

PRESTIGE

ESSAI

## MERCEDES 300 SL ROADSTER (1961)

➤ Puissance maxi: 240 ch SAE ➤ Vitesse maxi: 240 km/h ➤ Cote: 1100 000 € en l'état  
➤ Production: 1858 exemplaires (1957-1963)

# TOUCHER LES ÉTOILES



Dans la galaxie automobile, la Mercedes 300 SL « W198 » scintille plus fort que les autres. Grâce à la célèbre version Gullwing et ses portes papillon, mais aussi grâce à une version roadster à la fois plus élégante et plus facile au quotidien. Une star qui a su se rendre accessible...

Par Pierre-Louis Champeaux – Photos: Benjamin Asket – Virage Agency



réelle prestance. Entre les deux, un habitacle de taille modeste, prévu pour seulement deux privilégiés. Pendant quelques heures, je serai l'un d'eux...

### La porte du paradis

Si l'ouverture de la porte est moins spectaculaire qu'avec une Gullwing, elle n'en demeure pas moins impressionnante. Car l'habitacle qui me fait face n'a jamais été restauré. De couleur beige, il présente un état de fraîcheur bluffant, d'autant que l'auto affiche près de 170 000 km. Le bruit de la « lourde », qui porte parfaitement son surnom, à la fermeture met les choses au clair d'entrée de jeu: nous sommes à bord d'une Mercedes, construite avec soin pour durer. Le cuir, omniprésent, est à peine craquelé.

Les chromes sont intacts, tout comme le large bandeau couleur carrosserie qui parcourt la planche de bord. Le grand volant à deux branches cache lui aussi ses quelque soixante ans sans mal. À l'image du reste, il semble indiquer que la vocation de l'auto est davantage tournée vers la balade, volontiers rapide, que la course pure et dure. Pour autant, c'est vers le circuit de Linas-Montlhéry que nous dirigeons pour aller prendre un grand bol d'air (bien frais...). Encore trop intimidé, et désireux de voir comment se conduit un tel engin, je laisse Charles, de Cecil Cars, aux commandes. Il a beau côtoyer au quotidien quelques pièces de choix, souvent anglaises, de l'industrie automobile, il n'est pas insensible aux charmes de l'allemande. »



# É

vacuons d'emblée un doute. Quand je parle d'accessibilité, je ne parle évidemment pas d'argent... Hélas pour la majorité d'entre nous, la 300 SL s'échange, en coupé

comme en roadster, contre un chèque à sept chiffres. Maintenant que les choses sont claires, et que les tirelire sont retournées dans leur placard, je vais tenter de développer ma pensée quant aux prétendues qualités de cette 300 SL Roadster. Dans le jargon, il s'agit de la W198, née en 1954 sous la forme d'un séduisant et spectaculaire coupé aux portes s'ouvrant vers le haut, d'où l'appellation Gullwing, littéralement « aile de mouette », qui sera traduite par « papillon » dans nos contrées. Directement issue des modèles de compétition qui enchaînent alors les victoires – le drame des 24 Heures du Mans 1955 n'a pas encore eu lieu –, la 300 SL marque immédiatement les esprits. Après 1 400 exemplaires, le coupé laisse place au roadster en 1957. C'est lui qui profitera de l'arrivée des freins avant à disques Dunlop en mars 1961, ainsi que d'un nouveau bloc-moteur en aluminium, lui faisant gagner près de 50 kg, en 1962. Il finira sa carrière en février 1963 après 1 858 exemplaires produits, un score tout à fait respectable au regard de l'exclusivité de l'engin.

Aujourd'hui, c'est un exemplaire français, datant de janvier 1961, qui nous accompagne. Dans une superbelivrée gris graphite, teinte d'origine, et doté d'un splendide intérieur cuir beige (jamais restauré!), il profite de freins avant à disques, qui seront montés quelques mois plus tard sur les lignes de production. Un détail qui ne suffit pas à me rassurer... Face à un tel monument, je me sens fébrile. L'auto est superbe, majestueuse. La longue malle et l'interminable capot, soulignés par de charmants plis de caisse sur les ailes, offrent à l'ensemble une

Comme souvent chez Mercedes, le volant impressionne par son diamètre important. Cela permet toutefois de réduire l'effort à fournir.



Coquetterie typique de la marque, les enjoliveurs de roues sont assortis à la teinte de la voiture. Un détail qu'on retrouvera sur les besogneuses W123 quelques années plus tard.



Des emblématiques prises d'air latérales aux détails tels que les feux et les touches de chrome, chaque partie de la carrosserie est un mélange d'élégance et de sportivité.



« Dans les années cinquante, les moteurs essence à injection sont rares. Quant à ceux à injection directe, ils se répandront quarante ans plus tard... »

» Je suis d'abord frappé par la sonorité du moteur, un 6-cylindres en ligne à **injection directe**. Autre conséquence de ce type d'alimentation, unique à l'époque, une docilité impressionnante à bas régime, y compris à froid. Tant mieux : aujourd'hui, il fait 5° à tout casser. Durant ces premiers tours de roues, l'auto semble étonnamment docile, se prêtant à nos manœuvres matinales de bonne grâce. Le tout ronronne entre 1500 et 2000 tr/mn sans sourciller, attendant patiemment que l'horizon se dégage...

