



Stuttgart über alles

152

Bien qu'elle ait été totalement démantelée en 1945, l'industrie automobile allemande devait se relever rapidement, en partie avec l'aide des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne qui ne tenaient pas à assister économiquement trop longtemps une Allemagne ruinée et donc potentiellement vulnérable sur le plan politique, cela au début de la fameuse guerre froide entre l'Est et l'Ouest. Les constructeurs allemands firent donc feu des quatre fers et si quelques-uns d'entre eux devaient périr dans l'aventure -Borgward, Gutbrod, Goliath, Glas, DKW...- les autres entamèrent une offensive qui devait les mener où vous savez.

LA COTE DE L'EXPERT

La Mercedes 300 SL « papillon » restera l'un des grands must des années 50. Son esthétique, ses caractéristiques, son passé sportif extrêmement riche, sa rareté, contribuent à en faire une voiture très convoitée que l'on s'arrache à prix d'or. La cote de Christian Huet : coupé et cabriolet : 1 500 000 à 1 800 000 F. Tendance à la hausse.



Une mécanique ultra-raffinée, pionnière de l'injection directe et aux caractéristiques fulgurantes pour l'époque !

En particulier, la Daimler Benz manifesta d'emblée de grandes ambitions et c'est ainsi que la firme de Stuttgart devait dès 1954 frapper un grand coup en présentant à New York -déjà les attrait du marché américain...- un coupé grand sport qui allait devenir l'un des plus grands classiques de l'automobile mondiale d'après-guerre ! Sur le seul plan esthétique, la Mercedes 300 SL marquait une rupture totale avec le passé... et même avec le présent. Ah, on était loin des formes élancées de la Jaguar

XK 120... La 300 SL ressemblait plutôt à un avion de combat et, d'ailleurs, les fameuses portes-papillon, s'ouvrant de bas en haut, sortaient tout droit de la technologie aéronautique.

Dès sa sortie, la 300 SL fit sensation, à la manière de la F40 mais à cela près qu'elle était réellement construite en série et que son but premier n'était pas de faire plaisir aux spéculateurs. De plus, Stuttgart n'hésita pas à aller chercher noise à Ferrari sur son propre terrain, les 1 000 Miles ! Mais, on s'en doute, la Daimler Benz n'était pas particulièrement disposée à prêter des voitures d'essai à la presse et il me fallut attendre 1956 pour me retrouver au volant du monstre.

Les caractéristiques ? Je les connaissais par coeur avant de m'approcher de ce treillis tubulaire tendu d'une peau fuselée en alliage léger. Je savais entre autres que le capot recéléait un superbe 6 cylindres en ligne 85 x 88 de 2 996 cm³ coiffé d'un arbre à cames en tête, qui développait en toute modestie 240 ch SAE à 6 400 tr/mn -soit 80,1 ch au litre, valeur fabuleuse pour l'époque et encore impressionnante aujourd'hui- et un couple de 30 mkg à 4 800 tr/mn !

Des portières pour la drague...

L'originalité majeure de ce moteur résidait dans son dispositif d'alimentation par injection directe dans les cylindres, qui, même en 1989, demeure encore quasi inédit. Il s'agissait, si mes souvenirs sont exacts, d'une injection séquentielle, c'est-à-dire discontinue, et deux pompes, l'une mécanique et l'autre électrique, commandable au tableau comme sur un avion, assuraient la circulation du carburant. De son côté, le graissage était à carter sec, une pompe assurant la circulation du lubrifiant à partir d'un réservoir de 15 litres. Cela étant, le rapport volumétrique ne dépassait pas 8,55 mais, en dépit d'une consommation extrêmement modérée (16



L'habitabilité aux commandes n'était pas extraordinaire et, lorsque venait l'été, les calories dégagées par la mécanique envahissaient l'habitacle.

litres/100 km moyennes de l'excellente à de l'injection était de 130. Un minimum indispensable jolis sièges t enjamber les la coque en qu'une femme prendre plac nombre de s mystérieuse. Au reste, ce genre renini me souvenirs propriétaire temps à aut



ber alles



pionnière
et aux
tes pour

manifesta
t c'est ainsi
lès 1954
tant à
arché
ort qui allait
ssiques de
erre !
ercedes
ale avec le
t. Ah, on
e la Jaguar

XK 120... La 300 SL ressemblait plutôt à un avion de combat et, d'ailleurs, les fameuses portes-papillon, s'ouvrant de bas en haut, sortaient tout droit de la technologie aéronautique.

Dès sa sortie, la 300 SL fit sensation, à la manière de la F40 mais à cela près qu'elle était réellement construite en série et que son but premier n'était pas de faire plaisir aux spéculateurs. De plus, Stuttgart n'hésita pas à aller chercher noise à Ferrari sur son propre terrain, les 1 000 Miles ! Mais, on s'en doute, la Daimler Benz n'était pas particulièrement disposée à prêter des voitures d'essai à la presse et il me fallut attendre 1956 pour me retrouver au volant du monstre.

