freins : quatre disques ventilés.

■ Dimensions

L x l x h : 4 100 x 1 280 x 1 110 mm.
Empattement : 2 400 mm.
Poids : 1 250 kg.
Réservoir : 120 l.

■ Performances

Vitesse maxi : 319 km/h.
0-100 km/h : 4,8 s.
1 000 m D.A. : 21,8 s.
Rapport poids/puissance : 3,333 kg/ch

dix Golf aux couleurs de pierres précieuses puis quarante Polo pour le Salon de Paris de 1981, avec kit carrosserie, tableau de bord digital et ordinateur de bord. b+b est en effet pionnier dans ces équipements high tech, brevetant tour à tour une télécommande infrarouge, un volant multifonctions et même un système Parktronic utilisant les capteurs à sonar du dernier Polaroid !

Autre coup de com' (b+b n'a pas les moyens de faire de la pub) : plusieurs Porsche b+b et la CW 311 sont les protagonistes du film *Car Napping* (Wigbert Wicker, 1980). Très célèbre en Allemagne, ce long-métrage narre les aventures d'un voleur de voitures fréquentant la jet-set. Inspiré de faits réels (la CW311 remplace la Lamborghini qui aurait été volée au Salon de Paris), il affiche un casting assez éclectique comptant, notamment, Eddie Constantine, Michel Galabru et Anny Duperey. Le générique avec la CW311 sur un circuit ou la scène dans laquelle quarante Porsche dévalent les Champs-Élysées à l'aube sont à voir... Schulz quittera ensuite b+b pour développer une Mercedes sous la marque Isdera mais c'est une autre histoire.

La 600 en folie

Pour la 600, au catalogue Mercedes jusqu'en 1981, b+b propose une calandre à la manière des nouvelles Rolls-Royce Silver Spirit. Autre création aussi apte à marquer les esprits qu'à faire frémir les puristes : suite à la commande du roi Khaled d'Arabie

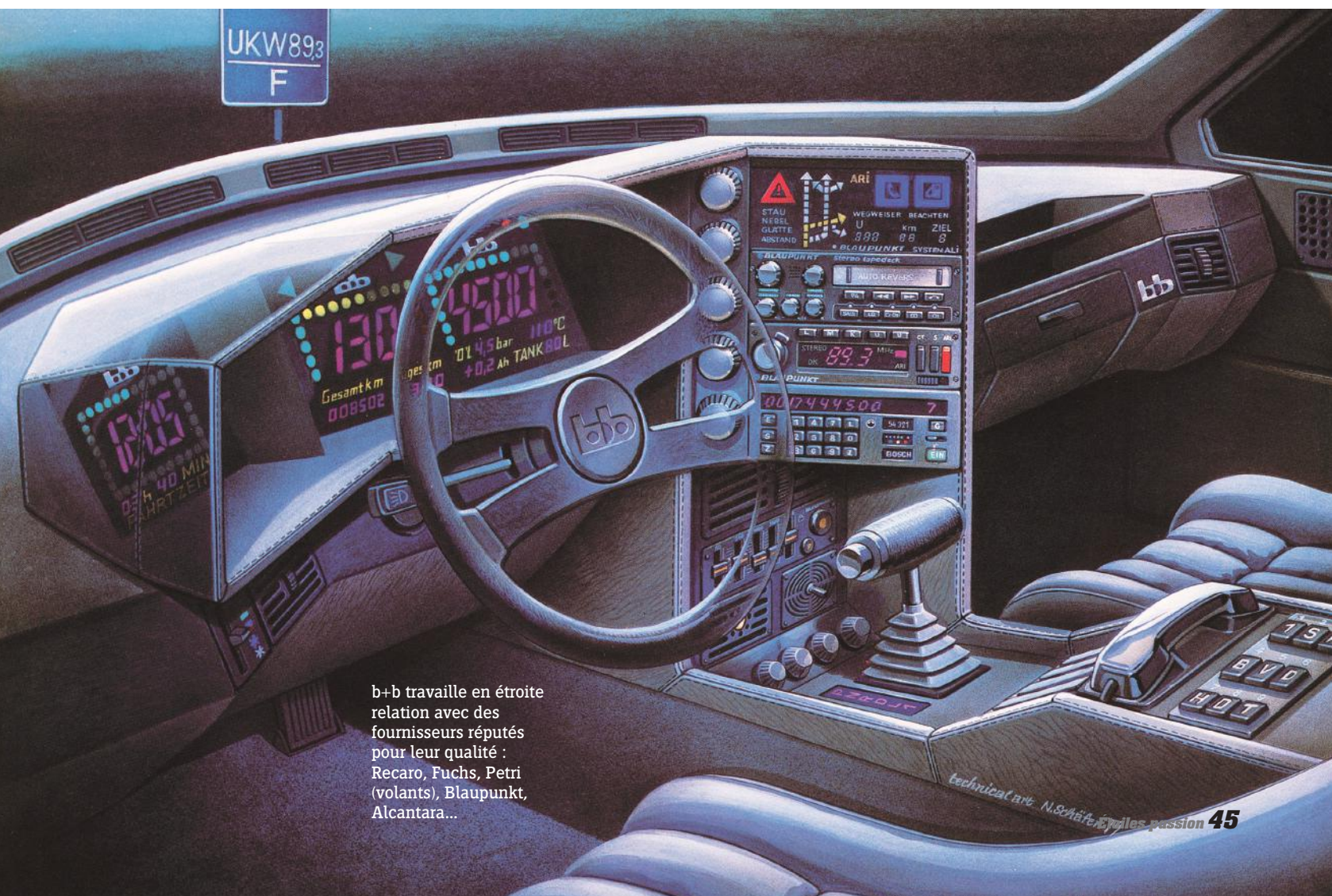


**« De toute façon, je ne voulais absolument pas être salarié. Il fallait vraiment que je travaille en indépendant. »
Rainer Buchmann**

Saoudite, b+b va donner à une 600 de 1980 le look... d'une Mercedes des années 1930. Nous vous en parlons plus en détail p. XX, dans l'article *S-travagantes*, mais il faut savoir que cet objet resté unique (heureusement ?) aura demandé cinq mois de travail pour une facture totale dépassant les 350 000 DM si l'on y inclut le prix de la W126 d'origine. Buchmann ne semble pas avoir été très fier de cette réalisation, mais peut-on vraiment lui reprocher de ne pas avoir su résister à l'attrait des pétrodollars ? En tout cas, et quoiqu'on puisse en penser, il est certain que cette voiture le fait entrer de plein droit dans le club des tuners Mercedes de l'extrême...

Bien avant le SLK...

Fils d'un maître-tailleur, Rainer Buchmann aime à se décrire comme un « auto couturier ». Il en apporte une nouvelle preuve avec la petite dizaine de 500 SEC Magic Top réalisée entre 1984 et 1986. Frustré de ne pouvoir emmener ses deux enfants dans sa 911 Turbo Targa, il choisit comme base le nouveau coupé SEC. Il charge Manuel Melero, son carrossier aux doigts de fée, d'en découper le toit. Les compagnons - b+b comptera jusqu'à soixante salariés - adaptent un toit rétractable dont le haut recule pour se positionner sur le coffre. Dûment homologué par le TÜV, le système fonctionne avec quatre tubes de guidage et trois moteurs électriques. Simple et efficace ! Les exemplaires ayant survécu



b+b travaille en étroite relation avec des fournisseurs réputés pour leur qualité : Recaro, Fuchs, Petri (volants), Blaupunkt, Alcantara...



La Classe S W126 selon b+b : calandre de SEC, panoplie aéro et système audio « full » au-dessus du pare-brise !

jusqu'à nos jours et dont b+b - relancé en 2014 - assure la maintenance à côté de nouveaux projets de 911, fonctionnent encore, tout comme les combinés d'instruments Dinfo à affichage digital.

b+b is back !

Si les marketeurs de Volkswagen voudraient bien aller plus loin avec Buchmann, ce n'est pas le cas des top ingénieurs ni du PDG du puissant groupe de Wolfsburg. Rainer leur ayant refusé le droit d'« étudier » ses dernières trouvailles technologiques, le voilà blacklisté chez ses fournisseurs. Seul Blaupunkt lui reste fidèle encore un an. Sans une mise en faillite en 1986, b+b aurait peut-être fini par être racheté, comme AMG le fut par Mercedes. Devenu consultant en marketing et R&D pour diverses firmes ou équipementiers, Rainer voit le bout du tunnel en 2014 lorsqu'il est sollicité par plusieurs propriétaires de Porsche, Volkswagen et Mercedes b+b qui souhaitent les faire entretenir. Pour fêter dignement son retour aux affaires, Buchmann a présenté à Francfort la Moonracer, nouvelle interprétation de la Turbo Targa Rainbow. À quand un SLS AMG b+b ? En attendant, il aura aussi eu les honneurs d'un livre signé par le Dr Gerold Lingnau, ancien collaborateur du *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. Son titre ? *bb - Rainer Buchmann: Innovation-Design-Emotion.* ■



D'autres modèles Mercedes - mais c'est anecdotique - seront retravaillés par b+b, dont le G en version chasse et la Classe S W126 dotée d'une calandre de SEC et d'improbables jantes et accessoires aérodynamiques.



3 QUESTIONS À RAINER BUCHMANN

Étoiles Passion a pu rencontrer le boss de b+b au dernier Salon de Francfort.

1) Votre plus grande fierté avec le recul ?

Celle d'avoir inventé et commercialisé le tout premier ordinateur de bord au monde, en 1981 ! La commande vocale, arrivée deux ans plus tard, est aussi une belle réussite.

2) Quels sont vos modèles b+b préférés ?

La 911 Turbo Targa Rainbow, naturellement, mais aussi la Mercedes SEC Magic Top, lancée douze ans avant la Mercedes SLK et la mode des coupés-cabriolets.

3) Comment travaille b+b aujourd'hui ?

Nos travaux sont réalisés par un atelier ayant plus de cent ans d'expérience. Avec la vague oldtimer et youngtimer, b+b « 2.0 » n'est pas près de s'arrêter !

B.R.M.

.. Chronographes ..



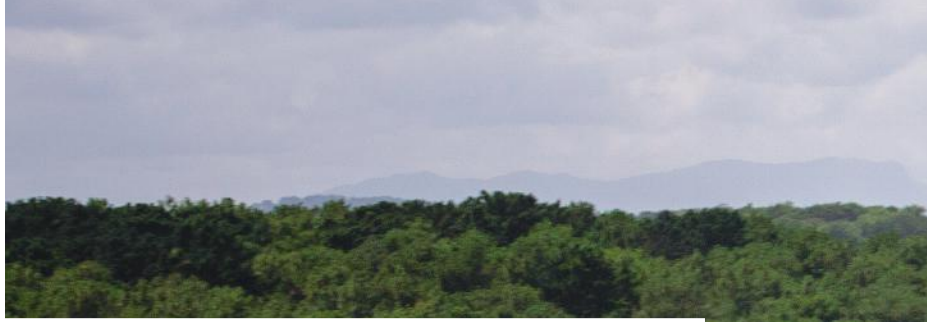
DDF12-46-SQ-AVP



**Configurez votre montre
sur brm-manufacture.com**

Pour toutes informations :
infos@brm-manufacture.com - +33(0)1 61 02 00 25

Bernard Richards Manufacture



250 W114 1971

« AUSSI LOIN QU'IL M'EN SOUVIENNE »

Nous avons tous un jour rêvé de retrouver la voiture de nos premiers émois automobiles. Une odeur, un touché, une couleur, un cuir ou un tissu... La Mercedes 250 de 1971 de Maxime, elle, était restée dans la famille. Il l'a récupérée récemment et ne la quittera plus jamais. Une histoire qu'il nous raconte joliment.

Maxime Donguy - Photos Emmanuel Lattes



Sur la route de la côte, qui relie Hendaye et la frontière à Biarritz. Une balade sublime pour une auto sublime.



FAMILLE / W114

Sans paraphraser Barbara ou Verlaine, cette expression est celle dont la musique m'est venue à l'oreille au moment de débiter ce récit. Car cette auto, il me semble qu'elle a toujours été là, dans la famille, pour nous tous, à la manière d'un ou d'une ami(e) fidèle qui ne vous lâche jamais.

Elles sont ainsi, les Mercedes, et vous le savez mieux que quiconque. Nous le savons toutes et tous. On les découvre petits, on les oublie parfois ensuite, mais on y revient toujours, le temps passant, par nostalgie... ou par raison.

Celle-ci, mon grand-père l'avait achetée au garage Mercedes - on ne connaissait pas encore les « concessions » - de Caen, dans le Calvados, en 1971. Ce n'était pas parce qu'il en rêvait : il l'avait acquise pour relier Chantilly, où vivait sa famille, à la Normandie, où se trouvait et se trouve toujours son élevage de pur-sangs.

Au fil des ans, j'ai entendu une foule d'histoires à propos de passagers plus ou moins prestigieux venus avec lui par la route depuis Paris. Jean Gabin a voyagé là, sur le siège de droite, mais aussi Eddie Constantine, tous deux fous de chevaux et propriétaires actifs dans l'élevage hippique. C'est au travers de son pare-brise que mon père a aperçu celle qui, quelques années plus tard, deviendrait ma mère, alors qu'elle traversait sur un passage piéton. Mes parents m'ont même raconté, bien

Carnet, manuel, pochette... Tout est bien présent et dans un état neuf. Normal : cette 250 n'a pas changé de propriétaire depuis cinquante ans.



« Jean Gabin a voyagé là, sur le siège de droite, mais aussi Eddie Constantine, tous deux fous de chevaux et propriétaires actifs dans l'élevage hippique. »

plus tard, le voyage vers la Normandie, à bord de cette auto, pour leurs fiançailles, célébrées à Deauville en 1976. Mais les plus longs voyages, c'est vers l'Allemagne qu'elle les a accomplis, chaque année, lorsque mes grands-parents partaient en cure thermale en Forêt Noire, conduits par... leur fils, alors âgé de 18 ou 19 ans. Ne me demandez pas s'il possédait le permis, je n'en sais rien !

Trente ans d'attente

Je suis né peu après, en 1977, et « aussi loin qu'il m'en souviennne », j'ai des images très précises de notre rencontre. C'était en Normandie, bien sûr. Quand les adultes s'attardaient à table, à papoter, je m'éclipsais discrètement et filais vers le garage. Non pas pour tourner le volant ou changer les vitesses, mais pour « piquer » les chewing-gums qui se trouvaient toujours dans la boîte à gants. C'étaient les Hollywood à la chlorophylle de ces années-là.

Leur goût et leur odeur, comme celle, très caractéristique, de l'habitacle et des cuirs d'une Mercedes de cette époque, sont restés très présents dans ma mémoire. Ils sont imprimés quelque part, dans un coin de mon cerveau, tout comme le bruit caractéristique que font les portes quand on les claque. Je crois bien que ces choses-là ne me quitteront jamais.

La voiture est, elle aussi, restée dans la famille, mais pas pour les raisons de fidélité ou d'indestructibilité que vous imaginez. En 1987, mon grand-père a mis fin à ses jours à son bord, dans son garage. Il avait 87 ans, montait encore à cheval et ne voulait pas se sentir diminuer et devenir un poids. C'était un homme de devoir, fort et qui avait beaucoup fait pour les chevaux, partageant cette passion qui l'animaient depuis toujours. En sa mémoire, une course portant son nom est disputée chaque année à Auteuil : le Prix Léopold Barriot. Mon grand-oncle l'a récupérée et a décidé de la conserver parce qu'elle avait été la



Volant gainé de cuir, posé à l'époque et en parfait état.



Partager ces moments-là avec son fils, juste tous les deux, à bavarder de choses et d'autres, un dimanche matin, sur la route...



Radio d'origine, commodos et accessoires en état neuf... Rien n'a été touché. Valentin, sept ans, s'y voit déjà !



C'est au travers de son pare-brise que mon père a aperçu celle qui, quelques années plus tard, deviendrait ma mère, alors qu'elle traversait sur un passage piéton.



dernière demeure de son frère. En 1980, mes parents décident de rouler en W123 et la 250 se trouve alors remise. Je leur demande, à tous, de ne jamais la vendre et de me la garder. Et, le jour de mon permis, c'est à son volant que je fais mes premiers tours des roues d'automobiliste. Mais j'ai dû attendre trente ans avant que mon grand-oncle n'accepte, à 94 ans, de me la donner. Longtemps, il s'en est servi en Normandie pour aller à la messe du dimanche, avant qu'elle ne soit utilisée pour les mariages de la famille : ma cousine, d'abord, et mon frère, il y a un an ou deux... Mais le temps avait passé et la voiture n'avait pas suffisamment roulé ni été régulièrement entretenue. Toujours couverte, certes, mais immobile trop longtemps et trop

souvent. Il a donc fallu la restaurer tout en la préservant au mieux. Dès que je l'ai reçue, je me suis attelé à cette « mission ». J'en ai même fait une affaire personnelle, comme vous pouvez l'imaginer...

À l'ancienne

Volant moteur cassé, démarreur hors service, système de freinage à refaire entièrement, embrayage, pneus, jauges, bagues du levier de vitesse... Il me faut des mécaniciens sachant travailler sur les 114/115. C'est finalement tout près de chez moi, au sein de la concession Mercedes Techstar de Compiègne, à côté de Chantilly, que j'ai trouvé des passionnés encore capables de refaire tout ce qui doit l'être en n'utilisant que des pièces d'origine, comme

il se doit. La mécanique restaurée dans les règles de l'art, la voiture a retrouvé toute sa fonctionnalité et, à son volant, j'ai retrouvé cette odeur inimitable et cette formidable qualité de roulement.

