



Décodage des sigles et abréviations

MERCEDES

par M.COMBES



Après la fusion Daimler Benz en 1926 fut introduit une numérotation d'usine combinant lettre et chiffre



Nurburg luxueuse 8 cylindres ancêtre des classe S

Avec le lancement de la nouvelle classe S fleurissent, parfois aux meilleures sources mais ne blasphémons pas, des historiques bien fantaisistes sur cette appellation. Faisons le point sur ce S et profitons en pour revenir sur tous ces sigles parmi lesquels les profanes et mêmes certains amateurs se perdent depuis un siècle.

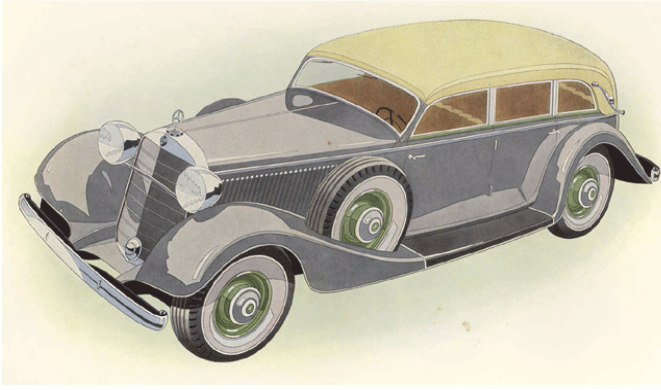
Dès 1906 une taxation selon la puissance « fiscale » (abandonnée en 1933) apparaît en Allemagne... L'habitude fut prise de l'indiquer avant le nombre de chevaux réels. C'est ainsi qu'apparurent les BENZ 28/50 ou 37/70. Après la fusion Daimler Benz en 1926 fut introduit une numérotation d'usine combinant lettre et chiffre pour s'y retrouver dans les innombrables châssis de l'époque. Cela débuta par W01 (W est l'initiale de WAGEN) il y eu bien sur des trous dans la séquence, ce serait trop simple... De même pour les moteurs désignés Mxx et OMxx (Oel Motor pour les diesels). Beaucoup plus tard, pour simplifier sans doute, le W fut parfois remplacé par d'autres lettres comme le R de « roadster ». Voir l'article "W100, W111, W198 depuis 1950" publié le mois dernier.

Une petite digression en passant sur cette appellation « roadster » qui n'a pas le même sens en Allemagne qu'en Angleterre. Pour les Anglais le roadster est la quintessence spartiate du cabriolet : pas de glaces latérales, pare brise

rabattable, capote totalement amovible. Pour les Allemands le roadster peut être plus confortable. Chez Mercedes en particulier, il suffit que la capote repliée disparaisse dans un coffrage et ne fasse plus saillie sur la carrosserie pour qu'un cabriolet devienne un « roadster ».

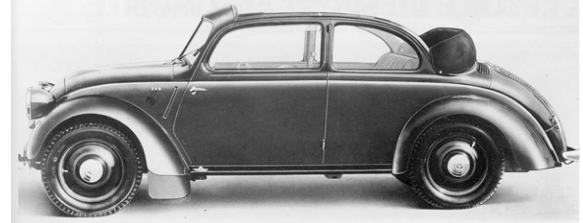
Mais revenons à nos moutons. Pour les appellations commerciales, après la fusion, les modèles courant étaient désignés par les noms des deux villes d'origine des marques : Stuttgart et Mannheim précédés de trois chiffres indiquant le dixième de la cylindrée. Puis fut ajoutée la série « Nurburg » pour les luxueuses 8 cylindres ancêtres des classe S.

L'apparition du compresseur réservé aux voitures de très haut de gamme engendra une dénomination distinctive : la lettre K suivi du dixième de la cylindrée et parfois de... trois puissances : fiscale, sans et avec compresseur. Les voitures de sport (à l'époque on était exigeant sur cette appellation) amenèrent l'apparition de la lettre S, depuis mise à bien des sauces, on le verra plus tard. Ce S était souvent accolé à une autre lettre : SS (« super » sport...), SSK le K signifiant ici « kurt » (court), SSKL, L pour « leicht » (léger). Certaines dénominations finissent par être plutôt compliquées par exemple (sic) : 720 SSK 27/170/225 remarquez que l'on nous a épargné le « KK » en ne laissant que celui de « Kurt »...



290 Cab F

Ensuite apparurent les « petites lettres » : a, b, c, d utilisées jusque dans les années 60



300b Cab D et 170H

A cette époque apparurent également les lettres G pour « Gelände » tous terrains, et L pour « Lieferwagen » véhicule de livraison. Pour faire bonne mesure ajoutons le H pour « Heck » (arrière), désignant les quelques modèles à moteur arrière, 130, 150 puis 170H avant que n'apparaisse le V pour « Vorne » (avant), avec la 170V ainsi nommée pour n'être pas confondue avec la H mais l'on utilisa le « V » pour d'autres modèles...