Les caractéristiques ? Je les connaissais par coeur avant de m'approcher de ce treillis tubulaire tendu d'une peau fuselée en alliage léger. Je savais entre autres que le capot recélait un superbe 6 cylindres en ligne 85 x 88 de 2 996 cm³ coiffé d'un arbre à cames en tête, qui développait en toute modestie 240 ch SAE à 6 400 tr/mn – soit 80,1 ch au litre, valeur fabuleuse pour l'époque et encore impressionnante aujourd'hui – et un couple de 30 mkg à 4 800 tr/mn !

Des portières pour la drague...

L'originalité majeure de ce moteur résidait dans son dispositif d'alimentation par injection directe dans les cylindres, qui, même en 1989, demeure encore quasi inédit. Il s'agissait, si mes souvenirs sont exacts, d'une injection séquentielle, c'est-à-dire discontinue, et deux pompes, l'une mécanique et l'autre électrique, commandable au tableau comme sur un avion, assuraient la circulation du carburant. De son côté, le graissage était à carter sec, une pompe assurant la circulation du lubrifiant à partir d'un réservoir de 15 litres. Cela étant, le rapport volumétrique ne dépassait pas 8,55 mais, en dépit d'une consommation extrêmement modérée (16



L'habitabilité aux commandes n'était pas extraordinaire et, lorsque venait l'été, les calories dégagées par la mécanique envahissaient l'habitacle.



153

litres/100 km durant un essai mené à des moyennes dont je reparlerai) due autant à l'excellente aérodynamique qu'aux qualités de l'injection directe, la capacité du réservoir était de 130 litres !

Un minimum de souplesse était indispensable pour prendre place dans les jolis sièges tendus de cuir rouge. Il fallait enjamber les flancs extrêmement hauts de la coque en treillis tubulaire et il suffisait qu'une femme manifeste son intention de prendre place à bord pour qu'un certain nombre de spectateurs soient mystérieusement attirés...

Au reste, cette voiture entretenait avec le genre féminin des relations privilégiées et je me souviens d'un ami qui, heureux propriétaire d'une 300 SL, entamait de temps à autre une lente remontée solitaire

des Champs-Élysées, la portière-papillon droite remontée... A ma connaissance du moins, le siège vide que présentait ladite portière ne l'est jamais demeuré jusqu'à l'Etoile (l'expérience serait intéressante à rééditer aujourd'hui)...

L'aisance de fonctionnement de ce moteur était prodigieuse. Alimenté sur mesure, il acceptait de repartir à 700 tr/mn en 4ème et ses montées en régime étaient ensuite d'une soudaineté prodigieuse, dans un sifflement qui montait dans les aigus jusqu'aux approches de 7 000 tr/mn. La 300 SL n'était certes pas une voiture silencieuse car la boîte, impeccablement synchronisée quoique ferme de verrouillages, sifflait elle aussi avec entrain, à l'inverse de la caisse qui passait dans l'air avec une discrétion qui en disait long sur la



Le volant basculait pour améliorer l'accessibilité.

MERCEDES 300 SL

● **Moteur:** Puissance fiscale 15 CV. Cylindrée 2 996 cm³. 6 cylindres en ligne 85 x 88. Moteur à injection directe. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe. Contenance du réservoir 130 litres. Rapport volumétrique 8,55. Soupapes en tête. Un arbre à cames en tête entraîné par chaîne. Puissance au frein 240 ch à 6 000 tr/mn. Couple maximum 30 mkg à 4 800 tr/mn.

● **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte à 4 vitesses synchronisées. Levier central au plancher.

● **Châssis, suspension:** Carcasse en tubes d'acier. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à demi-essieu oscillant avec ressorts hélicoïdaux, stabilisateur de virage sur le train avant, amortisseurs hydrauliques télescopiques avant et arrière.

● **Freins:** Hydrauliques refroidis par effet turbo. Deux primaires avant, compensateur d'effort de freinage à dépression. Frein à main mécanique sur roues arrière.

● **Direction:** Direction de type ZF.

● **Pneumatiques:** 6,50 x 15.

● **Carrosserie:** Poids à vide 1 300 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 2 300 cm³. Puissance au litre 80 ch. Rapport poids/puissance 5,42 kg/ch.

qualité de son étude. Procéder aux mesures ne fut pas une sinécure. La 300 SL fut, je crois, la première voiture au volant de laquelle je dépassai 200 chrono sur route mais, à dire vrai, je ne parvins jamais jusqu'au bout de la voiture. Avec le rapport de pont livré en série (35,5 km/h aux 1 000 tr/mn), la chose était encore possible car, en respectant le régime-limite, pied à demi-levé, il suffisait de flirter avec la frontière autorisée pour bondir jusqu'à 215 chrono. Dans ces conditions et avec un poids de 1 300 kg dont 680 kg sur l'arrière, les 400 mètres départ arrêté étaient couverts en 16 s et les 1 000 mètres en 29 s, ce qui paraissait à l'époque absolument prodigieux, surtout de la part d'un moteur capable par ailleurs de ronronner à 700 tr/mn dans les allées du Bois...