On ne le dit pas assez - il s'agit d'une chose presque acquise dans l'esprit des fanatiques de la marque à l'Étoile -, mais les bruits de roulement sont si bien filtrés sur une Mercedes, même de cette époque, qu'elle est à la fois silencieuse et incomparablement douce à l'usage. Sur cette version 250, le moteur six cylindres de 130 ch est souple et, finalement, assez puissant. Je crois que c'est le bloc de la Pagode de ces années-là, non ? Depuis qu'elle roule à nouveau, je me suis mis à la sortir chaque semaine. Je peux alors, à





La semaine, chaque matin, je laisse traîner ma main sur sa carrosserie avant de filer travailler et, chaque week-end, elle sort avec nous sur les routes de la côte.

nouveau, savourer chaque instant à son bord, percevoir les odeurs, dont l'intensité varie en fonction de la température extérieure, les bruits, les parfums d'huile, le ronflement du moteur, mais aussi les accélérations... Cinquante ans après sa naissance, je redécouvre une auto que je croyais connaître et que nous avons tous oubliée. C'est à cette époque, que nous avons déménagé à Biarritz.

Notre histoire

J'ai alors décidé de passer à la seconde étape de l'entreprise. Je me suis mis à la recherche d'un carrossier fiable et j'ai fini par trouver une bande de jeunes artisans, sympas et simples, proches de chez nous, à Anglet : le garage GPA Carrosserie. Nous nous sommes mis d'accord, je leur confie la voiture... et, quelques semaines plus tard, ils me rendent une merveille, aussi fraîche et neuve qu'au printemps 1971. Tout l'habitacle a été préservé et rien n'y a changé. Les vinyles, les tissus, les commodos, le volant... Tout

est comme au premier jour. Depuis lors, cette « jeunesse » a pris place dans notre famille, à la manière d'un chiot qu'on aurait accueilli. À l'occasion, mon fils Valentin la conduit, assis sur mes genoux, dans le jardin. Ma fille Victoire l'adore aussi ; la Mercedes revient souvent dans nos conversations. La semaine, chaque matin, je laisse traîner ma main sur sa carrosserie avant de filer travailler et, chaque week-end, elle sort avec nous sur les routes de la côte, sur celles de ma montagne proche, entre Anglet, Biarritz et le Pays Basque espagnol. Chaque fois, le plaisir est au rendez-vous, avec cette tranquillité d'esprit que nous procure sa fiabilité. Je n'ai donc pas été surpris lorsque mon fils de sept ans, savourant ce bonheur partagé, m'a fait la même demande que j'avais formulée il y a un siècle. La réponse fut « oui », bien sûr, avec un vrai sourire de contentement. Nous serons donc tous passés à son volant... comme une grande partie de notre histoire. ■



La trappe à essence, le « F » vissé sur la malle, la plaque noire... Tout respire une époque révolue qui reprend vie chaque week-end, le temps d'une balade.

SPIRIT OF LE MANS

SPIRIT OF N° 14 / FÉVRIER - MARS - AVRIL 2020

LE MANS 66

LE MAGAZINE DES 24 HEURES DU MANS ET DE L'ENDURANCE

lemans.org

LA VRAIE HISTOIRE

- KEN MILES, LE VAINQUEUR MORAL
- LES PHOTOS INÉDITES DE BERNARD CAHIER
- L'HOMMAGE DE MATT DAMON
- LE TÉMOIGNAGE DU FILS, PETER MILES ET DE CHRISTIAN BALE



Cape Éditions

L 12913 - 14 - F - 12,00 € - RD

BEL 13 296 / CH 8096

spirit-of-lemans.com

En kiosque et sur
www.spirit-of-lemans.com



Rafael et ses 114/115

« UN HOBBY QUI DÉVORE MON TEMPS... »

Tennisman de talent, gestionnaire de fortune de profession, hédoniste notoire, citoyen de l'île merveilleuse de Key Biscayne en Floride, Rafael Moreno n'avait pas besoin d'une autre passion pour vivre heureux. Jusqu'au jour où le virus des Mercedes-Benz est (re)passé par là...

Par Rafael Moreno

Je n'avais pas de vocation particulière dans ce domaine. J'avais vécu entre le Maroc, où je suis né, la Colombie de ma maman et Madrid, pays de nos aïeux européens. Après le Bac, je suis entré à l'université, à Madrid, avant de rejoindre, en programme d'échange, l'École Supérieure de Commerce de Pau. Et si mes études là-bas me destinaient à une carrière dans le marketing ou la finance, c'est également une terre de course automobile, avec un Grand Prix annuel au cœur de la cité qui occupe la ville des mois durant... et suscite pas mal de vocations automobiles.

Bien sûr, j'aimais les autos et je rêvais alors, comme nous tous au tournant des années 1985/1990, d'une Golf GTI. Mais je gardais aussi en tête la Mercedes 300 D W123 de mon père, celle qui transportait la famille entière, avec les trois frangins sur la banquette arrière, tous les étés sur les routes d'Espagne et du Maroc. Déjà, elle était devenue, à mes yeux, une sorte de voiture absolue, indestructible, confortable et tellement supérieure à ce que l'on croisait par ailleurs

sur les routes. Elle faisait véritablement partie de la famille, comme un élément totalement fiable et omniprésent, pour toujours.

Ensuite, études achevées, j'ai débuté dans la banque, en Floride, où je me suis installé immédiatement. Je me suis ensuite spécialisé dans la gestion d'actifs pour des particuliers et des familles et j'ai roulé dans d'autres autos, pour le plaisir et aussi par sens pratique, comme l'avait fait mon père. Il a ensuite fallu plus de vingt ans pour que je me retrouve au volant d'une Mercedes ancienne. Aussi étrange que cela puisse paraître, si je gardais un œil sur les vieux coupés, les 111 et autres, je n'avais jamais franchi le pas. Si bien qu'entre la fin de mes études, en 1990, et 2005, rien ne s'était passé sur ce sujet. Mais, cette année-là, j'ai déniché, un peu par hasard, une 108 qui avait pas mal vécu sans avoir bénéficié d'entretiens réguliers. Et, comme elle était demeurée sous le soleil de Miami (comme moi !), elle avait pas mal souffert. Dès lors, je me mis à la bricoler moi-même et à faire réparer des choses dessus : une sellerie neuve refaite en Colombie qui, une fois posée,



Bien sûr, au départ, cela n'a rien d'un atelier « clinique » de restauration. Mais, finalement, le temps passé sur chacune n'a pas d'importance. Et elles ne reprennent finalement la route que quand elles sont parfaites.

RESTAURATION

s'est avérée magnifique, mais dont les cuirs et les couleurs allaient souffrir en quelques années. Une climatisation qui n'a jamais fait frémir les glaçons de mon *ice tea* à bord, des boiseries au vernis flatteur, mais sans comparaison possible avec ce que réalisaient les Allemands à Stuttgart dans les belles années.

Et, pourtant, j'étais heureux à son bord et j'adorais son côté énorme et doux, avec sa boîte automatique et ses accélérations poussives. Mais, durant ces années-là, mes priorités étaient la famille et le travail. Pourtant, la 300 D et la qualité



des Mercedes que je voyais, tous les jours rouler en Floride me touchaient chaque fois. Je me souvenais des conversations à ce sujet avec mon père, avec les oncles et avec les amis, souvent fous de ces berlines, coupés et cabriolets. Dans leurs esprits à tous, sans que le temps n'y change rien, les Mercedes restaient bien supérieures à leurs concurrentes de l'époque. Et, quand on les regarde aujourd'hui, la plupart d'entre elles ont survécu au temps, aux kilométrages irraisonnables, aux mauvais traitements, etc. Alors que leurs contemporaines, à l'exception des Porsche, ont, pour la plupart, disparu des rues. Cela restait un point central, bien clair dans mon esprit.

Hurricane

Un jour, un ouragan passant sur l'île sur laquelle je vis a entraîné de très fortes pluies, d'une force que l'on imagine mal en Europe. Ma 108, même bien fermée et



Assises et dossier à cinq ou sept cotes. Connaissez-vous tous la date du passage de l'un à l'autre ?



abritée, a été passablement noyée. J'avais alors le choix : la faire réparer ou accepter le généreux dédommagement de l'assurance. J'ai opté pour la seconde solution, pris le chèque et filé avec ma fiancée Eliana en Californie, à Los Angeles, pour quelques jours agréables. Là-bas, les Mercedes anciennes sont l'objet d'un véritable culte. Non seulement elles n'y rouillent jamais, mais, en plus, elles sont considérées et respectées plus qu'ailleurs en Amérique du Nord. J'ai déniché un coupé 114, je l'ai observé sous toutes les coutures et acheté sur-le-champ. J'ai passé des heures et des heures avec le garagiste qui m'a expliqué sa compréhension et sa vision de l'avenir du marché des 114/115. Si bien qu'une fois rentré en Floride, je n'ai plus pensé qu'à cela. J'en ai conclu qu'après toutes ces années passées à m'occuper des fortunes de mes clients, la cinquantaine pointant, je pourrais peut-être continuer à gérer des portefeuilles tout en m'accordant un peu de temps pour m'occuper d'automobile. Après tout, ma passion a toujours été là et je ne serai pas éternel.

J'ai donc déniché un petit local dans un coin plus ou moins bien fréquenté de Miami, l'ai aménagé, croisé la route de Carlos, mécanicien qui avait travaillé durant trente ans en concession Mercedes et commencé à chasser les 114/115 dans tout le pays, voyageant pour vérifier leur état et leur intérêt. L'idée ? Découvrir des autos qui me plaisent, si possible en bon état, et chercher les pistes pour les restaurer, trouver les bons artisans, les professionnels fiables, etc. Tout cela sans même avoir besoin de les vendre, juste pour le plaisir de les avoir et de rouler avec. Bien sûr, au début, j'ai fait des erreurs. On ne trouve pas les bonnes personnes du premier coup ; elles sont souvent discrètes et ne cherchent ni la publicité, ni les clients. Mais, depuis, j'ai bien creusé dans tous ces domaines avec l'aide d'Alex. J'ai même appris à refaire les boiseries, les vernis et pas mal d'éléments d'accastillage. C'est un plaisir, un hobby, qui me procure d'immenses satisfactions. Le bonheur de faire des choses de ses dix doigts, d'apprendre, de sortir du moule dans lequel on est formaté et dans lequel on s'enferme au fil des années.

Cette décision d'évoluer vers une double activité a transformé ma vie. J'ai vendu mon bureau chic de trader du *downtown*



Milos, compère de toujours, refait un siège avec une minutie absolue. En bas, le coupé que vous avez découvert sur la page Facebook d'Étoiles Passion.





de Miami, au milieu des grandes enseignes bancaires. J'ai installé une table sur la mezzanine de mon atelier et j'y travaille désormais sur les deux sujets, en fonction des priorités et des urgences. Bien sûr, il faut parfois demander à Carlos d'interrompre ses ponçages quand un client important appelle ! (rires) Mais c'est un véritable bonheur au quotidien.

Logiquement, d'autres modèles sont arrivés à l'atelier depuis. Deux 280 CE, qui avaient été repeintes et qui ont retrouvé leur couleur d'origine, en plus des 114 (pas de 115, à ce jour, c'est un choix). Mieux : au fil du temps, j'ai découvert une sorte de communauté internationale de fanatiques de ces modèles. Ainsi, nous échangeons des pièces avec des amateurs et des garages en Jordanie, en Turquie et partout en Europe et nous comparons également nos bonnes adresses pour les selleries, les cuirs de qualité et le travail de carrosserie et de peinture. De cette manière, mois après mois, la qualité de nos sauvetages et de nos restaurations progresse, les pièces d'origines deviennent le standard et nos autos retrouvent toute leur élégance, leurs odeurs et leurs touchers de jeunesse. Nous nous efforçons de préserver et de restaurer les choses comme elles étaient : les cinq bandes sur les sièges arrière, qui deviennent sept après 1974, le cuir quand il était d'origine, plutôt que le MB Tex pourtant indestructible... Nous restons fidèles à ce qu'elles étaient en arrivant en Amérique. Pas après pas, cette aventure produit d'immenses satisfactions à chaque étape. Même les petits soucis que l'on rencontre en chemin peuvent être sources de joie quand nous parvenons à les surmonter, sans pression, en prenant notre

« Ce hobby est en train d'envahir ma vie qui était déjà bien remplie par le passé. »
Rafael Moreno

temps. Je ne suis pas un professionnel de ces choses-là, mais ce hobby est en train d'envahir ma vie qui était déjà bien remplie par le passé.

Des stars en devenir

Que faire ? Poursuivre l'un et abandonner l'autre ? Je ne crois pas. Il s'agira, dans les années à venir, de tenter de faire cohabiter le plus sérieusement et le plus durablement possible ces deux activités qui sont, et demeurent, les deux passions de ma vie. Quant à l'avenir de cette petite collection, il reste écrit en pointillé. Bien sûr, je devrai, un de ces jours, commencer à me séparer de quelques-uns des dix ou douze véhicules qui nous occupent aujourd'hui et que je ne pourrai pas tous faire rouler autant qu'ils l'exigent. Déjà, des amis de passage, des copains lointains, me proposent, de temps à autre, des échanges ou des achats... Et là, mon autre casquette,

celle du trader, émerge à nouveau de cet océan de Mercedes-Benz. Je me dis que ces berlines et ces coupés seront peut-être, demain, considérés comme les Mercedes les plus abouties et les plus représentatives de ce passage des années 1960 aux années 1970, qui a constitué, avec d'autres modèles, une sorte d'apogée de la marque. Les Pagodes ont vu leurs côtes flamber, les 107 suivent le même chemin et je pense que les 114/115, encore très abordable, finiront par se trouver dans cette situation. Quels critères leur vaudront cette reconnaissance ? Ils seront tant esthétiques que techniques et, surtout, l'on appréciera l'homogénéité de l'ensemble. J'en veux pour preuve l'importance de la motorisation dans l'impression globale produite. Cela n'engage que moi, certes, mais je pense que ce M130 est un chef-d'œuvre de douceur d'usage, de fiabilité et de linéarité. Tout autant que la qualité des tissus et des cuirs, le bruit de fermeture des portes ou le grand volant à double cerclage, il contribue au sentiment de plénitude que l'on ressent à bord. Vous le voyez, je pense que cette affaire, débutée il y a maintenant trois ans, ne fait que se développer. Ce qui n'était, au départ, qu'un hobby de trader qui commençait à s'ennuyer derrière son écran tourne aujourd'hui à la passion pure. Et cela pourrait bien constituer ma dernière aventure professionnelle... ■

Vous pouvez retrouver les aventures de Rafael sur Instagram (#stuttgartmotoring) et le contacter par le biais du groupe Étoiles Passion sur Facebook et par e-mail sur #stuttgartmotoring.



24h LE MANS®

13-14 JUIN
2020



À PARTIR DE **89€**
ticket.lemans.org

GRATUIT POUR LES - DE 16 ANS*

* Accès gratuit pour les enfants de moins de 16 ans (nés après le 14 juin 2004)



#LEMANS24



ANNIVERSAIRE

CLASSE S W126

ELLE NE FAIT PAS SES 40 ANS



Succédant à la W116, une nouvelle génération de Classe S est présentée en septembre 1979 au Salon de Francfort: la W126, dont on vient de fêter les quarante ans.

Texte : François Lescoup - Photos : Daimler AG.



Suite logique : quatre générations qui ont donné naissance à la Classe S : W111-112, W108-109, W116 et W126.

La Classe S W126 prend la suite de la W116 qui avait marqué les esprits par ses progrès techniques en matière de sécurité, issus des différents prototypes baptisés ESF. D'ailleurs, la ligne moins fine de cette W116 était la conséquence de renforts de caisse impliquant des montants épais et un dessin général plus lourd. Les stylistes vont rattraper cela sur la W126 en adoucissant un design toujours très classique. Cette belle carrosserie est proposée en deux variantes : normale (SE) de 4,99 m et longue (SEL) allongée de 14 cm au niveau des portes et des places arrière. Elle reçoit, dès le lancement, quatre moteurs, du six cylindres à carburateur 2,8 de 156 ch au V8 5.0 tout aluminium à injection de 240 ch. Outre l'amélioration du confort de conduite et de la sécurité, la voiture se distingue par une réduction de la consommation obtenue par son aérodynamisme optimisé en soufflerie, ses motorisations et l'utilisation de matériaux plus légers. La nouvelle Classe S est ainsi 10 % moins gourmande que sa devancière. Le moteur 5.0 en aluminium, qui remplace

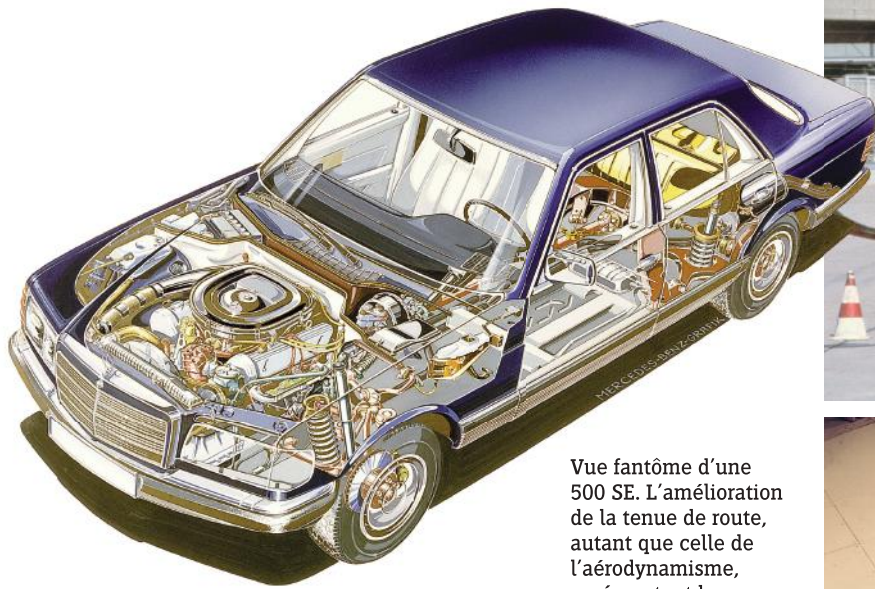
le 4.5 en fonte, était déjà connu sur la 450 SLC. Dès 1981, il bénéficie, tout comme l'autre V8 de 3.8 litres, d'une augmentation de la compression et d'un nouveau calage de l'arbre à cames afin d'obtenir un meilleur couple à plus bas régime. Il reçoit aussi des injecteurs à circulation d'air et un dispositif électronique de contrôle du ralenti pour diminuer consommation et rejets, ce qui entraîne une perte de puissance de quelques chevaux. Les rapports de pont sont adaptés à ces modifications moteur. Toutes ces améliorations arrivent au moment du lancement de la carrosserie coupé sur la W126.

