



## Née pour la course

Archives Mercedes

**Peu d'autos peuvent se targuer d'avoir fait leurs premières armes en compétition, avant même une carrière en série. La Mercedes 300 SL est de celles-là, elle qui a marqué le retour de Mercedes en course dans l'immédiat après-guerre. Elle a ensuite assuré à la marque à l'étoile un sacré succès commercial dans le créneau des voitures de sport, du fait d'un trait de génie stylistique et de performances hors normes pour l'époque.**

Au sortir du conflit mondial, la marque Mercedes-Benz doit se remettre en selle avec peu de moyens et un outil industriel dévasté par la guerre comme l'ensemble de l'économie allemande. La Mercedes 170 est le premier modèle après-guerre, bientôt suivi de la 300. D'abord carrossée en berline, cette dernière est rapidement déclinée en coupé, puis en cabriolet. Ses performances sont intéressantes, et Mercedes songe à elle pour son retour en course. La marque ne peut en effet se lancer dans la création d'une nouvelle monoplace de Grand Prix,

catégorie qui fit son succès avant-guerre, mais qui s'avèrerait trop coûteuse pour la marque tout juste renaissante. C'est pourquoi le choix s'oriente vers la 300.

Mais le retour de Mercedes sur les pistes va devoir se faire en douceur. Les instances sportives ont en effet banni l'Allemagne des compétitions internationales après la guerre. Seule l'équipe de football suisse, forte de sa neutralité, a bravé l'interdit jusqu'en 1949 en jouant contre l'Allemagne. Les Allemands sont par exemple absents du tout jeune championnat du Monde de Formule 1 en 1950 et 1951, mais les interdictions vont être levées une à une.

Les "ingénieurs maison" ont anticipé, et planché très tôt sur ce retour. Mais la Mercedes 300 qui leur sert de base de travail est dotée d'un châssis qui s'avère bien trop lourd et trop... souple pour la course. Ils vont donc créer de toutes pièces un châssis tubulaire léger et particulièrement rigide, qui permettra au moteur de mieux s'exprimer moyennant une sérieuse réflexion sur l'aérodynamique du véhicule et un gros travail d'allègement.

Allègement qui vaudra à l'auto la dénomination de 300 SL, pour Super Light, ultra léger en français dans le texte.

### Coup de génie

La carrosserie très basse (123 cm de haut) est dotée d'un pavillon étroit et possède des lignes très fluides. Mais ce sont ses portes si particulières qui vont assurer à la 300 SL sa renommée. Les tubes du châssis montant très haut dans les flancs pour des questions de rigidité, le bureau d'études propose des portes qui intègrent une partie du toit tout en s'arrêtant au bas de la vitre, et s'ouvrent verticalement. Les portes « papillon », alias « gullwing » (ailes de mouette) pour les Anglais, viennent de naître à partir d'une contrainte technique.

La 300 SL est dévoilée à la presse le 12 mars 1952 et Mercedes annonce son retour à la compétition. L'écurie d'usine est rapidement à pied d'œuvre et termine à la seconde place des Mille Miglia début mai, avant de remporter les 3 premières places

en production dès l'été. Seul le coupé 2 places est alors commercialisé, mais sa ligne et sa technique font immédiatement sensation. Il reprend avec encore plus de raffinement le style de la voiture de course, dont il conserve les portes si particulières, bien que plus échancrées pour permettre un accès plus aisé. Encore que... Son système d'injection mécanique porte la puissance à 215 cv et fait de la 300 SL la voiture la plus rapide du moment, avec plus de 250 km/h en vitesse de pointe. Ces performances s'accompagnent d'une tenue de route exemplaire et d'une finition de grande classe. Mais aussi d'un tarif exorbitant. Jusqu'en 1957, le coupé est produit à 1400 exemplaires qui vont combler une clientèle certes riche, mais aussi soucieuse de performances.

L'année 1957 voit l'introduction du cabriolet au salon de Genève, succédant ainsi au coupé. Cette nouvelle version décapotable est permise par la modification des flancs du châssis, qui autorise d'y tailler des portes



de Grand Prix de Berne pour voitures de sport. Puis c'est le doublé aux 24 heures du Mans, la première victoire Mercedes dans la Sarthe. C'est aussi le doublé à la Carrera Panamericana, malgré un voutour qui a détruit le pare-brise des vainqueurs peu avant l'arrivée. De nombreux autres succès suivront, mais l'image de la 300 SL est forgée, image que la version de série va encore rehausser.

Une 300 SL de pré-série est présentée au Salon de New York 1954, et le modèle entre

de bonnes dimensions. L'année suivante, un "hardtop" est commercialisé, fournissant une étanchéité bien meilleure que la capote. 1961 voit l'introduction des freins à disque à l'avant et à l'arrière du véhicule, mettant le freinage à la hauteur des performances. Enfin, en 1962, un nouveau bloc moteur en alliage équipe la 300 SL. La production s'arrête en 1963, avec 1858 cabriolets. Durant ces 9 années, la 300 SL a contribué à forger l'image de la marque Mercedes, faite de

# AUTOMOBILE

hautes performances et de raffinement technique. La lignée SL ne s'éteindra pas pour autant, parvenant jusqu'à nous au travers de nombreux modèles, tous sportifs, et culminant de nos jours par les Mercedes SLS AMG.

**La 300 SL va, quant à elle, continuer une carrière à succès, puisqu'elle est aujourd'hui devenue une voiture très recherchée en collection. Les variantes à carrosserie aluminium, peu nombreuses, sont évidemment le « must ». C'est pourquoi les prix atteints peuvent parfois donner le vertige, comme les 3,58 millions d'euros (4,62 millions de dollars) de cette 300 SL coupé vendue aux enchères à Scottsdale en Arizona début 2012.**

Franck Figuls