En 1936 apparaît également le D de diesel encore en vigueur de nos jours et dont nous ne reparlerons pas.

Pour en terminer avec l'avant guerre il faut donner la liste des abréviations propres aux cabriolets qui a partiellement perduré jusque dans les années 50.

Cab A : 2 portes, 2 places + 1 ou 2 en secours, 2 glaces latérales

Cab B : 2 portes, 4 places, 4 glaces latérales

Cab C : 2 portes, 4 places, 2 glaces latérales (en fait un cab A avec vraie banquette AR au lieu de l'espace bagage transformable en siège d'appoint)

Cab D : 4 portes, 4/5 places, 4 glaces latérales

Cab E : idem avec 6 glaces

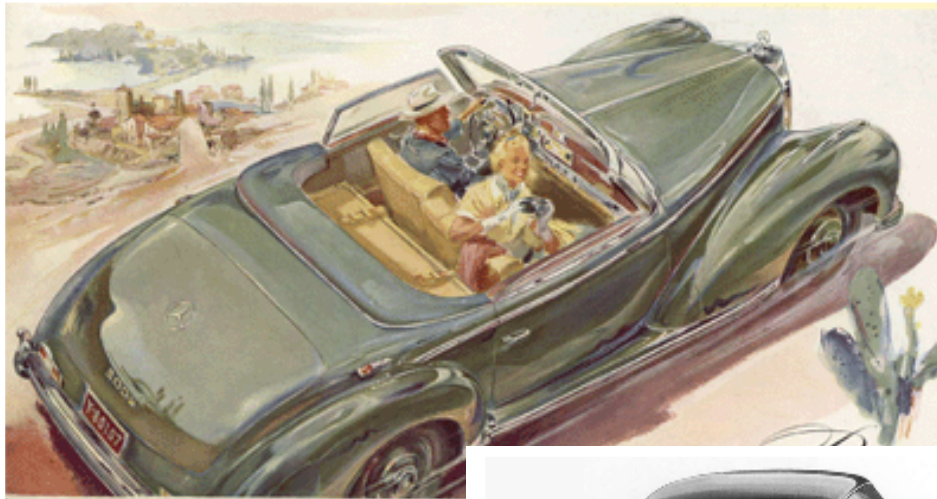
Cab F : idem mais 6/7 places

Après la guerre tout se complique encore !...A elles seules les 170V sont un alphabet, je vous

renvoie à notre récent article sur les 170. Mais accrochez vous pour la suite et prenons les lettres dans leur ordre chronologique d'apparition (nous ne traiterons pas des prototypes ESF, C111 et consorts) :

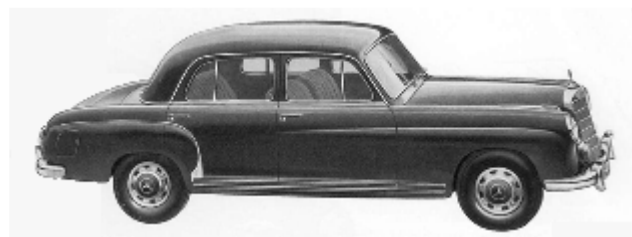
« S » : le S apparaît en Mai 1949 avec la 170S (W136). La littérature d'époque fournit plusieurs justifications de ce « S », y compris S comme Sport (52cv et 1,2 tonne, nous en sommes pourtant loin...) non, ce S signifiait plutôt Spezial s'agissant d'une amélioration de la 170V. Ce même S qualifia de manière encore plus ambiguë les coupés, roadsters et cabriolets 300 (W188) à partir de 1951. En effet il s'agit sans doute d'évoquer tout à la fois le Sport, le « Spezial », peut être même la « Sonderklasse »... Cette dernière interprétation cependant est douteuse car les berlines 300, même la luxueuse d (j'anticipe !) n'y auront pas droit.

Ensuite apparurent les « petites lettres » : a,b,c,d utilisées jusque dans les années 60 pour différencier les différentes versions d'un même modèle ou d'une même appellation d'une série à une autre les 180/190/220 et 300 en furent abondamment affublées. Sauf pour la 300Sc elles n'apparaîtront jamais sur les capots. En passant nous en détaillerons les plus significatives :



300S Roadster

« b » : qualifie la première évolution de la berline 300



220a

« a » : ce petit a (Mars 1954) qualifie la première 220 ponton (W 180) pour la différencier de la 220 (W187) encore au catalogue en version coupé/cabriolet. Attention : ne pas confondre la « 220 a » avec la « 220 cabriolet A » parfois appelée à tort 220A...