Les voitures blindées

Durant les années 1980, la demande de véhicules blindés augmente. Aussi Mercedes propose-t-il, entre 1983 et 1985, des Classe S offrant ce type de protection : 380 SE/SEL, 500 SE/SEL et, plus tard, 560 SEL. S'y ajoutent deux 500 SEL allongées de 20 cm et équipées d'un toit ouvrant à l'arrière et d'un haut pare-brise sur le toit : un exemplaire sert de véhicule de représentation à l'usine et l'autre est commandé par le Vatican en 1985.

Malgré ses enjoliveurs en plastique (!), la W126, par l'ensemble de son dessin, impose son statut avec élégance.





Vue fantôme d'une 500 SE. L'amélioration de la tenue de route, autant que celle de l'aérodynamisme, agrémentent la conduite de cette grande routière.

La seconde série

Une seconde série de berlines W126 est présentée en septembre 1985, se caractérisant pour une petite évolution stylistique et, surtout, des nouveaux moteurs. Extérieurement, on remarque principalement que les bandeaux latéraux sont devenus lisses et descendent sur les longerons, que les pare-chocs sont légèrement adoucis et que les jantes en alliage Barrock sont abandonnées au profit d'un dessin lisse à quinze trous. Leur diamètre, de 14 à 15 pouces, permet l'agrandissement des freins. Enfin, les essuie-glaces de phares sont plus épais et, comme les pneumatiques pour la nouvelle motorisation 560 SE/SEL passent en 215/65, les ailes avant sont retouchées pour ne pas gêner le braquage des roues. Techniquement, on note une modification de l'essieu arrière afin de réduire le bruit de la transmission et d'améliorer le confort de roulement.

Les nouveaux moteurs

Ce sont donc surtout les moteurs qui évoluent sur la seconde série des W126. Ainsi, en entrée de gamme, plus de version à carburateur mais deux nouveaux six cylindres M110, en 2.8 et 3.0, ce dernier étant le plus répandu sur les W126 avec plus 146 000 exemplaires en six ans. Du côté des V8, le M116 voit sa cylindrée passer de 3.8 à 4.2, ce qui permet de ne pas perdre de puissance lorsque des améliorations sont apportées pour diminuer consommation et rejets. Quant au M117



La W126 arrive, à force d'améliorations dans tous les domaines, à surpasser les qualités de la précédente W116.

des 500 SE/SEL, il poursuit sa carrière avec l'ajout d'un allumage électronique et d'une injection électromécanique Bosch KE Jetronic. Mais l'innovation la plus spectaculaire de la gamme de moteurs est le huit cylindres 5.6 de 272 ch, développé en allongeant la course du 5.0 V8. Une version ECE est également disponible. Elle doit délivrer 300 ch, mais cela n'est pas possible avec le système de contrôle des émissions. Toutefois, même sans catalyseur,

cette version ECE respecte les normes d'émissions européennes de l'époque. Ce fameux catalyseur diminuant les rejets mais aussi la puissance de quelques chevaux, il est possible de commander une voiture qui en est dépourvue mais prête à le recevoir plus tard ; cela permet de décaler l'utilisation de l'essence sans plomb qui commence à arriver à des dates différentes en fonction des pays. Donc si, à partir de septembre 1986, le catalyseur fait partie de



Les 14 cm supplémentaires des versions L bénéficient aux passagers de l'arrière. On y ajoutera le confort, le silence et la rapidité du voyage !

Sans atteindre la présentation « Boeing » de la W140 qui suivra, la W126 offre déjà une planche de bord complète et pratique.



La seconde série apporte le petit supplément de finesse qui pouvait faire défaut à la première.



Avec leur voile plat et leurs quinze petits trous, les jantes en alliage de la seconde série affinent la voiture, contrairement aux précédentes jantes Barrock...

Les différentes versions de la W126 lui permettent d'accéder à tous les marchés du haut-de-gamme et de la représentation.

l'équipement de série de toutes les voitures particulières Mercedes-Benz pourvues d'un moteur essence, les versions à catalyseur non monté sont disponibles jusqu'en août 1989.

Des Diesel pour les USA

Un modèle Diesel, réservé à l'exportation vers les États-Unis, existait déjà dans la première série : la 300 SD Turbodiesel, dont le cinq cylindres alliait, *dixit* la publicité, « la sobriété d'un quatre cylindres et l'agrément d'un six cylindres », ce qui a un fond de vérité... Avec l'introduction de la nouvelle gamme en 1985, ce modèle est remplacé par une nouvelle 300 SDL Turbodiesel, donc avec carrosserie longue mais surtout avec un six cylindres 3.0 développant 150 ch ! Puis, en juin 1989, arrive une nouvelle variante Diesel, toujours réservée aux États-Unis, la 350 SDL Turbodiesel, équipée d'un 3.5 inédit. Conçu davantage pour le couple que pour

la puissance, il perd, malgré sa cylindrée plus importante, 14 ch par rapport à son prédécesseur en raison de la présence d'une recirculation des gaz d'échappement et d'un catalyseur. Cependant, les 136 ch sont suffisants si l'on tient compte des limitations de vitesse en vigueur dans l'ensemble des États-Unis. Et, surtout, le couple maximal, augmenté de près de 15 %, est atteint dès 2 000 tr/mn.

Dernières améliorations

En septembre 1987, notamment pour contrer le défi lancé à la Classe S par la BMW 750i, des variantes plus performantes de tous les moteurs V8 sont présentées. Les taux de compression sont portés à 10:1 et les performances sont améliorées de près de 10 %. L'effet est surtout intéressant sur les versions catalysées car les pertes de puissances dues à l'optimisation du contrôle des émissions, s'en trouvent réduites.



Versions blindées : châssis SE standard pour la police et deux châssis SEL encore allongés pour le Vatican et les besoins de réception de l'usine.



La 300 SD Turbodiesel, version américaine.

Succédant à la W126, huit berlines W140 sont présentées au Salon de Genève en mars 1991. L'usine continue de produire pendant quelques mois des W126 pour l'exportation. La fabrication de la majorité des modèles prend fin entre août et octobre 1991, les dernières versions blindées sortant de chaîne en avril 1992. Sur les douze années de la période de production, 818 066 berlines ont quitté l'usine de Sindelfingen, dont 97 546 avec des moteurs Diesel. Cela a fait de la W126 la série haut-de-gamme la plus réussie de l'histoire de l'entreprise. ■

Mercedes-Benz berlines Classe S W126 1979/1985 - 1985/1991

Modèle	Type	Type	Type moteur	Ch**	Production			dont spéciales
					Début	Fin	Total	
280 S	W126021	110924/926	L6	156	12/79	11/85	42 996	-
280 SE	W126022	110987/989	L6	185	12/79	09/85	133 955	-
280 SEL	V126023				06/80	09/85	20 685	-
380 SE	W126032	116961/963	V8	218	06/80	11/85	58 239	86 blindées
380 SEL	V126033				06/80	09/85	27 014	88 blindées
500 SE	W126036	117961/963	V8	240	01/80	09/85	33 418*	3 blindées
500 SEL	V126037	117965			06/80	09/85	72 963*	378 blindées
300 SD Turbodiesel	W126120	617951	L5	121	10/80	08/85	78 725	export USA
260 SE	W126020	103941	L6	166	10/85	02/91	20 836	-
300 SE	W126024	103981	L6	188	09/85	10/91	105 422	-
300 SEL	V126025				09/85	08/91	40 956	-
420 SE	W126034	116965	V8	218	09/85	12/91	13 996	229 blindées
420 SEL	V126035				12/85	10/91	74 017	63 blindées
500 SE	W126036	117961/963	V8	240	09/85	08/91	33 418*	7 blindées
500 SEL	V126037	117965			09/85	02/92	72 963*	262 blindées
560 SE	W126038	117968	V8	300	04/88	01/91	1 252	-
560 SEL	V126039				10/85	04/92	75 071	349 blindées
300 SDL Turbodiesel	V126125	603961	L6	150	02/85	09/87	13 830	export USA
350 SD Turbodiesel	W126134	603970	L6	136	06/90	08/91	2 066	export USA
350 SDL Turbodiesel	V126135				06/90	08/91	2 925	

* Production totale des deux séries.

** Premières versions : les versions catalysées perdent environ 6 % de puissance.

Les différentes motorisations Turbodiesel sont réservées aux USA. Elles reçoivent les pare-chocs *5 miles* (devant absorber un choc sans déformation à cette vitesse) et les phares *sealed beam* (sur lesquels il est impossible de remplacer une ampoule sans changer l'ensemble...).



S-TRAVAGANTES !

Au début des années 1980, la Classe S règne sans partage sur le marché des grandes routières de luxe. Elle constitue donc une pièce de choix pour les innombrables tuners du moment, soucieux de combler les désirs des rois du pétrodollar. Plus extrêmes qu'AMG ou Brabus, Styling Garage, Koenig et consorts vont transformer berlines et coupés W126 de manière plutôt... radicale.

Texte : Michel Tona - Photos : archives Michel Tona / Bram Cortis (1000sel.com)

Le tuning sur base Mercedes émerge à la fin des années 1960. Le pionnier en est AMG, fondé en 1967 par deux anciens de Daimler-Benz. Brabus voit le jour dix ans plus tard. Par la qualité

de leurs travaux, tous deux deviennent vite la coqueluche d'une clientèle internationale, notamment arabe. Mais, alors que la jet-set du cru en veut toujours plus, les deux tuners germaniques (pléonasme ?), rechignent à s'engager dans des transformations excentriques,

craignant sans doute de se fâcher avec Mercedes-Benz. Or cheikhs, émirs et autres potentats du Moyen-Orient adorent les intérieurs clinquants, la démesure et les couleurs les plus kitsch. Payant généralement leurs emplettes en valises de pétrodollars, ils

La *Koenig touch* inflige aux Classe S ou SL spoilers, becquets, ailes bodybuildées, cuir capitonné, compresseur ou turbo.





Le roi Khalid d'Arabie Saoudite commanda à b+b cette improbable 600 évoquant sans détours les Mercedes 540 K des années 1930...

vénèrent Sa Majesté Classe S, icône de la *Deutsche Qualität*. Le Koweït n'est-il pas un fidèle actionnaire de Daimler-Benz depuis le début des années 1970 ? Désirant toujours plus d'exclusivité, afin de se distinguer des « simples » Classe S qui pullulent dans leurs contrées, et disposant de bien plus de moyens que les riches Occidentaux, ils vont changer le cours de l'histoire du tuning.

Tuners extrémistes

Une poignée de tuners sans états d'âme va répondre à leurs désirs, enfantant, au début des années 1980, des berlines et des coupés W126 tous plus délurés les uns que les autres... au détriment du bon goût régnant d'ordinaire en Europe. Commençons par SGS (pour Styling Garage Service), sans doute le plus doué de ces tuners de l'extrême. Cette PME, qui comptera jusqu'à une centaine d'employés, est créée à Hambourg en 1980 par un fringant trentenaire, Chris Ahn, ancien chef des ventes de la succursale BMW locale. Cherchant à faire la nique à AMG et à Brabus, il se lance dans un projet fou : créer une Gullwing moderne. Si AMG s'est déjà essayé à cet exercice en 1974, gréant une 300 SL de 1956 - repeinte en rouge et arborant un fier spoiler noir - du V8 et de la boîte automatique de la 350 SE W116, l'ami Christian jette son dévolu sur un moderne coupé SEC. Récupérant un véhicule accidenté, l'apprenti-sorcier fait découper une partie du toit, ajouter de sévères renforts au niveau des longerons et installer des portes papillon à



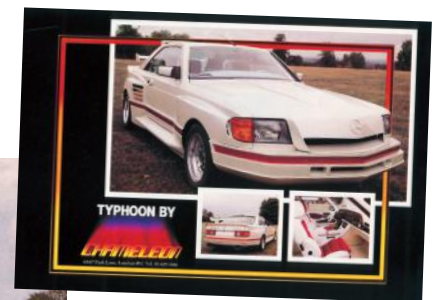
commande électro-hydraulique. Ainsi naît la 500 SGS Gullwing, qui déploie ses ailes en première mondiale au Salon de Genève 1983. Les modifications sont si poussées que l'étoile à trois branches doit être remplacée par un sigle SGS, histoire de ne pas se faire harceler par les juristes de Stuttgart. Question à un Deutsche Mark : quel était le prix de la transformation ? 83 000 DM sans les options, *mein Herr*. Soit le prix, déjà conséquent, d'un 500 SEC flambant neuf. Ce papillon au blanc immaculé aimante les regards et SGS engrange ses premières commandes. Elles proviennent de prince arabes, ce qui n'est pas une surprise, mais aussi d'autres sociétés de tuning qui souhaitent y apposer leur touche personnelle. Entre 1983 et 1986, cinquante-sept de ces étranges Gullwing sont construites. Selon la presse de

ABC Exclusive revisite surtout l'intérieur des W126 : cuir étendu, éléments dorés, hifi XXL, TV, pommeau « tête de faucon », etc.

l'époque, la première aurait perdu ses ailes après un périple à 200 km/h en plein désert. Le propriétaire, un cheikh d'Abu Dhabi, avait tout simplement... omis de fermer les portes ! L'ami Chris ne ménage pas sa peine pour satisfaire ses adeptes, se rendant souvent dans la péninsule, partageant, à l'occasion, un méchoui avec ses clients ou les accompagnant à la chasse au faucon. Il ira même jusqu'à « décorer » l'hélicoptère de l'un d'entre eux de stripings latéraux couleur arc-en-ciel assortis à ceux qui ornent la robe et l'habitacle de son SEC ! Comble du chic (local) : une tête de faucon en bois verni - pouvant être dorée à l'or fin - remplace le pommeau de levier

de vitesses d'origine. L'habitacle des SEC SGS s'éloigne, lui aussi, des standards Mercedes. Sellerie blanche en cuir ou en soie, console courant du tableau de bord - remanié avec des compteurs digitaux et un double combiné d'instruments - au compartiment arrière avec ensemble TV/magnétoscope, minibar en cristal et chaîne hifi ultra-sophistiquée trônant au-dessus du pare-brise... Rien n'est trop beau pour les rois du pétrole ! À l'instar de ses confrères, SGS rallonge aussi les Classe S, qui deviennent alors des 1000 SEL, leurs clients estimant qu'elles sont deux fois meilleures que les 500 SEL. Il réalise aussi quelques cabriolets à toit rétractable ou à classique capote en toile et une poignée de breaks. Pour le mariage du fils d'un émir, Chris Hahn se voit commander la décoration de

Les petites boutiques des horreurs font florès jusqu'au milieu des 80s puis... pschiit !



Coupé Typhoon ou limousine Tornado : les Anglais de Chameleon font souffler le vent des boulets...



Volant à touches d'origine AMG, instrumentation digitale et chaîne Pioneer rehaussent la planche de bord du 500 SEC Gemballa.

quarante Classe S qui seront réservées à chacune des épouses du prince. Chaque exemplaire arborera, à l'intérieur comme à l'extérieur, l'une des couleurs de l'arc-en-ciel. Réussissant à honorer cette commande insensée, Hahn sera naturellement convié au mariage. Ses relations avec Mercedes restent cordiales, car SGS ne touche pas à la mécanique. Ces voitures originales peuvent donc être entretenues et réparées dans n'importe quelle concession de la marque à l'Étoile. La succursale de Brème sera même autorisée à monter sur les futures SGS des essieux avant renforcés et un correcteur d'assiette hydraulique. Deux ans plus tard, toujours

sur les bords du Lac Léman, SGS présente son Arrows C1, librement inspirée de la C111 à moteur rotatif de 1969. Basée sur l'incontournable SEC, elle arbore une face avant affinée pourvue de phares rétractables qui n'est pas sans rappeler la Pontiac de Michael Knight dans la série *K2000* qui cartonne à l'époque. Mais, en 1986, le marché se retourne. Un semblant de récession touche le Moyen-Orient, entraînant une dégradation des taux de change. SGS, qui a grandi trop vite, fait faillite. Chris Hahn met peu de temps à se relever. En 1988, il crée la société Design+Technik, qui continue à exploiter la marque SGS avec des créations un peu moins extravagantes, mise à part une

improbable Classe S... pick-up et une Porsche 928 à portes papillon. On ne se refait pas.

Morte, la Mercedes 600 ?