Mais un rapport de pont plus long était également disponible. Il permettait d'après l'usine de monter à 250 chrono. D'autre part,

La 300 SL existait également en cabriolet classique mais elle n'avait pas le même cachet.



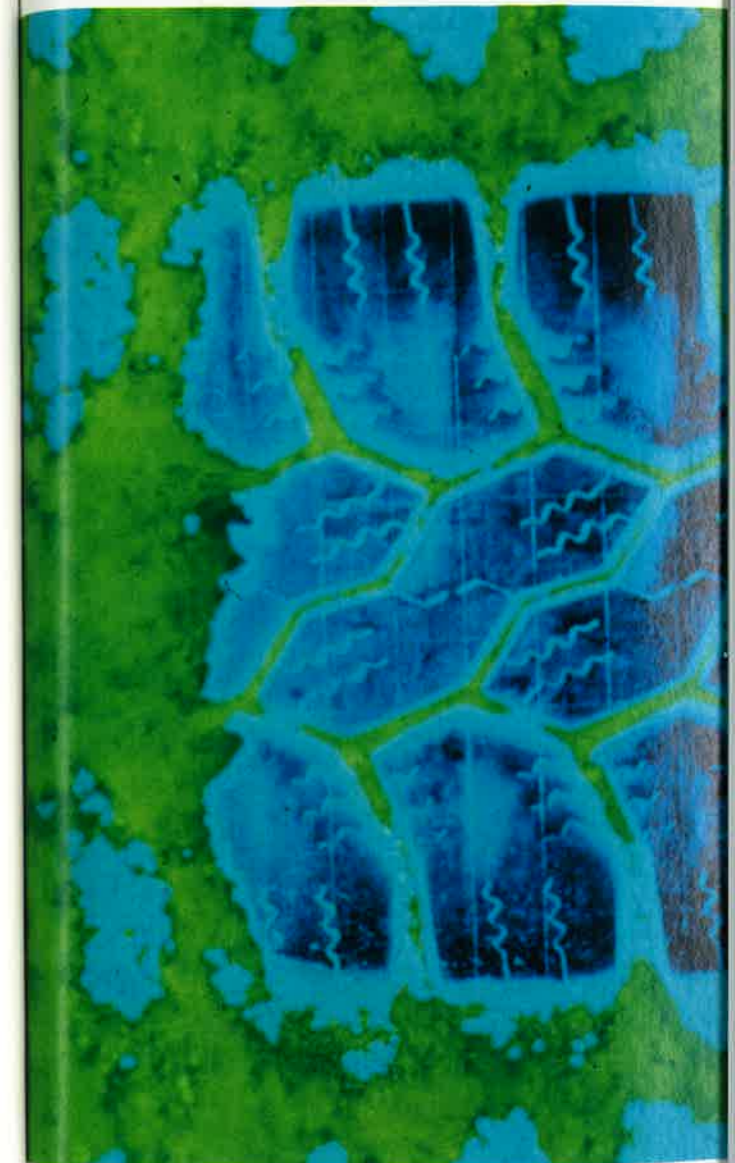
deux suspensions, de réglage différent, étaient adaptables. La plus souple rendait la voiture un peu louvoyeuse en ligne droite et assez survireuse en virage. Avec la suspension "sport", la tenue de trajectoire était parfaite sur bon revêtement, les virages passaient comme dans un rêve –avec une direction très précise– mais il valait mieux coller soigneusement son ratelier.

Les freins étaient fermes –on dirait même aujourd'hui atrocement durs– mais la voiture s'arrêtait... quand le conducteur en avait la force. En revanche, l'étanchéité des gros tambours sous la pluie était douteuse, d'où nécessité de faire "lécher" les garnitures à intervalles réguliers...

A l'époque, la Daimler Benz me demanda de ne pas publier les moyennes réalisées sur route... pour ne pas inquiéter le public. Aujourd'hui encore, je respecterai l'accord passé voilà 33 ans mais, nettement moins de 4 heures sur Paris-Lyon d'avant l'autoroute, c'était parfaitement réalisable... pour qui savait conduire.

En 1956, la 300 SL était vendue en France 4 960 000 francs. Cette somme représentait le double du prix d'une Jaguar XK 120 mais il est vrai que l'allemande était trois fois plus impressionnante et efficace.

25 LITRES A LA IL ASSÈC



Comment réagit un pneu à 100 km/h sur route inondée? Pour le savoir, Michelin a reconstitué ce phénomène en laboratoire, permettant ainsi l'étude des conditions d'évacuation de l'eau. A partir des données recueillies, après des milliers d'heures d'observations et de calculs, les chercheurs de Michelin ont conçu un pneu