« b » : qualifie la première évolution de la berline 300 (W186). En Mars 1954 celle-ci s'enrichit en effet d'un servo frein et sa puissance passe de 115 à 125cv. La première 300 de Novembre 1951 était-elle une « a » pour autant ? Que non pas, ce « a » est réservé aux 220...

« SL » : avec la 300 SL (W198 Août 1954) aucun doute, c'est de sport qu'il s'agit et même de « sport léger » et les performances sont au rendez-vous même si le « L » paraît un peu usurpé ! En Mai 1955 le SL frappe de nouveau avec la 190 qui est malheureusement loin des performances de sa grande sœur...

« c » : en Décembre 1955 nouvelle évolution de la berline 300 reconnaissable à ses déflecteurs aux glaces avants. Plus important : elle reçoit l'essieu AR simple pivot gage d'amélioration de la tenue de route, (refusé à la papillon que le grand Stirling Moss qualifiait de « danseuse très vicieuse », il équipera plus tard les roadsters 300SL).

« Sc » : à la même date la 300S reçoit également l'essieu AR simple pivot et sa puissance bondit à 175cv grâce à l'injection. Notez que le « c » caractérise cette nouvelle évolution mais pas particulièrement l'injection qui n'a pas encore son label.

« S » : en Mars 1956 le S frappe de nouveau avec une évolution de la 220 ponton dont la puissance passe de 85 à 100cv et qui reçoit un servo frein et des baguettes chromées supplémentaires. Encore une fois ni Sport ni Sonderklasse il s'agit plutôt de « Spezial ».

« a » : en Juin 1957 la 180 (W120) évolue...elle abandonne enfin le moteur culbuté hérité de la 170 d'avant guerre et reçoit le moteur OHC de la 190. Il y aura encore une « b », de même pour la 190 (W121) qui connaîtra également une évolution « c ».

« d » dernière évolution de la berline 300 (W189 Août 1957) qui reçoit à son tour l'injection déjà adoptée par la 300Sc et bientôt la direction assistée (09/1958). La climatisation est offerte en option, la boîte auto est de série. Notez bien qu'il s'agit là du luxueux vaisseau amiral de la marque et que nul sigle « S » n'apparaît. Le concept de la « classe S » est encore dans les limbes.



600 et 280SE 3.5



300SEL

*Dans les années 60 les « S »,
« SE » et « SL » vont se multiplier*

« SE » : le E de « Einspritzung » apparaît pour la première fois en Octobre 1958 sur la 220 ponton (W128) pour signaler son alimentation par injection (la puissance monte à 115 puis 120cv un an plus tard). La confusion des appellations avec la future classe S est complète mais il ne s'agit encore que d'une « Spezial Einspritzmotor »...

« b » : le b réapparaît en Août 1959 pour qualifier les 220 « ailes pointues » (W111) et les différencier des pontons encore au catalogue, comme d'habitude, en versions coupés/cabriolets. Attention vous avez bien noté que ces lettres qui n'apparaissent pas toujours sur les capots nous ont permis de différencier par exemple les 220, 220a, 220A, 220S, 220b, 200Sb, 220SE, 220SEb...

Dans les années 60 les « S », « SE » et « SL » vont se multiplier dans les différentes cylindrées avec les significations déjà vues mais il y aura des nouveautés :

« L » : notons que la version longue de la 300SE (W112) héritière directe de la 300d « Adenauer » était badgé « S » au même titre qu'une 220SE ou même qu'une 230S et n'eut pas droit au « L » qui apparut en Mars 1966 pour identifier la version longue de la 300SE (W109) devenue ainsi la 300SEL.

Avec cette arrivée des W108/109 fin 1965 le concept de la berline classe S émerge vraiment car les W114/115 de la même époque n'auront pas droit au « S » dont on peut penser qu'il signifie désormais « Sonderklasse » (en oubliant cependant la survie de la 230S jusqu'en Janvier 1968).

Exception pour confirmer la règle, la 600 (W100) née trop tôt en 1961. Bien que transportant tous les grands de ce monde, elle ne fut jamais « S » jusqu'à sa disparition du catalogue en 1981. Considérons qu'à l'instar de certains de nos hauts fonctionnaires elle fut « hors classe »...

Les 108/109 inaugureront également une autre originalité dans les appellations Mercedes : la cylindrée « d'exception » il y eut ainsi des 300SEL « 3.5 », « 4.5 », « 6.3 » en attendant les 240D « 3.0 », les 450SEL « 6.9 », ou autres 450 SLC 5.0...

« C » : Avec le coupé 250CE W114(1968) le C fait son entrée officielle dans la dénomination des Mercedes.

Les W108/109 (1965-1972) inaugurent donc sans fanfare la série des classe S qui ne se confirmera véritablement qu'avec les 116 (1972-1980), puis continuera avec les 126 (1979-1992), les 140 (1991-1998), les 220 et enfin les 221 depuis septembre 2005.