Passons maintenant à quelque chose d'encore plus délirant. En 1981, la Mercedes préférée des grands de ce monde - de Mao à John Lennon, en passant par Paul VI et les ultra-riches de toute la planète - tire sa révérence. La plupart du temps polygames, nos chers émirats qui ont, par définition, une importante progéniture, ne savent plus vers qui se tourner pour remplacer leur(s) 600. C'est là que SGS et consorts interviennent. En échange de la « modique » somme de 88 000 DM (soit 270 000 F), Styling Garage rallonge la Classe S de plusieurs dizaines de centimètres. Et, pour l'équivalent de vingt « briques », il peut même installer une calandre de 600 dorée. Plus kitsch, tu meurs ! Toujours sur base de 600, une autre création ne va pas passer inaperçue. Suite à une commande du roi d'Arabie Saoudite, la société b+b (Buschman+Buschman) va transformer une 600 de 1980 en Mercedes au look des années 1930. Rallongée de 86 cm pour accueillir des ailes inspirées de celles de la 540 K, elle voit aussi sa largeur passer de 1,95 m... à 2,35 m. Ce mastodonte, dont la calandre affiche le même style rétro, devient ainsi l'auto la plus

large du monde. Capable de pointer à 180 km/h tout en ingurgitant 30 l/100 km de pétrole raffiné, le laideron de trois tonnes est même doté de marchepieds pouvant supporter une ribambelle de gardes du corps qui doivent s'agripper aux poignées fixées sur le toit. Pour lui permettre de rouler décemment, de nouveaux trains avant et arrière renforcés sont adaptés. La transformation nécessite cinq mois de labeur pour une facture de quelque 200 000 DM. En y ajoutant le prix de la Mercedes d'origine, on arrive à la somme astronomique de 350 000 DM. Auteur de ce crime de lèse-majesté, Rainer Buschman se rattrape en convainquant le roi Khalid d'opter pour une robe rouge foncé en lieu et place de l'improbable rouge à pois commandé au départ.

Bad taste

Connu pour ses transformations sur base de Ferrari et de Porsche, le tuner munichois Willy Koenig entre en scène. Encore plus délirantes que les SGS, ses créations se distinguent par des ailes gonflées à la testostérone, « ornées » de grilles d'aération proéminentes évoquant la célèbre Testarossa. Koenig justifie ce choix par le montage de pneus ultra-larges censés améliorer l'adhérence en courbe. Si le client souhaite aller plus loin, il pose sur le coffre un intimidant aileron. Contrairement à SGS, il n'hésite pas à retoucher aussi la salle des machines en y greffant compresseur ou turbo. La puissance s'en trouve quasiment doublée, approchant le niveau d'une



1983 : SEC by SGS autour du thème de l'arc-en-ciel. Une impressionnante hifi (dorée) occupe tout le haut du pavillon.

Lamborghini Countach. Ça délire aussi Outre-Manche où une poignée de tuners s'adonne aussi au ravalement de façade des W126.

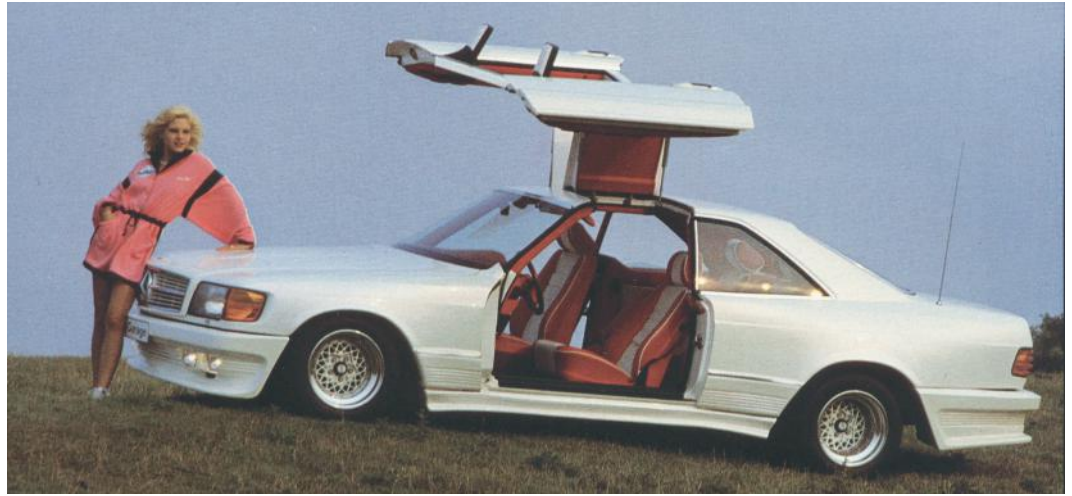
Le plus radical est sans doute Chameleon, dont la dénomination sociale évoque bien le niveau de mutation extrême qu'il fait subir à ses créations. Ex-courtier, Mike Lahan s'est reconverti dans la transformation de bolides de prestige - dont des Mercedes - au début des années 1980. Profitant de son carnet d'adresses, il tire aussi avantage des visites régulières que les princes arabes rendent aux sociétés financières de la City. Dans son showroom intelligemment installé au cœur de Mayfair, le quartier



Calandre de SEC et épaules larges façon Testarossa pour cette 500 SEL Turbo by Koenig. 26,4 s au kilomètre départ arrêté !



Le Belge Ronny Coachbuilding vous rallongeait sa SEL L'Étoile de 36, 90, 115 ou 130 cm.



Modifiant l'esthétique mais pas le moteur, les créations de Styling Garage et de b+b ont pu conserver l'Étoile.

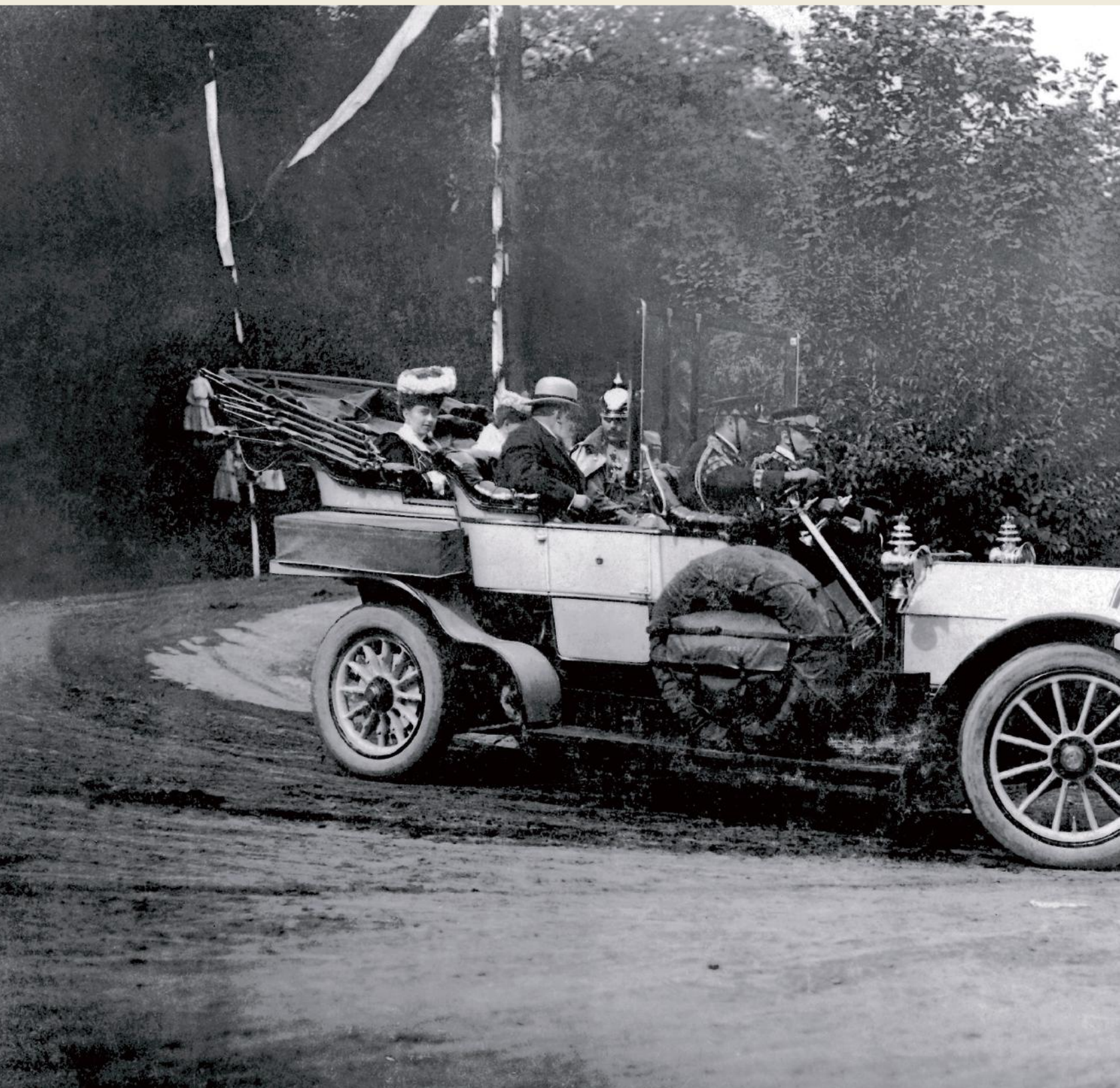
Les frontières du mauvais goût sont sans cesse repoussées, du moins à nos yeux d'Occidentaux.

le plus huppé de Londres, les gros coupés Mercedes ont droit à trois transformations regroupées - humour anglais, sans doute - sous le nom de ligne Chic : Hurricane, Whirlwind et Typhoon. Trois appellations « tempétueuses » qui sont aussi des noms d'avions de chasse britanniques. Leur fabrication nécessite le démontage complet de l'auto, qui reçoit des spoilers, jupes latérales et autres déflecteurs démesurés en Kevlar. Réputé plus léger et plus résistant que l'acier, ce matériau, souvent utilisé dans l'aérospatiale et

pour les châssis de voitures de course, présente en outre l'avantage de ne pas rouiller. Et la superposition de couches de Kevlar ne préserve pas seulement de la peste brune, mais aussi des balles ! L'habitacle n'est pas en reste avec nombre d'éléments placqués or. Un compartiment secret aurait même été aménagé pour y cacher, le cas échéant, un pistolet en or... Mentionnons également la climatisation renforcée pour pouvoir supporter les *runs* dans le désert. Afin de compenser la surcharge due

aux éléments de carrosserie et aux aménagements intérieurs, le tuner anglais greffe un compresseur maison sur le V8 allemand. Au final, la Chameleon Typhoon remporte aisément le prix de l'horreur. Son tarif culmine à 150 000 \$, une 500 SEC de base revenant quatre fois moins cher. Qu'importent les goûts et les couleurs, me direz-vous, du moment que le client paye. Cela ne suffira pas à empêcher la chute de ces tuners de l'extrême au début des années 1990, les amateurs se lassant sans doute de ces délires sans fin... ■





LE PRINCE DE GALLES, FUTUR ÉDOUARD VII

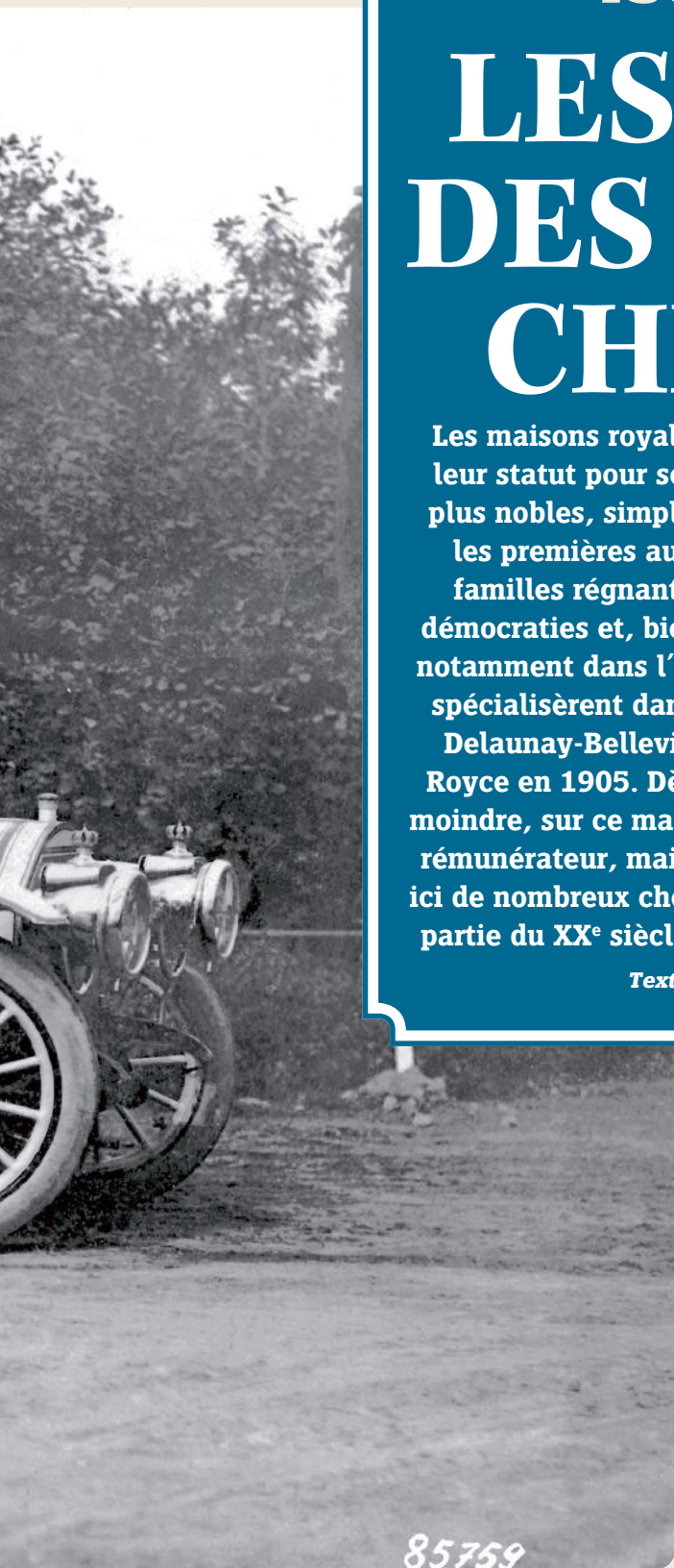
Longtemps éloigné du pouvoir par la longévité de sa mère la reine Victoria, le prince de Galles, qui devint Édouard VII en 1901, fit entendre le bruit d'un moteur à pétrole au palais de Buckingham avant même son sacre. Il avait, en effet, acheté une Daimler Tonneau l'année précédente. Il s'agissait, bien sûr, d'une Daimler anglaise, les droits d'exploitation du nom et de construction en Grande-Bretagne ayant été acquis par la Daimler Motor Syndicate Ltd dès 1893. Mais, si Daimler devint, dès 1896, fournisseur officiel de la maison royale, et ce pour les longues années à venir, Édouard VII utilisa aussi des Mercedes modèle Simplex à partir de 1904.

1900-1940 - 1^{re} partie

LES MERCEDES DES ROIS ET DES CHEFS D'ÉTAT

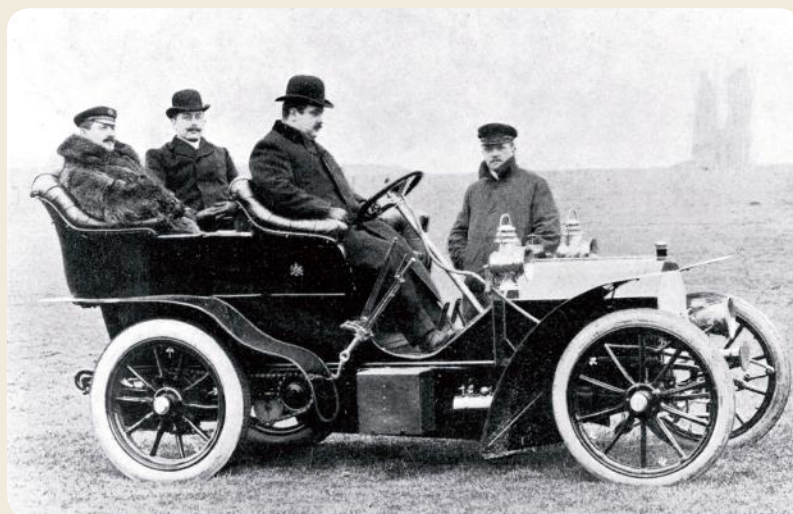
Les maisons royales ont, depuis longtemps, des moyens à la hauteur de leur statut pour se déplacer sans effort : chars à bœufs, puis à chevaux, plus nobles, simples chariots puis berlines et carrosses. On sait combien les premières automobiles attirèrent les gens pouvant s'en offrir. Les familles régnantes en firent partie, de même que les chefs d'État des démocraties et, bien sûr, les dictateurs friands d'automobiles statutaires, notamment dans l'Europe des années 1930. Quelques grandes marques se spécialisèrent dans ces véhicules de représentation comme la Française Delaunay-Belleville, « la voiture des présidents », dont s'inspira Rolls-Royce en 1905. Dès 1902, Mercedes s'impliqua, comme Benz à un degré moindre, sur ce marché bien particulier de ventes à l'unité, sans doute peu rémunérateur, mais très valorisant pour l'image de marque. Nous verrons ici de nombreux chefs d'État en Mercedes-Benz tout au long de la première partie du XX^e siècle. La période moderne post-1945 sera traitée plus tard.

