

# La Pagode de Daniel



MERCEDES 230 SL (W113)



Les Pet'ardentes du Choletais  
Sourdine  
49360 YZERNAY  
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Juin 2020

## Alfred Neubauer, dit *der Dicke* –« le gros »-, le père de toutes les SL

SL : pour Sport Leicht. Littéralement « sport léger ». C'est au début des années cinquante qu'apparaissent ces lettres, quand Mercedes décide de revenir à la compétition automobile. Alfred Neubauer milite en ce sens en retrouvant son poste de patron du service compétition.

Utilisant des techniques issues de l'aviation, naît la 300 SL, type W194. Cette voiture est aussitôt engagée dans des compétitions sur les sols européens et américains. Des versions barquette, sans toit, cohabitent avec des versions à portes papillon, portes nécessitées par la présence d'une structure tubulaire qui empêchait l'implantation de portes « normales ».

Ces succès ne passent pas inaperçus outre atlantique et l'importateur américain, Hoffmann, obtient de Mercedes la mise au point et la commercialisation de la version civile de la 300 SL, icône reconnue et convoitée aujourd'hui par tous les collectionneurs du monde. Celle-ci apparaît donc en 1954, épaulée dès 1955 par une version plus classique de conception, et moins puissante, la 190 SL

## Paul Bracq, un des « pères » de la Mercedes « Pagode »

Les Italiens ont Bertone, ou Pininfarina. Les français ont aussi des carrossiers célèbres, dont Paul Bracq, un quasi inconnu qui a pourtant signé quelques-unes des plus belles automobiles au monde.

Ses trois années de service militaire obligatoire effectuées en Allemagne, Paul Bracq est engagé par Mercedes-Benz comme responsable du style avancé et participe au dessin de nombreux modèles.

Avec la 230 SL Pagode, il réalise avec son équipe, en 1963, un premier chef d'œuvre. La finesse de ses lignes en fait de suite une voiture singulière, tout autant et surtout grâce à son toit à la courbure inversée, comparable à une pagode orientale, d'où son surnom.

## La naissance de la Pagode

Comme beaucoup d'autres constructeurs, au début des années soixante, Mercedes cherche à se développer aux Etats Unis et doit faire face à une concurrence, notamment italienne, de plus en plus féroce et les modèles comme la 190 SL ou la 300 SL ne répondent plus aux critères de choix nord-américains. Le modèle remplaçant est donc mis en chantier. Ce sera la fameuse SL type W113, dont on a parlé plus haut, qui sera présenté à Genève en 1963.

L'idée du toit en forme de pagode ne vient cependant pas de lui. Elle vient d'un certain Béla Barényi, directeur du bureau « projets » de Mercedes, un ingénieur prolifique, aux innombrables brevets notamment dans le domaine de la sécurité passive des automobiles. Cette forme particulière renforce en effet la rigidité de l'ensemble tout en permettant un plus fort développement de la surface vitrée.

Outre sa ligne, la « pagode » offre beaucoup plus de brio que la précédente. Le petit moteur à quatre cylindres de 105 chevaux de la 190 SL laisse la place à un six cylindres en ligne de 150 chevaux pour 2,3 litres de cylindrée beaucoup plus coupleux.

Malgré quelques apparitions en compétition, ce modèle restera cependant une voiture bourgeoise plus dédiée à la promenade les cheveux au vent qu'aux circuits automobiles.

## Daniel nous parle de sa Pagode

« Cette voiture a été achetée en 1995 à Angers lors d'une vente aux enchères volontaire. C'est une 230 SL de 1965, Elle appartenait à un artiste parisien qui avait sa résidence secondaire dans le 79, d'où la raison de la présence de cette voiture dans une vente à Angers. Le descriptif succinct la décrivait comme en bon état général, mais en fait, tout était à reprendre: elle avait été restaurée en dépit du bon sens ». Daniel a alors changé l'ensemble moteur/boîte et refait la carrosserie aux points névralgiques: bas d'ailes AV /AR, plancher etc...Une partie de l'intérieur cuir, ainsi, bien sûr, que la peinture ont été refaits. « Même les Allemands dans cette époque -là étaient mal protégés de la corrosion. Les chromes eux sont en bon état d'origine. Cela représente environ 1500 heures de travail ! »

Le temps efface les mauvais souvenirs et le dur labeur d'une restauration.

« C'est un vrai plaisir de rouler dans un cabriolet bien conçu, plein de puissance à tous les régimes et plutôt fiable » nous précise à nouveau Daniel



300 SL



190 SL Cabriolet



Le fameux toit « pagode »  
(noter la courbure inversée)



© Michel Pionneau