### La tête dans les nuages

Par insolence, par goût du risque ou par pure bêtise, à vous d'en juger, nous avons choisi de décapoter avant de partir. Conséquence, alors que le coupé a la réputation de se transformer en four mobile en un tour de roues, le roadster nous fait profiter de la fraîcheur vivifiante des matins de janvier. Surprise, l'habitacle est assez bien protégé contre les remous d'air. Ce qui, combiné à la chaleur en provenance de la boîte de vitesses, permet aux occupants de profiter pleinement de l'instant. Une insertion sur la voie rapide donne au moteur l'occasion de s'échauffer la voix. Ça pousse fort, dans un rugissement rauque dont je me délecte avec gourmandise. J'oublie un temps mon appréhension et souris comme un gosse dans un manège. Puis vient mon tour de prendre le (grand) volant. Malgré un seuil très large, l'installation ne pose »



» Encore garnis du cuir d'origine, les sièges se révèlent assez confortables. Ils manquent toutefois un peu de maintien latéral lorsque le rythme s'accélère.

» Affleurante, la poignée de porte se déploie d'une simple pression du doigt. Certes, la manipulation ne s'en trouve pas simplifiée, mais que c'est beau !



### LA TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	6-cylindres en ligne refroidi par eau, 12 soupapes
<b>Cylindrée</b>	2996 cm <sup>3</sup>
<b>Puissance fiscale</b>	17 CV
<b>Puissance maxi</b>	240 ch SAE (215 ch DIN) à 5800 tr/mn
<b>Couple</b>	275 Nm à 4600 tr/mn
<b>Alimentation</b>	Injection directe mécanique Bosch
<b>Transmission</b>	Aux roues arrière, boîte 4 vitesses
<b>Freins AV/AR</b>	Tambours / tambours
<b>Pneus AV/AR</b>	185 x 15 (185 VR 15 sur modèle essayé)
<b>Dimensions L x l x h</b>	4,62 x 1,79 x 1,30 m
<b>Poids</b>	1365 kg
<b>Vitesse maxi</b>	240 km/h
<b>Accélération 0 à 100 km/h</b>	10 s
<b>Conso. moyenne</b>	environ 15 l/100 km
<b>Réservoir</b>	130 l
<b>Coffre</b>	NC

Ronds sur le coupé, les phares incluent les clignotants sur le roadster. Ils sont ici en deux parties, comme sur les modèles américains.



» La soute est assez grande, ce qui est logique vu l'importance du porte-à-faux arrière. Mais elle peut être très encombrée par la présence d'une roue de secours.





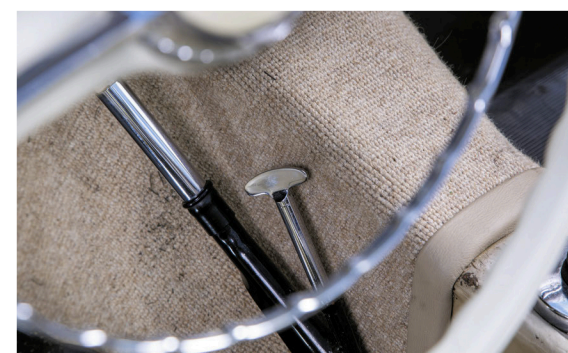
▲ Commandé par ces jolies tirettes, le chauffage permet de rouler décapoté en toute saison.



▲ Par rapport au coupé, la planche de bord du roadster se distingue par sa partie centrale, entre les compteurs, qui fait moins sport, mais plus chic.



▲ Cuir, aluminium, chrome : chaque élément de l'habitacle fait appel à des matériaux nobles. On est loin de l'ère du tout plastique !



▲ En raison de la largeur du tunnel de transmission, le levier de frein à main se retrouve coincé contre la jambe du pilote.

» guère de problème, d'autant que les sièges sont accueillants. Et si la commande de boîte demande une certaine poigne pour rentrer le bon rapport au moment désiré, elle se révèle finalement tout à fait fréquentable. Ni grognements, ni bruits suspects : les premiers tours de roues se veulent rassurants. Malgré une direction logiquement ferme, en dépit d'un cerceau au diamètre très Mercedes, la 300 SL n'est en rien inconduisible à faible allure. Mieux, son moteur étonne par sa souplesse. Le confort apparaît très correct, une balade en amoureux à train de sénateur semble largement envisageable. Un vrai tour de force, s'agissant d'un engin extrapolé de voitures de course dans les années cinquante... Ce pedigree aussi exceptionnel qu'intimidant m'incite toutefois à grimper dans les tours. Et là, magie... Le moteur se réveille avec envie, le volant s'allège, mes craintes se dissipent. Car l'auto est faite pour aller vite, très vite. Les prises de roulis sont faibles, le comportement sain. Je me garderai bien d'aller en chercher les limites, même sur le sec. Mais assurément, cette 300 SL peut voyager longtemps à des allures que la morale réprime. Pour l'heure, j'enchaîne les tours sur le circuit routier de Montlhéry, me régaland de chaque accélération. Oui, la 300 SL est une auto splendide, qu'on ne se lasse pas de contempler. Oui, sa cote atteint des niveaux qui dissuadent de la sortir des musées ou elle s'expose. Mais malgré tout, sa vocation est avant tout de rouler, vite si possible, ce qu'elle fait comme aucune autre...

▲ Profitez bien de cet instant : voir une 300 SL dans son élément naturel est rare. Aujourd'hui, elle fréquente davantage les musées et les salles de vente aux enchères...

### L'AVIS DU SPÉCIALISTE Charles, de Cecil Cars

Cela fait près de 40 ans que Cecil Cars officie dans la restauration et le négoce de voitures de prestige. Parmi elles, les anglaises sont en bonne place, mais nous accueillons aussi volontiers les Ferrari, Lamborghini et autres Mercedes. Cette 300 SL Roadster française, en parfait état de marche, ne demande qu'à prendre la route (Cecil-cars.com).