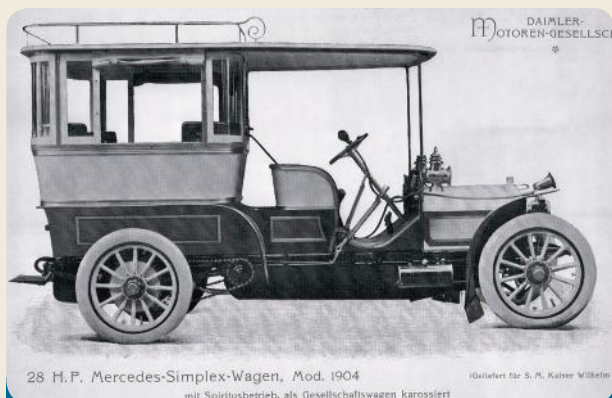
Texte : François Lescoup - Photos : Daimler AG et D.R.



Édouard VII, surnommé Bertie, rend visite en 1906 à Guillaume II dans une Mercedes 70 ch à moteur quatre cylindres de 9.2 litres. Trois rangées de sièges reçoivent à l'arrière l'impératrice et la reine du Royaume-Uni, Alexandra, dite Alix.

Le tonneau Mercedes Simplex 24 ch 1902 où Édouard VII a pris place, emmitouflé dans de la fourrure.





28 H.P. Mercedes-Simplex-Wagen, Mod. 1904

mit Spiritusbetrieb, als Gesellschaftswagen karossiert

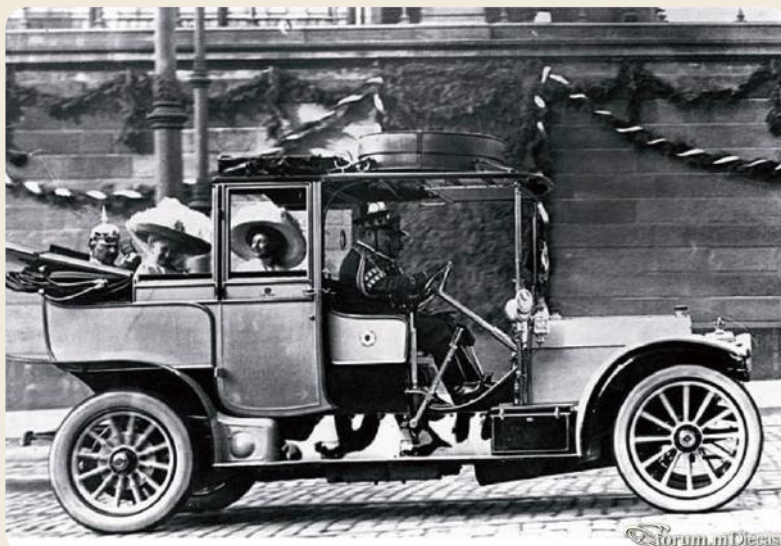
L'une des premières berlines Mercedes Simplex 28 ch 1904 de Guillaume II.

L'EMPEREUR GUILLAUME II

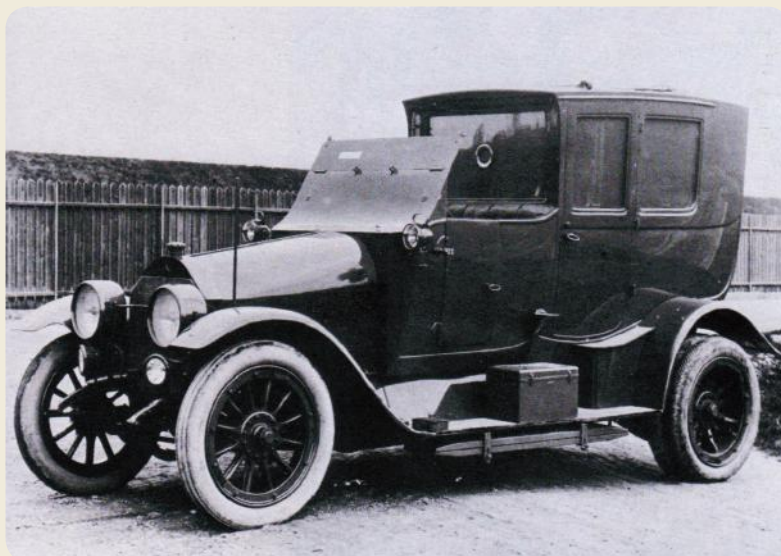
Guillaume II, empereur allemand et roi de Prusse de 1888 à 1918, était le petit-fils de la reine Victoria, mère d'Édouard VII, roi d'Angleterre. Si lui aussi a promu l'automobile dans son pays, ce fut plus pour en développer les industries que pour le plaisir de conduire. C'est ainsi que se créèrent des entreprises industrielles allemandes toujours là aujourd'hui, comme Siemens. Quant à l'automobile, le Kaiser utilisa de nombreuses Mercedes, généralement équipées du moteur le plus récent et le plus puissant développé par la marque, d'autant que ces voitures étaient lourdes car luxueuses et montées sur des châssis rallongés permettant d'inclure trois rangées de sièges. Les voitures de Guillaume II étaient, le plus souvent, peintes en blanc ivoire avec des détails en bleu, noir et or, et un intérieur revêtu de cuir marron ou rouge foncé. La flotte impériale compta de nombreuses Mercedes dès 1904, en raison de l'évolution technique rapide et des nombreux types de carrosseries dont le souverain, sa suite ou ses invités pouvaient avoir besoin : phaétons, torpédos, limousines, landaulets et même voitures blindées. Tout cela changea évidemment après son abdication en 1918, lorsqu'il se réfugia aux Pays-Bas sous la protection de la reine Wilhelmine, encore une cousine par alliance... Après quelques années, il récupéra une partie de sa fortune et se vit accorder une rente. Il put, toujours en exil, utiliser, dès 1930, une Mercedes-Benz 770 cabriolet F pouvant être entièrement décapotée ou fermée comme une limousine. Cette luxueuse voiture fut utilisée jusqu'à la mort de l'ex-empereur en 1941, restant ensuite aux Pays-Bas avant de rejoindre, en 1950, l'Allemagne et le musée Mercedes.



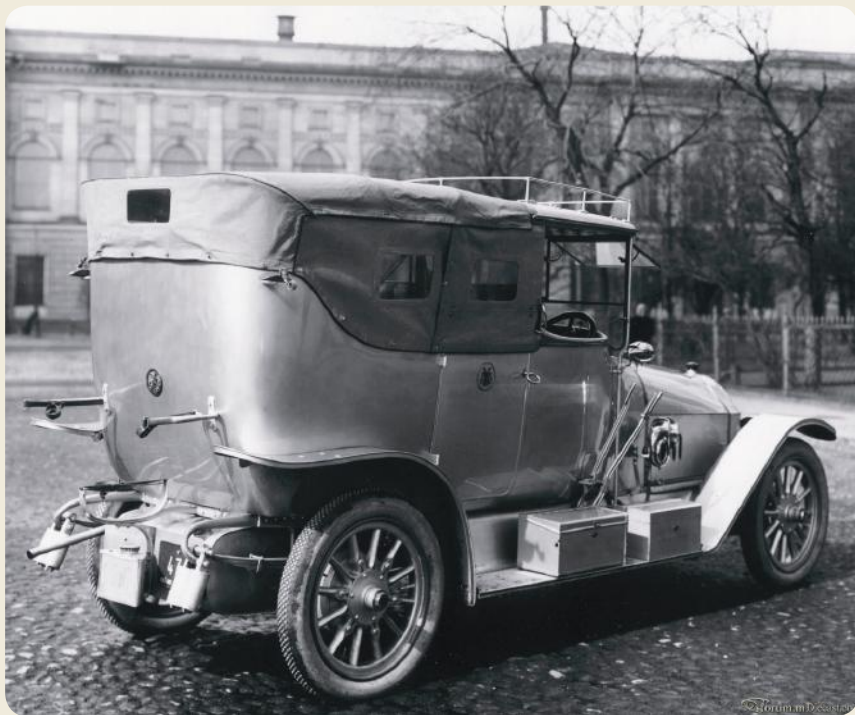
1906 - L'empereur, reçu par les représentants de l'église de Gelnhausen, descend d'un phaéton 70 ch. Le chauffeur salue les militaires cachés sur le côté.



Guillaume II et l'impératrice Victoria dans un landaulet 75 ch 1908.



1910 - Berline blindée à roues arrière jumelées Mercedes 37/95 ch.



Entoilée pour l'hiver, une Mercedes 37/95 ch de la flotte automobile impériale.



1914 - Guillaume II reçoit le prince héritier de Roumanie dans un landaulet Mercedes-Knight 16/45 ch.



Le Kaiser assis en « tenue d'automobiliste » dans une torpédo 16/45 ch.

En exil aux Pays-Bas, Guillaume II utilisa un cabriolet F 770 W07 équipé de commandes électriques d'ordre de marche transmis au chauffeur sur un cadran.



1905-1935

Avec le recul, il semble bien qu'il ait fallu ces trente ans pour que l'automobile devienne adulte, qu'elle maîtrise ses différentes carrosseries, qu'elle devienne traction ou propulsion, à moteur avant ou arrière et qu'elle soit sportive, populaire, ou luxueuse... C'est aussi l'occasion ici de traverser le monde des têtes couronnées utilisant des Benz, des Mercedes et des Mercedes-Benz.



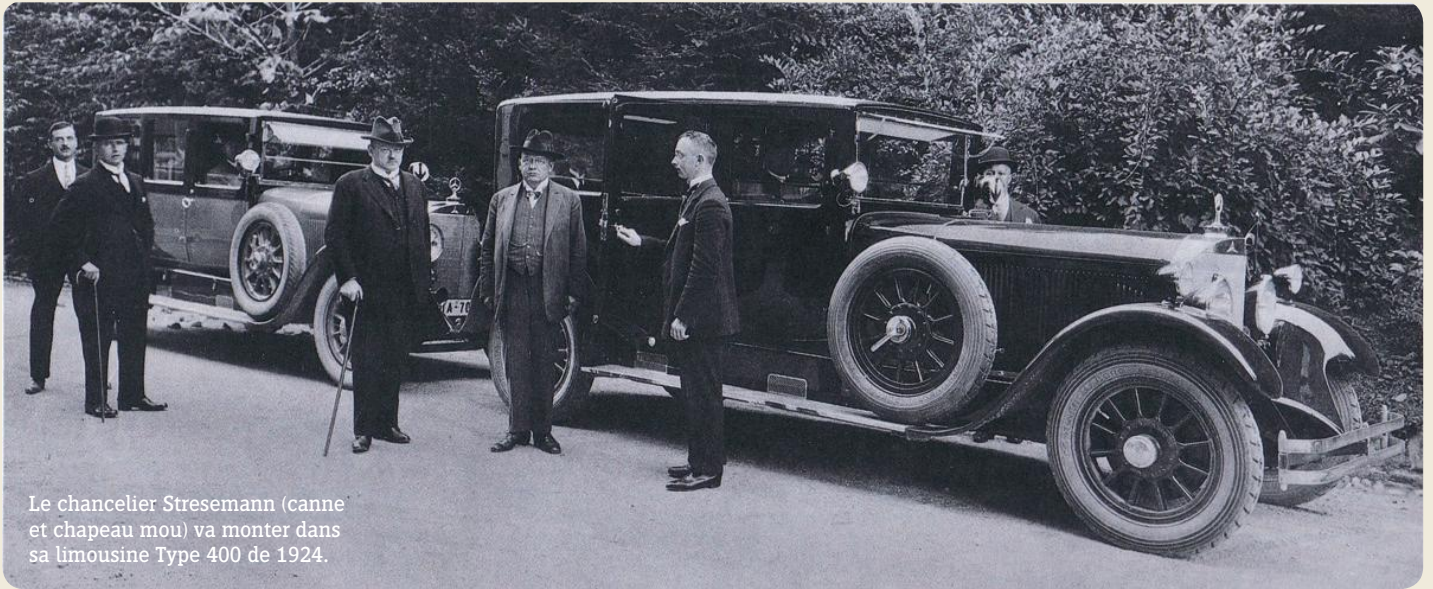
Le roi de Bulgarie Ferdinand 1^{er} dans une Mercedes 18/22 ch de 1906.



1912 - L'une des Mercedes 58 ch de l'empereur du Japon Yoshihito.

Le prince Henri de Prusse prend livraison de sa Benz 70 ch 1907. On reconnaît Carl Benz à l'extrême gauche.



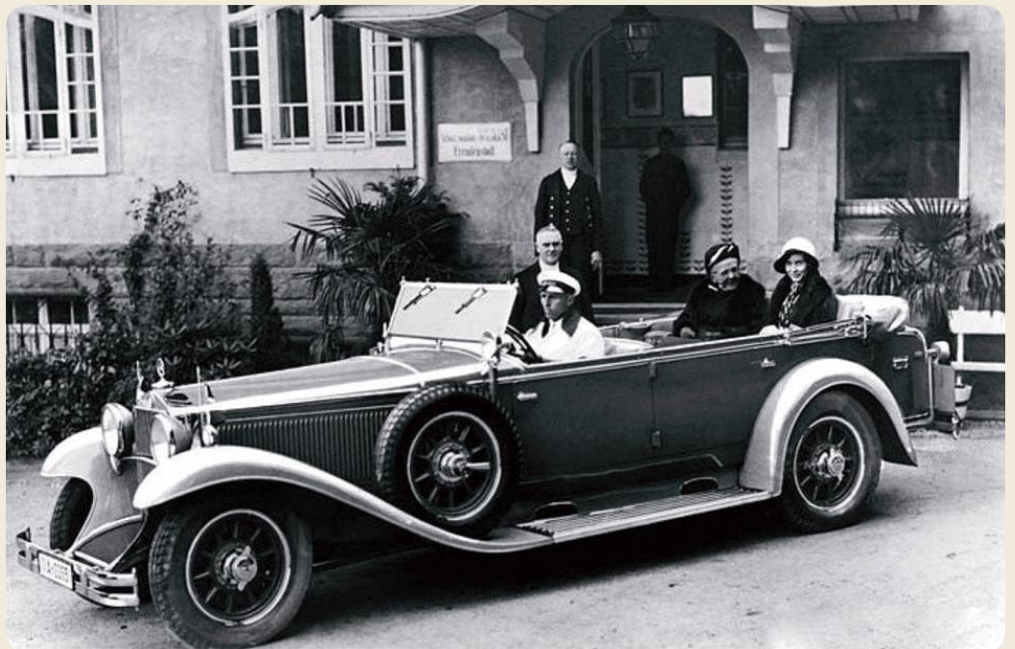


Le chancelier Stresemann (cane et chapeau mou) va monter dans sa limousine Type 400 de 1924.

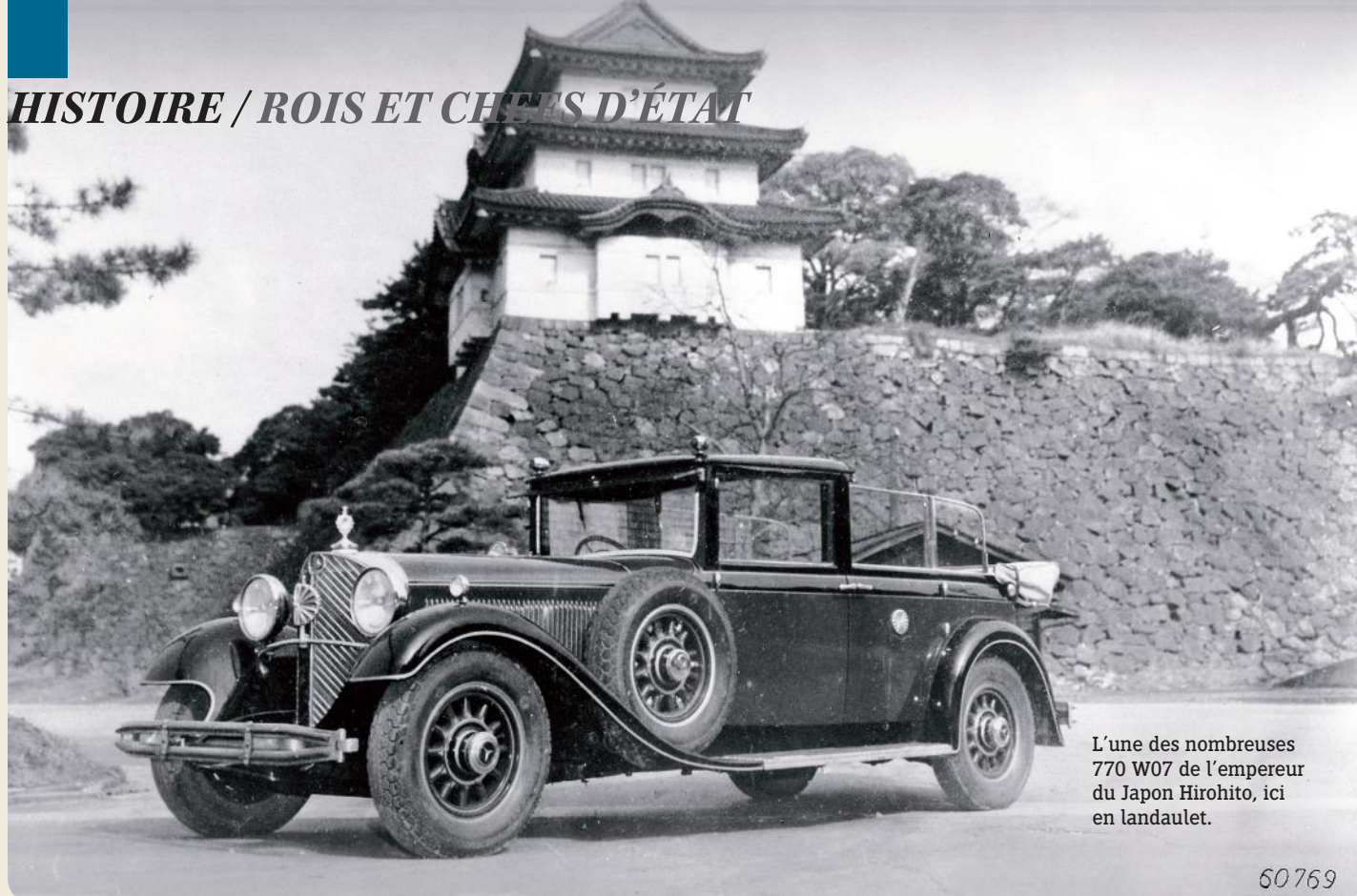


1926 - Le roi d'Espagne Alphonse XIII descend de sa Mercedes Modèle K.

