



Posséder une Pagode

230/250/280SL

Origine: Journal Auto-retro

Juin 2000

Production des 230 SL /250 SL /280 SL entre 1963 et 1971

Modèles	Nombre d'exemplaires produits
230 SL	19.831
250 SL	5.196
280 SL	23.885

Production totale : 48.912 exemplaires

Evolution du modèle Pagode

Chronologie du modèle	Evolution
1963	En mars, présentation au Salon de Genève de la Mercedes 230 SL (type W113), dessinée par Paul Bracq: Cabriolet 2 places (3 places en option) à structure monocoque avec hard-top en option, également livrable avec hard-top sans capote. Moteur 6 cylindre en ligne, 2.281 cm ³ (82x72.8mm), 1 ACT, 150 ch Din à 5.500 .tr/min, 20m.kg à 4.200tr/min, injection indirecte Bosch, transmission aux roues arrières, boîte 4 vitesses (5 vitesses ZF ou automatique 4 vitesses s.d), 4 roues indépendantes (triangles superposés avant, essieu brisé arrière), longueur: 4.28 m, largeur: 1.76 m, hauteur: 1.30 m, empattement: 2.40 m, poids: 1.300 kg (hard-top: + 80 kg, boîte auto: + 40 kg), vitesse maxi : 200 km/h (195 km/h avec boîte auto.), 0 à 100 km/h : 11 secondes. Entrée en production en juillet. Victoire de l'équipage Bôhringer/Kaiser au Rallye Liège-Rome-Liège, seule réussite majeure d'une Mercedes <i>Pagode</i>
1964	Roues de 6 pouces au lieu 5. En novembre, roue de secours montée à plat au lieu de verticalement.
1966	En décembre, la 230 SL est remplacée par la 250 SL (type W113A): 2496 cm ³ , (82mmx .78.8 mm), puissance et performances inchangées, mais couple de 22 mkg à 4.200 tr/min. . Enjoliveurs de roues avec tour chromé supplémentaire. Version <i>California</i> : 2 + 2 places avec hard-top sans capote, 4 disques ATE au lieu de 2 Girling AV et 2 tambours AR. Réservoir de 82 litres au lieu de 65 litres.
1967	En janvier, fin de production des 230 SL. Enjoliveurs de roues monobloc. En fin d'année, présentation de la 280 SL (type W113 E28): 2770 cm ³ , (86.5x78.8 mm), 170 ch Din à 5.750 tr/min, 24.5 mkg à 4.500 tr/min, performances inchangées sauf 0 à 100 km/h en 10 secondes.
1968	Arrêt de la production des 250 SL
1971	Les Pagode sont remplacées par les 350 SL à moteur V8 3.5 litres. Style entièrement refondu, poids en hausse

Vices et vertus

Recherché dès sa sortie par des célébrités et des gens fortunés pour son style remarquable et sa fabuleuse image de marque, l'aura des Mercedes-Benz *Pagode* a continûment résisté au temps qui passe. Une telle renommée est-elle justifiée ? Et à quel prix ? Les heureux possesseurs répondent ...

Les taxis disent et le démontrent tous les jours: Mercedes-Benz, c'est du solide ! Reconnaissons-le c'est là aussi une des raisons de choix dominante. Les utilisateurs apprécient fortement une qualité que nos anciennes sont loin d'offrir. Témoin, Christian Vidick : « *Je puis vous affirmer que jamais je ne suis resté en panne au bord de la route. Pour autant qu' on lui prodigue les soins nécessaires, cette belle dame vous emmènera partout dans le monde sans faillir.* » Ce que confirme Daniel Fiore, pour qui « *très bien construite, une Pagode ne présente pas de vices particulier. Elle démarre toujours au quart de tour l'hiver, ne chauffe pas [l'été et ne s'oubliera pas sur le sol de votre garage au retour.* » Quant à François Bouvet, il s'émerveille qu'au bout de 230.000 Km « *la sellerie et les moquettes soient en bon état.* »

Subtiles Louanges



Cela dit, il faut bien reconnaître aussi que les Pagodes sont une des rares Mercedes-Benz dont le style lève toute ambiguïté sur la destination. Si, roulant à bord de l'une d'elles, vous êtes hélé pour une course, c'est qu'il y a urgence ophtalmologique ! Ces autos offrent en effet une beauté rare, née d'un style unique. Là encore, François Bouvet loue « *sa ligne qui fait tourner les têtes et battre les cœurs. C'est le seul Roadster/Cabriolet que je connaisse qui soit aussi beau avec son hard-top que découvert.* ». Roger Briand avoue en effet « *j'ai eu une MGB. C'est tout à fait différent comme utilisation, car on a peur de laisser ce véhicule garé en ville. On attire plus les regards!* »