La première moitié du XX^e siècle voit se confondre l'histoire des Benz, Mercedes et Mercedes-Benz, et celle des grands chefs d'État du monde.



La reine-mère et la reine Wilhelmine des Pays-Bas en 1932, dans une torpédo Mercedes-Benz 500 Nürburg.



L'une des nombreuses 770 W07 de l'empereur du Japon Hirohito, ici en landaulet.

60769

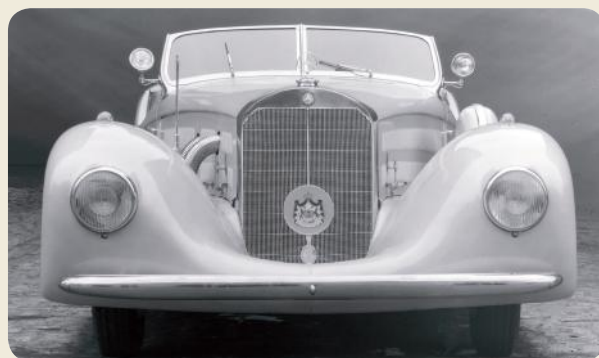
1935-1940

Courte mais très intense période durant laquelle Mercedes-Benz proposait de grosses cylindrées, luxueuses, sportives ou de parade, et même tout-terrain. Dictateurs et chefs d'État en profitèrent car ces modèles correspondaient à leur besoin de magnifier leur pouvoir... Cela commença par la première version des Grosser Mercedes 770 W07 en 1930, puis vinrent les plus sportives 500 et 540 K W29 dès 1935 et la seconde série de 770 K W150 en 1938, qui servirent de voitures de parade, tout comme les tout-terrain G4 W31 équipées du moteur huit cylindres M24 des 500/540 K. Ainsi, le roi Ghazi d'Irak commanda le roadster 500 K au fabuleux dessin du carrossier Erdmann & Rossi, l'empereur du Japon Hirohito monta en gamme avec plusieurs 770 W07, dont certaines blindées, le roi Farouk d'Égypte collectionna les automobiles, dont un cabriolet 770 K W150 et un 540 K qui se trouve aujourd'hui à Monaco, dernière résidence du roi déchu... Quant aux dictateurs européens, ils appréciaient les parades, montés sur les monstrueuses G4 offertes par Hitler à Mussolini et à Franco, qui eut également une limousine 770 K. Hitler avait, lui, des sièges particuliers dans ces voitures : une assise relevée permettant de se tenir debout et un coussin d'assise plus rembourré afin de paraître plus grand que le chauffeur à ses côtés...

Continuant, après 1945, à mettre en avant des voitures de représentation, Mercedes commercialisera à grande échelle ces modèles spécifiques. Encore une belle histoire de belles automobiles...



Le roi Ghazi d'Irak dans son exceptionnel roadster 500 K carrossé par Erdmann & Rossi en 1935.



Le roi Farouk d'Égypte dans sa 770 W07 cabriolet F en 1939.





Espagne, 1939 - Le général Franco descend de la Mercedes G4 offerte par Hitler.



Italie, 1939 - Benito Mussolini dans sa Mercedes G4, également cadeau du Führer.

Autre Mercedes-Benz du général Franco : une limousine 770 K W150.



Non sans de sérieuses conséquences, les règnes des rois, des empereurs et des dictateurs omnipotents vont s'éteindre au milieu du siècle.



Accessoires utilisés par Hitler dans ses voitures de parade, l'assise amovible, permettant de se tenir debout, et le siège rehaussé pour paraître plus grand que le chauffeur.

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION



□ N° 12



□ N° 14



□ N° 15



□ N° 17



□ N° 19



□ N° 20



□ N° 22



□ N° 24



□ N° 26



□ N° 27



□ N° 28



□ N° 29



□ N° 30



□ N° 31



□ N° 32



□ N° 33



□ N° 34



□ N° 35



□ N° 36



□ N° 37



□ N° 38



□ N° 39



□ N° 40



□ N° 41



□ N° 42



□ N° 43



□ N° 44



□ N° 45



□ N° 46



□ N° 47


COMMANDEZ SUR : WWW.ETOILESPASSION.COM

redaction@etoilespassion.com

Je commande les anciens numéros 9,90€/numéro

- N° 12 N° 14 N° 15 N° 17 N° 19 N° 20 N° 22 N° 24 N° 26 N° 27
 N° 28 N° 29 N° 30 N° 31 N° 32 N° 33 N° 34 N° 35 N° 36 N° 37
 N° 38 N° 39 N° 40 N° 41 N° 42 N° 43 N° 44 N° 45 N° 46 N° 47

Les numéros 1 à 11, et 13/16/18/21/23/25 sont épuisés.

> Je règle  via le site www.etoilespassion.com
 (en y ajoutant la somme de 12 € pour l'Europe et les DOM TOM)
 > Je joins mon règlement par chèque bancaire ou postal libellé à l'ordre de Cape Editions (en y ajoutant la somme de 12 € pour l'Europe et les DOM TOM)

Étoiles PASSION

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

ABONNEZ-VOUS

FRANCE

10 numéros :

49 euros (soit 4,90 € le numéro)

20 numéros :

88 euros (soit 4,40 € le numéro)

FRAIS D'ENVOI INCLUS

EUROPE

10 numéros :

61 euros (soit 6,10 € le numéro)

20 numéros :

112 euros (soit 5,60 € le numéro)

RESTE DU MONDE

10 numéros :

73 euros (soit 7,30 € le numéro)

20 numéros :

136 euros (soit 6,80 € le numéro)

Par le site sécurisé : www.etoilespassion.com

Renseignements: redaction@etoilespassion.com ou 06 80 02 82 16

Par téléphone en appelant le 05 34 56 35 60

Par courrier :

Ci-joint mon règlement par chèque (à l'ordre de *Cape Éditions*)
ABOMARQUE/ETOILES PASSION - CS 63656 - 31 036 TOULOUSE CEDEX 1

Par virement, abonnements hors France.

Pour ce choix, veuillez :

1/Utiliser les coordonnées bancaires:

Cape Éditions

IBAN: FR76 4061 8060 4710 0012 4187 482

BIC: BOUSFRPPXXX

Motif du virement: abonnement Étoiles Passion

2/Nous donner votre adresse par simple courriel à redaction@etoilespassion.com ou par courrier postal.

M. Mme Mlle

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. :

E-mail (obligatoire) :

Modèle(s) de Mercedes possédé(s) :

.....



EXCEPTIONNEL !

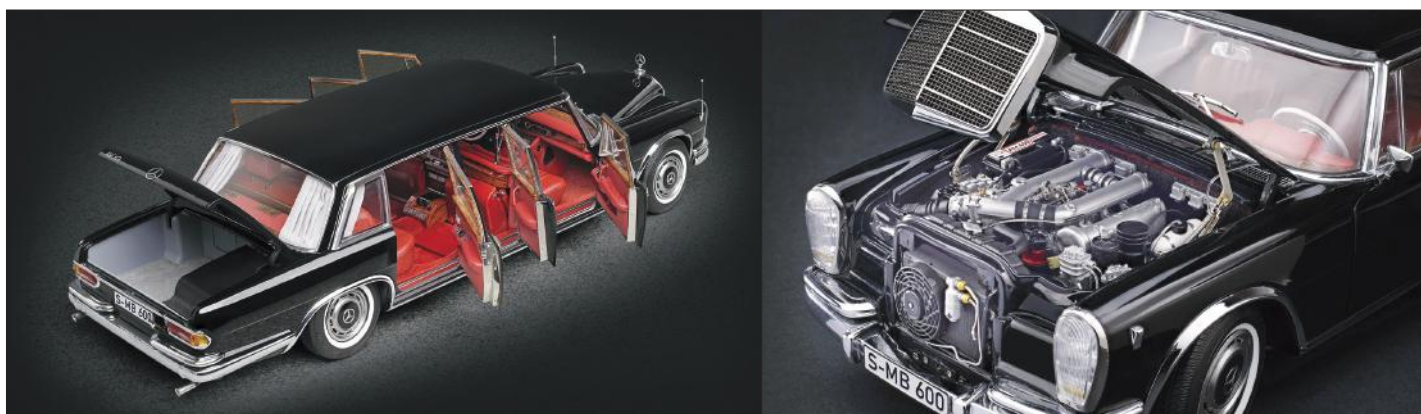
Recevez un polo Fernand Bachmann
d'une valeur de 80 € offert pour
chaque souscription d'un abonnement
à 10 numéros.

Un bon d'achat pour choisir taille et coloris vous sera adressé par email, dès réception de votre abonnement. Merci de préciser votre adresse email (obligatoire!)

En application de l'article L 27 de la loi du 06/01/1978, les informations demandées sont nécessaires à l'exécution de votre commande et aux services qui y sont associés. Les catégories de destinataires sont uniquement celles nécessaires à l'exécution de cette commande, aux services associés et partenaires de Cape Editions. Vous pourrez accéder aux informations vous concernant et procéder éventuellement aux rectifications nécessaires auprès de Cape Editions.

MINIATURES NOUVEAUTÉS

Les nouveautés de la rentrée.



Magnifique 600 Pullman limousine au 1/18^e chez CMC.



CL 206 C216 au 1/43^e et G63 AMG 6x6 au 1/18^e chez Auto Art. Autobus N56 1928 au 1/18^e chez PB Scale Models.



Roadster AMG GT R 2019 au 1/18^e chez GT Spirit. Berline 170 W15 1931 au 1/43^e chez GLM.
Mercedes Simplex 1903 de Guillaume II au 1/43^e chez Rio.



Landulet 300d 1963 du pape Jean XXIII au 1/43^e chez Rio. Coupé C140 600 V12 au 1/18^e chez Cult Models.
Limousine découvrable 260 D W138 1936 au 1/43^e chez Esval.



290 W18 cabriolet A 1938 au 1/43^e chez GLM. Berline 220 W187 1951 au 1/18^e chez Cult Models.
SSK Mille Milles 1932 au 1/43^e chez Rio.



G.G.E. *Classic*

Nous vous offrons votre rêve
Saisissez-le.



**Exposition permanente au 13 Allée Louis Tillet
91250 Saint-Germain-Lès-Corbeil**

Le groupe G.G.E, distributeur officiel Mercedes-Benz, a le plaisir de vous présenter G.G.E Classic, notre département exclusivement dédié aux anciennes de la marque.

Nous serions heureux de vous présenter régulièrement nos offres et nos actualités afin de partager ensemble la passion des Mercedes-Benz Oldtimers et Youngtimers.

Inscrivez-vous sur :
www.mercedes-classic.fr

Hervé Chauvin - 07.76.01.38.98 - h.chauvin@gge.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.



MINIATURES NOUVEAUTÉS

Les nouveautés de la rentrée.



L'unique 300 SL modifiée par AMG avec moteur 4.5 V8 au 1/18^e chez Ottomobile.
Camion L4500 échelle DL22 de 1935 au 1/43^e chez PB Scale Models.



Landulet 300 SEL W109 Vatican 1967 et roadster 540 K 1938 carrossé par Lancefield au 1/43^e chez Matrix.
Berline 170 V 1947 au 1/43^e chez Schuco.



230 E W124 1991 au 1/43^e chez Minichamps. Roadster 350 SL R107 au 1/43^e chez Solido.
Roadster 300 SL W198 1957 avec hardtop au 1/43^e chez Schuco.



Le projet T80 de 1939 avec aileron de Josef Mickl au 1/43^e chez Spark. La Mercedes 90 ch ayant atteint 156 km/h à Ostende le 25 mai 1904 pilotée par De Caters au 1/43^e chez Touchwood Models. Roadster SSK du comte Trossi au 1/43^e et au 1/18^e chez True Scale.



Daimler Motorkutsche 1886 au 1/18^e chez Norev. Landulet Mercedes 35 ch 1909
et roadster 190 SL du Tour de France Automobile 1956 au 1/43^e chez Rio.



Eleven cars

www.eleven-cars.com



Porsche 911 2.4 S Targa - 1973 - Matching Numbers

2012



Aston Martin V12 Vantage
1 200 ex.

1984



Ferrari BB 512i
Certifiée Classiche

1975



Jensen Interceptor MK III
Restaurée

1972



Lancia Fulvia 1600 HF S2
Restaurée

1972



Porsche 2.4 T
Restaurée

1966



Triumph TR4 A
Restaurée

Eleven Cars - Showroom: 24 rue Tournefort - 75005 Paris

☎ 01 56 79 84 11 - contact@eleven-cars.com

www.eleven-cars.com

PETITES ANNONCES

GRATUITES*

* Pour les particuliers uniquement. Professionnels, merci de nous contacter sur 06 80 02 82 16

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



SL 560 1989, 145000 km, Cabriolet, 26990 €. Mery sur oise, F., Tél. : +3306 50 32 23 54



SLK 200 K 2009, 9990 km, Cabriolet, 14500 €. Divonne les Bains, F., Tél. : +3306 59 53 12 13



SL 280 1969, 79850 km, Cabriolet, 89000 €. HAGUENAU, F., Tél. : +3306 42 59 93 98



G 55 AMG Long A 2012, 20500 km, SUV/4x4, 74900 €. Aubagne, F., Tél. : +3306 46 32 02 17



S 320 S320 1998, 112000 km, Berline, 5200 €. Maubeuge, F., Tél. : +3306 60 75 13 36



190 E 2.5 16V 1991, 116000 km, Berline, 22500 €. Mouans-Sartoux, F., Tél. : +3307 82 89 29 30



190 D 2.5 Confort 1989, 335000 km, Berline, 1600 €. Pluneret, F., Tél. : +3307 55 68 41 60



C 250 Classe CDI BlueEfficiency Avantgarde 2011, 137000 km, Berline, 14500 €. scionzier, F., Tél. : +33707 81 61 54 68



CLS 350 Classe CDI BlueEfficiency 2012, 51300 km, Berline, 27400 €. Thionville, F., Tél. : +3307 85 81 06 10



C 220 Coupé Sport CDI A 2004, 135000 km, Coupé, 4750 €. Paris, F., Tél. : +3306 80 68 15 31



ML 280 CDI A 2006, 322000 km, SUV/4x4, 13000 €. BÈziers, F., Tél. : +33707 63 44 20 07



SL 560 560 SL R107/W107 1988, 163000 km, Cabriolet, 52000 €. Paris, F., Tél. : +33606 68 87 21 48



E 200 CDI Avantgarde 2004, 214000 km, Berline, 5000 €. avesnes sur helpe, F, T él. : +33606 33 86 66 12



E 350 Classe CGI BlueEfficiency Avantgarde Executive A 2009, 107000 km, Berline, 22490 €. Ermont, F., Tél. : +33606 17 98 63 54



S 350 Classe CDI BlueEfficiency 4-Matic A 2010, 157000 km, Berline, 21500 €. Quiévrechain, F., Tél. : +324 72 80 02 79



C 220 Classe CDI Avantgarde A 2007, 129500 km, Berline, 10900 €. Beaumont-en-Véron, F., Tél. : +3306 87 22 54 74



E 200 CDI Classic Edition 2005, 331000 km, Berline, 2000 €. Castres, F., Tél. : +3306 24 44 57 71



C 160 Coupé Sport 2005, 114000 km, Coupé, 5200 €. fresnes, F., Tél. : +33606 24 19 36 88



SLK 230 SLK230 K A 1999, 137000 km, Cabriolet, 9000 €. Claudon, F., Tél. : +3309 72 87 09 48



280 1972, 123000 km, Coupé, 10000 €. Pau, F., Tél. : +3306 29 99 00 80



SL 500 A 2007, 79000 km, Cabriolet, 29000 €. sin le noble, F., Tél. : +3307 69 28 89 23



E 250 Classe Break CDI BlueEFFICIENCY Avantgarde Exec 2012, 180000 km, Break, 14000 €. strasbourg, F., Tél. : +3306 45 35 76 51



SL 63 AMG CLASSE ROADSTER (02/2008-12/2011) A 2008, 76500 km, Cabriolet, 46900 €. Menton, F., Tél. : +3306 62 78 48 20



240 1980, 125000 km, Berline, 6500 €. Saint-Pierre-Iès-Elbeuf, F., Tél. : +3306 79 23 69 51



Mercedes-Damien

La boutique Etoile MD Les pièces détachées pour les passionnés !

<http://www.etoilemd.com>

nouveau

Un souci pour déterminer vos pièces ?

Vous ne trouvez pas ce que vous recherchez ?

Appelez-nous au 06 07 38 14 86

E-mail : boutique@mercedes-damien.com



PayPal

Colissimo
suivi

Rejoignez le *premier forum Francophone* *consacré à Mercedes !*

Plus de 1 600 000 de messages postés,

Plus de 72 000 membres,

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

<http://mercedes-benz.forumactif.com>

Suivez-nous sur
facebook

Mercedes-Damien est partenaire

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

PETITES ANNONCES



SLK 200 K
2006, 158000 km, Cabriolet, 10600 €. Cubzac les Ponts, F, Tél. : +3306 60 81 74 23



G 400 v8 PACK BRABUS FACELIFT EXHAUST BRABUS INOX
2003, 215000 km, SUV/4x4, 36000 €. versailles, F, Tél. : +33606 41 29 76 92



CLK 200 Cab Elégance
1999, 147000 km, Cabriolet, 28000 €. CLAMART, F, Tél. : +3306 29 39 39 59



S 500 Classe L BlueEFFICIENCY
2012, 200000 km, Berline, 24900 €. Angers, F, Tél. : +33606 33 55 81 95



slc 300
1974, 47500 km, , 19900 €. PARIS, F, Tél. : +3306 88 55 31 19



280
1977, 15000 km, , 8000 €. Paris, F, Tél. : +3306 68 89 24 45



280
1969, 2787 km, Cabriolet, 99000 €. vence, F, Tél. : +3306 30 48 98 00



C 63 AMG CLASSE (01/2011-04/2014) Classe
2011, 76000 km, Berline, 39990 €. Valentigney, F, Tél. : +3307 69 33 78 13



SLK 200 K A
2006, 124000 km, Cabriolet, 12000 €. sÈnÈ, F, Tél. : +3306 15 15 37 74



SL 500
1987, 73113 km, Cabriolet, 49000 €. PARIS, F, Tél. : +33606 09 93 90 90



CLK 200 Cabrio K Elégance A
2004, 178000 km, Cabriolet, 7100 €. Sin le noble, F, Tél. : +33606 58 60 26 61



CE 300 AMG
1988, 85000 km, Coupé, 96600 €. gaillac, F, Tél. : +3306 87 97 31 77



SL 350 SÈquentronic
2003, 160000 km, Cabriolet, 14800 €. Lille, F, Tél. : +3306 66 82 99 41



E 250 Classe CDI BlueEfficiency Classic A
2009, 66000 km, Berline, 20000 €. Vidauban, F, Tél. : +33606 28 98 90 63



CLC Classe 220 CDI
2010, 110000 km, Coupé, 8700 €. Le plessis robinson, F, Tél. : +33606 81 35 43 01



E 220 Classe CDI BlueEfficiency Avantgarde Executive A
2012, 168000 km, Berline, 16900 €. livry gargan, F, Tél. : +33707 50 41 41 95



250
1969, 23869 km, , 11500 €. Haucourt, F, Tél. : +33606 23 85 70 61



C 220 Classe CDI Avantgarde A
2007, 161000 km, Berline, 8490 €. le Raincy, F, Tél. : +33707 81 75 03 17



G 300 GE Break Long A
1992, 170000 km, SUV/4x4, 12000 €. Cahors, F, Tél. : +3306 49 79 07 50



C 220 Classe CDI BlueEfficiency Avantgarde 2012, 173000 km, Berline, 11990 €. Faches-Thumesnil, F, Tél. : +33707 55 03 05 96



280
1977, 107000 km, , 32500 €. Feurs, F, Tél. : +3306 30 23 99 73



CLS 63 AMG 7G-TRONIC
2007, 189000 km, Coupé, 22900 €. Auterive, F, Tél. : +33707 55 24 27 21



SL 350
1972, 97000 km, Cabriolet, 15000 €. Diconne, F, Tél. : +3307 71 04 70 97



C 240T Classic
1998, 263000 km, Break, 800 €. Strasbourg, F, Tél. : +3306 59 75 74 24

AUTO

SCOUT 24

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

Téléchargez gratuitement l'application:



www.autoscout24.fr

PETITES ANNONCES

PRESTIGE AUTO RADIO



Réfection d'installation audio d'origine, son sur mesure, régulateurs de vitesse...
Depuis 20 ans, une expérience et une passion uniques.

www.prestigeautoradio.fr

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



SLK 200 KOMPRESSOR BV6 - 03/2006
- 128910 KMS - CUIR - GPS - SIEGES CHAUF. - JA 18' ... 13000 euro
AUTOMOBILES PIERRE BRUNELIN
04-77-72-71-11



COUPÉ 230 CE - 02/1992 - 227820 KMS - CUIR BEIGE - CLIMATISATION (état exceptionnel) ... 7900 euro
AUTOMOBILES PIERRE BRUNELIN
04-77-72-71-11



E 270 CDI Elégance 2002 boîte automatique année 2002, entretien exclusif Mercedes 205000km intérieur cuir, facture entretien et réparations depuis le début. 6500€
Tél. : 07 50 35 24 78



SLK 200 Compressor 163 cv, année 2003, 106 000 km (certifiés), Phase 2, Intérieur tissu, Sièges Recaro, Boîte méca. 6 vit., Jantes alu AMG 17"
Très bon état. Tél. : 06 86 03 64 54



E 350 AMG
2011, 39800 km, Cabriolet, 25000 €. Lyon, F, Tél. : +3306 74 98 97 76



CLK 230 Cabriolet K Elégance A
1999, 201000 km, Cabriolet, 2900 €. LENTILLY, F, Tél. : +3309 82 52 24 08



E 350 Classe Coupé CDI BlueEfficiency Executive A
2009, 175000 km, Coupé, 14000 €. Clermont-Ferrand, F, Tél. : +33606 62 76 95 00



C 220 Classe Break CDI BlueEfficiency Avantgarde
2012, 155000 km, Break, 12500 €. Hericourt, F, Tél. : +33707 69 41 32 57



SLK 200 SLK200
1999, 153600 km, Cabriolet, 7300 €. Bourgoin Jallieu, F, Tél. : +3306 83 20 23 57



C 63 AMG CLASSE BREAK (01/2011-07/2014) Classe Break
2012, 52000 km, Break, 42000 €. Le Mans, F, Tél. : +3306 19 65 52 87



LE SPÉCIALISTE DES PAGODES

■ Restauration ■ Entretien ■ Achat / Vente

310, rue Président Salvador Allende 92700 Colombes

☎ 06 76 54 04 70

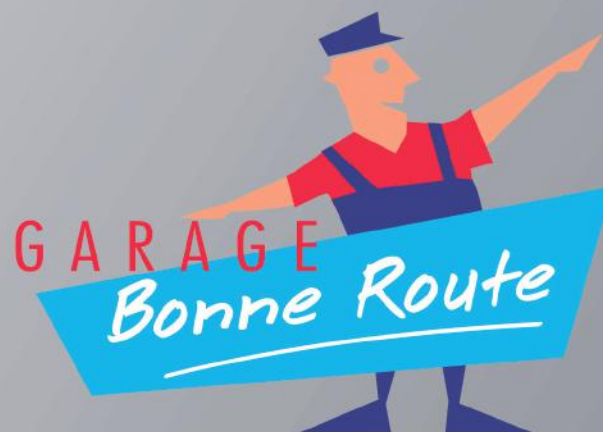
✉ parispagode@orange.fr

RESTAURATION
PEINTURE
ENTRETIEN

Suivez nous sur :



UN COMPLEXE COMPLET DÉDIÉ AUX SOINS DE VOTRE MERCEDES



Votre spécialiste Mercedes Classiques

23 rue de Metz - 57800 Freyming-Merlebach

www.garagebonneroute.com - contact@garagebonneroute.com

PETITES ANNONCES



S 320 Classe CDI
2009, 161000 km, Berline, 17000 €. Nomes, F, Tél. : +3306 03 25 33 93



C 250
1969, 20000 km, , 7000 €. Haucourt, F, Tél. : +33606 23 85 70 61



280 CLASSIC 280 SE
1980, 106000 km, Autre, 9500 €. Ornex, F, Tél. : +3307 91 54 53 96



E 500 Elégance Pack Luxe A
2003, 159875 km, Berline, 11000 €. TREGUNC, F, Tél. : +3306 61 86 12 71



andere
1963, 86000 km, Cabriolet, 120000 €. Monaco, F, Tél. : +3306 07 93 07 60



SLK 200 KA
2009, 64000 km, Cabriolet, 17400 €. Troyes, F, Tél. : +3306 59 52 26 29



A 170 Classe Avantgarde
2005, 156000 km, Berline, 4000 €. LE TOUVET, F, Tél. : +3306 40 64 12 42



300 SEL 6.3
1969, 17000 km, Berline, 60000 €. Montmorency, F, Tél. : +3306 50 08 80 00



SLS AMG Coupé
2012, 13500 km, Coupé, 174500 €. Vincennes, F, Tél. : +3306 03 91 05 38



450
1978, 11000 km, Berline, 34900 €. Viry-Chatillon, F, Tél. : +3307 76 01 38 98



C 200
2004, 315000 km, , 3500 €. st jean de la ruelle, F, Tél. : +33606 61 03 24 63



G 320 Cab
2005, 182500 km, SUV/4x4, 75000 €. Beaulieu sur Mer, F, Tél. : +3306 16 62 72 41



S 420 SEL A
1988, 180000 km, Berline, 10500 €. La rochefoucauld, F, Tél. : +3306 17 53 37 98



E 200 Break A
1993, 248000 km, Break, 5800 €. La rochefoucauld, F, Tél. : +3306 17 53 37 98



E 350 Classe Coupé CDI BlueEfficiency Executive A
2009, 102500 km, Coupé, 17900 €. besancon, F, Tél. : +3306 46 75 41 10



C 220 Coupé Sport CDI
2002, 196500 km, Coupé, 3900 €. Nevers, F, Tél. : +33707 83 10 83 31



SL 350 A
2007, 59900 km, Cabriolet, 27900 €. Haucourt-Moulaine, F, Tél. : +3306 82 56 43 62



S 500 L FULL OPTIONS
2006, 183500 km, Berline, 12990 €. fegersheim, F, Tél. : +33606 12 93 27 17



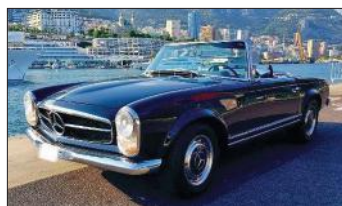
C 200 Classe CDI Classic
2006, 170000 km, Berline, 3200 €. Wattrelos, F, Tél. : +33606 28 83 46 90



CLK 270 CDI Avantgarde A
2005, 201000 km, Coupé, 6900 €. Muizon, F, Tél. : +336 14 25 13 91



SL 600 A
1998, 105000 km, Cabriolet, 21000 €. Saint-Cloud, F, Tél. : +3306 60 20 12 40



SL 280
1969, 28000 km, Cabriolet, 110000 €. Saint-Laurent-du-Var, F, Tél. : +3306 27 47 50 16



280
1968, 68000 km, Berline, 16900 €. Nice, F, Tél. : +3306 69 16 84 27



CLK 220 CDI Elégance
2008, 203000 km, Coupé, 7500 €. Lyon, F, Tél. : +3307 50 81 05 41



Pierre Brunelin

SPÉCIALISTE OCCASIONS MERCEDES INDEPENDANT



792, chemin de la tuilerie 42300 VILLEREST (ROANNE)

04 77 72 71 11 / 06 30 90 84 01

cedric@brunelin.com

Retrouvez tout notre stock sur :
www.brunelin.com

DSA

P A R I S

ENTRETIEN • REPARATION
ACHAT • DEPOT VENTE

Mr Alcino DA SILVA

Tél : 06.14.66.21.47

Email : dsa-paris@hotmail.fr

Spécialiste
Mercedes Benz

OUVERT

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

Clinique ELECTRO - DIESEL



Etoile 67 Classic

Avant



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

Remise en état complète
des moteurs
et réglage sur banc

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



Réparation
d'anciens véhicules
Mercedes-Benz

Après



Mercedes-Benz
Réparateur agréé VP

PETITES ANNONCES



R 280 Classe CDI 5 pl
2008, 120000 km, Break, 14500 €. L'Échelle, F, Tél. : +33606 71 47 17 40



SL 320 A
1994, 204000 km, Cabriolet, 6000 €. POLLESTRES, F, Tél. : +3307 84 95 19 64



SL 380 full options . excellent état général
1982, 103258 km, , 35000 €. Rodos (greece), F, Tél. : +3069 95 97 49 49



E 55 AMG CLASSE (02/2002-09/2006)
2003, 123000 km, Berline, 14490 €. VendÈe, F, Tél. : +33707 83 10 86 20



C 43 AMG CLASSE W 202 (06/1997-02/2001) C43 Sport
1998, 119500 km, Berline, 24500 €. colmar, F, Tél. : +3306 08 81 45 05



240 D
1983, 245000 km, Berline, 3990 €. Dijon, F, Tél. : +3306 14 43 51 96



C 200 CDI - 115 Avantgarde A
2003, 216000 km, Berline, 3300 €. CrÈteil, F, Tél. : +3306 10 23 16 13



CE 230 A
1990, 117500 km, Coupé, 5950 €. RAMBOUILLET, F, Tél. : +3306 71 72 44 97



170 Découvrable
1951, 50000 km, , 35000 €. TRELISSAC, F, Tél. : +3306 70 40 42 38



SL 350 A
2005, 46500 km, Cabriolet, 22000 €. connectancourt, F, Tél. : +3303 44 09 29 18



E 220 CDI Classic
1998, 237500 km, Berline, 1199 €. BÈthune, F, Tél. : +3307 53 03 66 44



G 280
1982, 4000 km, , 55000 €. porto vecchio, F, Tél. : +33606 43 43 44 45



Sellerie Cuir Confort

2bis avenue Longpèrier 93250 Villemomble - 01 48 94 27 91



**Intérieur cuir neuf
et réparation pour
véhicules de collection**

06 09 11 82 86 - s.c.confort@orange.fr - www.restauration-cuir-paris.fr

La valeur d'une restauration professionnelle

Chez Cochera, nous restaurons votre Mercedes-Benz avec tout notre savoir-faire et notre expertise afin de maintenir la valeur de votre voiture, en prenant conseil auprès de spécialistes, avec toutes les informations techniques originales de Mercedes-Benz, et selon nos procédures de restauration exécutées par nos équipes qualifiées, et surtout, avec l'assurance que votre Mercedes-Benz est aussi importante pour nous que pour vous.
Cela vous tente-t-il ?



C o c h e r a

Spécialiste des Mercedes Classiques depuis 1995

RESTAURATION • VENTE DE VOITURES • PIÈCES DE RECHANGE

Crta. de los Molinos 1 28470 Cercedilla Madrid 91 854 95 09-902 190 300 info@cochera.com www.cochera.com

LA COTE ÉTOILES PASSION

Oldtimers



CARROSSERIES	ANNÉES	MODÈLES	COTE -	COTE +
Les «220»				
W187	berline	51-54	220	13 000 24 000
W187	cabrio.A	51-55	220	60 000 110 000
W187	cabrio.B	51-53	220	50 000 120 000
W187	coupé	53-55	220	35 000 65 000
Les « 300 »				
W186	limousine	51-57	300 /b/c	25 000 60 000
W186	cabrio.D	52-56	300 /b/c	90 000 150 000
W189	limousine	57-62	300 d	35 000 85 000
W189	cabrio.D	58-62	300 d	120 000 230 000
W188	cabriolet	52-55	300 S	150 000 230 000
W188	coupé	52-55	300 S	120 000 180 000
W188	roadster	52-55	300 S	180 000 260 000
W188	cabriolet	56-57	300 Sc	170 000 250 000
W188	coupé	55-58	300 Sc	130 000 200 000
W188	roadster	56-58	300 Sc	200 000 280 000
« Ponton » quatre cylindres				
W120	berline	53-62	180 /a/b/c	5 000 17 000
W120	berline	54-62	180 D /b/c	4 000 16 000
W121	berline	58-61	190 D /b	5 000 12 000
W121	berline	56-61	190 /b	5 000 13 000
W120	break	56-59	180 Binz	14 000 18 000
W121	break	57-61	190 Binz	14 000 18 000
W121	roadster	55-63	190 SL	60 000 140 000
La 300 SL				
W198	coupé	54-57	300 SL	1 100 000 1 600 000
W198	coupé	54-57	300 SL Alu	3 000 000 6 000 000
W198	roadster	57-63	300 SL	950 000 1 300 000
« Ponton » six cylindres				
W180	berline	54-56	220 a	9 500 13 000
W105	berline	56-59	219	9 500 13 000
W180	berline	56-59	220 S	11 000 15 000
W128	berline	58-60	220 SE	11 000 16 000
W180	coupé	56-59	220 S	30 000 65 000
W128	coupé	58-59	220 SE	33 000 68 000
W180	cabriolet	56-59	220 S	55 000 115 000
W128	cabriolet	58-60	220 SE	60 000 125 000
« Heckflosse » berlines 1959-1968				
W111	berline	59-65	220 b	8 000 15 500
W111	berline	59-65	220 Sb	8 500 16 000
W111	berline	59-65	220 SEb	9 500 17 500
W112	berline	61-65	300 SE	15 000 25 000
W112	berline	63-65	300 SE lang	17 000 35 000
W111	berline	65-68	230 S	8 500 11 000
W111	break	66-67	230 S Universal	35 000 50 000
W110	berline	61-65	190 c/190 Dc	8 500 12 000
W110	berline	65-68	200/200 D	8 500 14 000
W110	berline	65-68	230	9 500 15 000
W110	break	66-68	190 Dc Universal	20 000 40 000
W110	break	66-68	200/200 D Universal	20 000 40 000
W110	break	66-68	230 Universal	25 000 35 000
Coupés et cabriolets W111/112				
W111	coupé	61-65	220 SEb	22 000 35 000
W111	coupé	65-67	250 SE	24 000 39 000
W112	coupé	62-67	300 SE	27 000 49 000
W111	coupé	68-69	280 SE	29 000 52 000
W111	coupé	70-71	280 SE Flachkuhler	36 000 68 000
W111	coupé	69-71	280 SE 3.5	38 000 69 000
W111	cabriolet	61-65	220 SEb	38 000 125 000
W111	cabriolet	65-67	250 SE	48 000 145 000

CARROSSERIES	ANNÉES	MODÈLES	COTE -	COTE +
W112	cabriolet	62-67	300 SE	95 000 185 000
W111	cabriolet	68-69	280 SE	95 000 185 000
W111	cabriolet	70-71	280 SE Flachkuhler	125 000 185 000
W111	cabriolet	69-71	280 SE 3.5	130 000 220 000
La « 600 »				
W100	limousine	64-81	600	35 000 80 000
W100	limousine	64-81	600 Pullman 4 p.	75 000 150 000
W100	limousine	66-81	600 Pullman 6 p.	75 000 150 000
W100	landaulet	66-80	600 Pullman	500 000 1 500 000
Roadster «Pagode»				
W113	roadster	63-67	230 SL	60 000 120 000
W113	roadster	66-68	250 SL	65 000 135 000
W113	roadster	68-71	280 SL	70 000 150 000
W113	roadster	68-71	280 SL California	70 000 140 000
Berlines « gamme S » W108/109				
W108	berline	65-69	250 S	9 500 20 500
W108	berline	65-68	250 SE	10 500 20 500
W108	berline	65-67	300 SEb	15 000 20 000
W109	berline	66-67	300 SEL	16 000 20 500
W108	berline	68-72	280 S	11 500 20 500
W108	berline	68-72	280 SE	12 500 21 500
W108	berline	68-71	280 SEL	12 500 22 000
W109	berline	68-70	300 SEL (2.8)	14 000 21 500
W108	berline	71-72	280 SE 3.5	15 000 22 000
W108	berline	71-72	280 SEL 3.5	18 000 24 000
W108	berline	71-72	280 SE 4.5	16 500 29 000
W108	berline	71-72	280 SEL 4.5	16 500 31 000
W109	berline	69-72	300 SEL 3.5	16 500 33 000
W109	berline	71-72	300 SEL 4.5	16 500 33 000
W109	berline	67-72	300 SEL 6.3	28 000 63 000
Gamme « /8 » W114/115 1^{re} série 1967-1973				
W115	berline	68-73	200 D	3 500 9 500
W115	berline	68-73	220 D	3 500 9 500
W115	berline	68-73	200	3 500 9 500
W115	berline	68-73	220	3 500 9 500
W114	berline	68-73	230	3 700 9 700
W114	berline	67-72	250	3 800 9 800
W114	berline	70-73	250 (2.8)	3 800 10 800
W114	berline	72-73	280	4 000 12 500
W114	berline	72-73	280 E	4 500 12 000
W114	coupé	68-72	250 C	8 500 18 000
W114	coupé	69-73	250 C (2.8)	8 500 22 000
W114	coupé	68-72	250 CE	9 500 24 000
W114	coupé	72-73	280 C	9 500 22 500
W114	coupé	72-73	280 CE	11 500 24 500
Gamme « /8 » W115/114 2^e série 1973-1976				
W115	berline	73-76	200 D	3 000 9 000
W115	berline	73-76	220 D	3 500 9 500
W115	berline	73-76	240 D	3 500 9 500
W115	berline	74-76	240 D 3.0	3 500 9 500
W115	berline	73-76	200	2 500 9 000
W115	berline	73-76	230.4	2 500 9 000
W114	berline	73-76	230.6	4 500 9 500
W114	berline	73-76	250 (2.8)	4 500 12 500
W114	berline	73-76	280	4 000 12 500
W114	berline	73-76	280 E	5 500 14 000
W114	coupé	73-76	250 C (2.8)	9 500 23 500
W114	coupé	73-76	280 C	12 000 25 000
W114	coupé	73-76	280 CE	12 500 7 000

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



ANNÉES	TYPE	COTE -	COTE +
« /8 » BERLINES W115/114 2^e série 1973-1976			
73-76	200 D	5 500	15 000
73-76	220 D	7 500	15 000
73-76	240 D	8 000	15 600
74-76	240 D 3.0	8 500	17 100
73-76	200	7 000	13 000
73-76	230.4	7 500	15 000
73-76	230.6	8 000	17 600
73-76	250 (2,8)	8 000	18 600
73-76	280	8 000	19 100
73-76	280 E	8 500	19 100
« /8 » COUPÉS W114 2^e série 1973-1976			
73-76	250 C	12 400	26 600
73-76	280 C	13 000	27 000
73-76	280 CE	15 000	27 000
Classe S W116 BERLINES 1972-1980			
72-80	280 S	9 000	23 000
72-80	280 SE	10 000	24 100
74-80	280 SEL	10 500	24 500
72-80	350 SE	9 500	24 600
73-80	350 SEL	10 000	25 000
72-80	450 SE	11 000	26 000
73-80	450 SEL	11 500	27 100
75-80	450 SEL 6.9	30 000	58 000
C107 SLC COUPÉS 1971-1981			
74-81	280 SLC	7 000	22 000
72-80	350 SLC	9 000	26 000
72-80	450 SLC	10 000	28 000
77-80	450 SLC 5.0	15 000	33 000
80-81	380 SLC	13 000	28 000
80-81	500 SLC	14 000	35 000
R107 SL ROADSTERS 1^{re} série 1971-1985			
74-85	280 SL	23 000	45 000
71-80	350 SL	23 000	43 000
71-80	450 SL	25 000	45 000
80-85	380 SL	25 000	35 500
80-85	500 SL	29 000	63 000
R107 SL ROADSTERS 2^e série 1985-1989			
85-89	300 SL	33 000	58 000
85-89	420 SL	34 000	65 000
85-89	500 SL	40 000	67 000
85-89	560 SL	32 000	55 000
W123 BERLINES			
76-85	200 D	5 800	12 000
76-79	220 D	5 900	12 000
76-85	240 D	6 000	13 300
76-85	300 D	6 200	14 500
76-80	200/200 (M102)	5 000	13 000
76-80	230	5 500	13 400
80-85	230 E	6 000	14 500
76-85	250	6 100	13 700
76-81	280	6 300	14 800
76-85	280 E	7 000	15 000
W123 BREAKS			
78-86	240 TD	8 000	17 350
78-86	300 TD	8 000	18 000
80-86	300 TD Turbodiesel	9 000	19 000
80-86	200 T	7 500	16 200
78-80	230 T	8 000	18 000
80-86	230 TE	7 500	17 200
78-82	250 T	8 000	18 200
78-86	280 TE	9 000	20 000

ANNÉES	TYPE	COTE -	COTE +
W123 COUPÉS			
77-80	230 C	7 000	15 200
80-85	230 CE	8 400	19 500
77-80	280 C	8 500	20 500
77-85	280 CE	9 400	21 800
Classe S W126 BERLINES 1^{re} série 1979-1985			
79-85	280 S	9 000	15 000
79-85	280 SE	9 000	15 000
80-85	280 SEL	9 000	15 000
80-85	380 SE	10 000	18 000
80-85	380 SEL	10 000	18 000
80-91	500 SE	11 000	21 000
80-92	500 SEL	12 000	22 000
Classe S W126 BERLINES 2^e série 1985-1992			
85-91	260 SE	9 000	18 000
85-91	300 SE	9 000	18 000
85-91	300 SEL	9 000	18 000
85-91	420 SE	9 800	19 500
85-91	420 SEL	9 800	19 500
85-92	500 SE	10 000	22 000
85-92	500 SEL	11 000	23 000
88-91	560 SE	11 000	24 000
85-92	560 SEL	12 000	25 000
COUPÉS SEC C126 1^{re} série 1981-1985			
81-85	380 SEC	10 000	28 000
81-85	500 SEC	14 000	32 000
COUPÉS SEC C126 2^e série 1985-1991			
85-91	420 SEC	14 000	33 000
85-91	500 SEC	14 000	35 000
85-91	560 SEC	16 000	38 000
190 W201 1982-1993			
83-93	190 D	3 000	7 500
83-93	190 D 2.5	4 000	9 500
86-93	190 D 2.5 Turbo	4 500	10 500
82-91	190	4 000	8 000
82-93	190 E/190 E 2.0	4 000	10 000
83-93	190 E 2.3	5 000	10 000
86-93	190 E 2.6	5 000	10 000
85-88	190 E 2.3-16	15 000	22 000
90-93	190 E 1.8	4 000	9 000
89-91	190 E 2.5-16	13 000	27 000
89-89	190 E 2.5-16 Evolution	50 000	70 000
90-90	190 E 2.5-16 Evo. II	88 000	140 000
W124 BERLINES			
85-95	200 D/E 200 Diesel	5 000	10 000
88-95	250 D Turbo	6 000	12 000
88-95	E 250 Turbodiesel	6 000	12 000
85-95	300 D/E 300 Diesel	6 500	14 000
86-95	300 D Turbo	6 500	14 000
86-95	E 300 Turbodiesel	6 500	14 000
85-95	200/200 E/E 200	5 000	11 000
85-92	260 E	7 000	12 000
92-93	280 E/E 280	7 000	12 000
85-92	300 E	7 000	14 000
89-96	220 E/230 E/E 220	5 000	11 000
89-95	300 E-24/320 E/E 320	7 500	14 500
91-95	400 E/E 420	10 000	22 000
91-95	500 E/E 500	22 000	47 000
W124 BREAKS			
85-91	200 TD	4 000	11 000
85-89	250 TD/E 250 Diesel	4 000	11 000
90-96	250 TD Turbo	5 000	12 000
90-96	E 250 Turbodiesel	5 000	12 000

ANNÉES	TYPE	COTE -	COTE +
86-96	300 TD/E 300 Diesel	5 500	13 000
86-96	300 TD Turbo	6 000	13 500
86-96	E 300 Turbodiesel	6 000	13 500
85-96	200 T/E 200	5 500	11 500
88-96	200 TE/220 TE/230 TE/E 220	5 500	11 500
85-96	280 TE/300 TE/E 280	6 300	13 500
89-92	300 TE-24/320 TE/E 320	6 500	14 000
W124 COUPÉS			
87-97	220 CE/230 CE/	8 500	15 000
87-97	E 200/E 220	8 500	15 000
87-92	300 CE	9 000	16 500
89-96	300 CE-24/320 CE/E 320	9 000	21 000
W124 CABRIOLETS			
92-97	300 CE-24/E 320	20 000	45 000
93-97	E 200	14 000	28 000
93-97	E 220	14 500	30 000
Classe S W140 BERLINES 1^{re} série 1991-1994			
91-94	300 SD/S 350 Turbodiesel	8 000	16 000
91-94	300 SE/S 280	8 000	16 000
91-93	300 SEL/S 320	8 000	16 000
91-93	400 SE/S 420	10 000	19 000
91-93	400 SEL/S 400 lang	11 000	18 000
91-93	500 SE/S 500	11 000	20 000
91-93	500 SEL/S 500 lang	11 000	22 000
91-93	600 SE/S 600	12 000	26 000
91-93	600 SEL/S 600 lang	12 500	27 000
Classe S W140 BERLINES 2^e série 1994-1998			
94-96	S 350 Turbodiesel	9 000	18 000
94-96	S 300 Turbodiesel	9 000	18 000
94-98	S 280	9 000	18 000
94-98	S 320	9 000	19 500
94-98	S 320 lang	9 000	19 500
94-98	S 420	11 000	24 000
94-98	S 420 lang	11 000	23 000
94-98	S 500	12 000	27 000
94-98	S 500 lang	12 500	25 000
94-98	S 600	13 000	31 500
94-98	S 600 lang	14 000	33 000
COUPÉS CL W140 1^{re} série 1992-1996			
94-96	S 420	12 500	24 000
92-96	500 SEC/S 500	13 000	25 500
92-96	600 SEC/S 600	14 500	27 000
COUPÉS CL W140 2^e série 1996-1998			
96-98	CL 420	13 000	23 000
96-98	CL 500	14 000	28 000
96-98	CL 600	15 000	31 000
ROADSTERS SL R129 1^{re} série 1989-1995			
89-93	300 SL-24	11 500	25 000
93-95	SL 280	13 000	26 000
93-95	SL 320	15 000	30 000
89-95	500 SL/SL 500	15 500	32 000
92-95	600 SL/SL 600	17 000	40 000
ROADSTERS SL R129 2^e série 1995-1998			
95-98	SL 280	14 000	24 000
95-98	SL 320	16 000	31 000
95-98	SL 500	17 500	35 000
95-98	SL 600	24 000	40 000
ROADSTERS SL R129 3^e série 1998-2001			
98-01	SL 280 V6	15 000	29 000
98-01	SL 320 V6	17 000	35 000
98-01	SL 500 M113	19 000	38 000
98-01	SL 600	26 000	40 000

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

GP Exclusif

Restauration des cuirs, des plastiques, du volant, des vernis extérieurs, cryo-nettoyage de la baie moteur et du soubassement... Paulo, qui réalise la mise en beauté de toutes les autos publiées dans *Étoiles Passion*, est avant tout un passionné. Ses solutions de réfection font mouche à chaque fois. Concessionnaire Swissvax.
06 12 78 79 85 et swissvax-chantilly.fr.

Sellerie Cuir Confort

Membre du club Mercedes-Benz France et propriétaire de beaux cabriolets restaurés par ses soins, Mekki anime un atelier assez secret où il privilégie toujours les commandes pour... sa marque de cœur. Sans doute le seul à restaurer des sièges Mercedes-Benz avec perçage original et qualités de cuirs proches de l'origine. Un artisan simple, à l'ancienne.
06 09 11 82 86 et s.c.confort@orange.fr.

Garage Boudou

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

Garage DSA

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

Garages Mannes

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

Davis Mongazons

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

Accessoires

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

États-Unis

Si vous avez lu le hors-série d'*Étoiles Passion*, vous savez déjà tout ou presque de Palm Beach Classics. Alors, pour une recherche aux États-Unis, un achat ou un conseil, contactez-les de notre part, en français.
palmbeachclassics.com et 001 561 568 8882.

Paris Pagodes

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

L'Espagne aussi...

Dans les collines, au nord de Madrid, deux amis fous de Mercedes anciennes ont créé, voici une quinzaine d'années, Cochera Clásicos. Pointilleux, rigoureux, ils ont construit, peu à peu, le meilleur centre de restauration de la péninsule ibérique. Si bien qu'aujourd'hui, Allemands, Anglais et Français leur confient des Mercedes (y compris des 300 SL), dont une quinzaine a été restaurée sur place.
Regis de Nicolás López - Crta. de los Molinos 1 - 28470 Cercedilla - Madrid
+34 91 854 95 09 et cochera.com.

Roues et chromes

Si vous cherchez le meilleur pour votre Mercedes ancienne, il vous faut indiscutablement Technofinish. Installé à Bazancourt, à proximité de Reims, Francis Thumy est une sorte d'orfèvre des chromes, des traitements de surface et des réfections de roues rares et fragiles. Les meilleurs restaurateurs de Mercedes au monde ne jurent que par lui.
Rue Fichet-Bauche - 51110 Bazancourt
03 26 04 52 63.

Occasions choisies

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

Michelin classiques

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



PHOTOS D.R.

Saga

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

Son

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

Plaques

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

Serrures

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

300 SL, etc.

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

Bosch

Pour la remise à neuf des injections et systèmes Bosch des Mercedes anciennes, c'est à Christophe Beck, à Sélestat, qu'il faut s'adresser. Le top !
03 90 56 47 48
et christophe.beck@electrodiesel.net.

Forums

Ceux que nous fréquentons le plus sont le forum Damien (70 000 membres) et celui de l'Amicale 124 où échangent les fans de la célèbre Classe E des années 1980/1990.
mercedes-benz.forumactif.com/forum.
w124.org.

Carrosserie de la Fontaine

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

Restauration

Stéphane et Mélanie Quenin ont fait de leur Atelier d'Aubagne le projet d'une vie. Une équipe jeune et soudée, des artisans qui aiment leur métier et des journées toujours trop courtes pour satisfaire la demande.
04 42 04 24 98 et atelierdaubagne@gmail.com.

Garage Bonne Route

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

Négociant

Les négociants en Mercedes de collection adossés à un groupe de concessions demeurent encore assez rares. C'est le cas de GGE, dont la division Classic, animée par Hervé Chauvin, bénéficie de l'appui des sept établissements du groupe.
Allée Louis Tillet - 91250 Saint-Germain-les-Corbeil
07 76 01 38 98.



Palm Beach Classics

EXCELLENCE | AUTHENTICITÉ | PASSION



Heidi Fahrenbach Photo: Kevin Albertini Palm Beach Classics ®

VENTE • RESTAURATION • PIÈCES DÉTACHÉES • ACCESSOIRES

palmbeachclassics.com

   #palmbeachclassics Tel: +1 (561)-MERCEDES (637-2333) info@palmbeachclassics.com



Sotheby's

INSCRIVEZ-VOUS
POUR ENCHÉRIR



1954 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing
Châssis n° 198.040.450034

LA "POSTER CAR COLLECTION"

UNE SÉLECTION DE VOITURES
PARMI LES PLUS EMBLEMATIQUES
DE L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE



SANS PRIX DE RÉSERVE
1973 Mercedes-Benz 600 Six-Door Pullman
Châssis n° 100.016.12.00274



SANS PRIX DE RÉSERVE
1970 Mercedes-Benz 280 SL 'Pagoda'
Châssis n° 113.044.12.012358

5 FÉVRIER

PARIS

VOIR LISTE DES LOTS COMPLÈTE EN LIGNE

FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93

GB +44 (0) 20 7851 7070

ALLEMAGNE +49 (0) 800 000 7203

ITALIE +39 02 9475 3812

rmsothebys.com
Collectors gather here.