Qualité et beauté. C'est tout? Non! Car les 230 / 250 / 280 SL présentent aussi l'avantage d'être des autos d'une grande facilité de conduite. Une qualité qu'on leur reconnaissait du temps de leur existence neuve, et qui demeure d'actualité. Christian Yvon apprécie ainsi « *une voiture très agréable à conduire. Le moteur 6 cylindres est très docile, même à très bas régime* » et Roger Briand la considère comme « *confortable, puissante et peu bruyante avec Hard-top* » Quant à Alain Froger, paraplégique, il a équipé sa 250 SL de commandes à mains et juge que « *c'est une voiture qui se conduit au doigt et à l'œil, avec laquelle on peut rouler longtemps et tous les jours.* » Belles, fidèles, faciles à vivre, et ce d'autant plus que sur les Pagode, le cauchemar de la pièce introuvable n'est qu'un mauvais rêve! En effet, nos lecteurs confirment que la disponibilité aisée des pièces de rechange (et même d'origine, s'il vous plaît) pour ces beautés souabes n'est pas un vain mot. Parmi d'autres, Daniel Fiore souligne donc que « *tout est disponible chez le constructeur voire chez des revendeurs de pièces détachées.* »

Soyons Lucides

Que du bon, alors? Non, bien sûr, qu'est-ce que vous croyez? Depuis le temps que l'on vous dit que la perfection n'est pas de ce monde... D'abord parce que le prix auquel les pièces sont disponibles évoque le montant de la rançon du Baron Empain. «*La remise à niveau du véhicule a pris un an je préfère oublier le coût...*» avoue pour sa part Bernard Vidick, tandis que Jean-Pierre



Giner ajoute que «*l'entretien est aisé bien que coûteux, en particulier à cause du prix élevé des pièces détachées*», et que côté accessoires Alain Froger considère qu'«*avec des prix comme celà, il vaut mieux être un bon chromeur*». Ensuite, parce que si ces autos ont beau s'appeler SL pour *Sport Leicht*, c'est-à-dire *Sport Légère*, autant dire que leur nom ressemble à un mensonge, et que le souvenir des 300 SL est déjà loin: pour Nicolas Menat, «*cette voiture n'est définitivement pas sportive*», et Daniel Fiore lui reproche «*une conduite plutôt fade pour une ancienne*» Mais est-ce si grave? Rouler en Pagode, c'est pour reprendre l'expression d'Alain Froger, «*le temps du bonheur*. Bonheur suffisamment fort pour éveiller un désir insensé, à la mesure du précédent propriétaire de l'auto de Nicolas Menat, qui a consacré 45000€ à sa restauration, à la mesure aussi du récit d'Anis Freissati, un lecteur libanais: «*J'ai toujours rêvé d'une Pagode j'en ai acheté le volant à l'âge de vingt ans en espérant pouvoir m'acheter la voiture plus tard. En 1990, j'en ai trouvé une qui avait reçu une bombe pendant la guerre du Liban et j'ai fait le pari avec un collectionneur de Pagode que je ne pourrais jamais restaurer cette voiture. Aujourd'hui, après dix ans de restauration, j'ai pu enfin rouler dans cette voiture.*» Et si, SL voulait dire *Séduction Légendaire*?

Que surveiller?

Encore une fois, c'est du Mercedes-Benz. Mais il s'agit d'automobiles de plus de trente ans, et dont la restauration peut être ruineuse. Aussi convient-il de surveiller beaucoup de choses.

Points à surveiller	Explications détaillées
Identification	Plaques constructeur sous l'auvent et sur le passage de roue avant gauche. Identification du moteur sur le bloc au niveau du « 6 » de l'ordre d'allumage.
Structure et Carrosserie	Même d'une qualité supérieure à la moyenne, les tôles rouillent. Surveillez les tours de phares, les bas d'ailes, les longerons, le tablier et le coffre (<i>facilement attaqué avec des réparations de moyenne qualité</i>). Comme sur tout cabriolet, il est également impératif de soulever les moquettes.

Moteur	<p>Attention, mécanique de précision et donc éventuelle réparation très onéreuse !</p> <p>En moyenne, un 6 cylindres en ligne de <i>Pagode</i> est bon pour 200000 Km sans intervention majeure. Un peu moins pour les 230 (vilebrequin à 4 paliers) et pour les 250 (mauvais refroidissement d'huile), les 280 étant les plus fiables. Au delà, deux solutions:</p> <p>Soit intervenir préventivement (segments, culasse, coussinets...) il faut compter alors entre 2500 et 3000 €.</p> <p>Soit attendre et s'exposer au double... Une fumée bleue à l'échappement peut être le signe d'une grande fatigue du moteur ou d'un dérèglement de l'injection, ce qui ne vaut guère mieux. Ce dernier mal touche en particulier les voitures qui ne roulent pas assez régulièrement (hivernage prolongé par exemple). Enfin, attention à la pression et au niveau d'huile : si celui-ci est insuffisant, la pompe, située à l'avant du moteur, peut se désamorcer en cas de déclivité prolongée.</p>
Transmission	<p><i>Rien A Signaler</i>, sinon parfois des fuites sur les rares boîtes de vitesses ZF 5 vitesses, ainsi qu'une faiblesse assez courante du flector de sortie de boîte.</p>
Trains roulants	<p>Rien de spécial hormis l'usure des axes et des silentblochs, à surveiller de près. Côté freinage, à signaler que celui-ci est efficace, mais instable, car la voiture est très légère de l'arrière.</p>
Finition et accessoires	<p>Irreprochable, mais coûteux à remettre en état. Comme dans tout cabriolet, les garnitures peuvent souffrir du soleil, en particulier les discrètes boiseries en haut du tableau de bord. Côté sellerie, le simili <i>MB Tex</i> s'avère encore plus résistant que le cuir. Enfin, n'oubliez surtout pas que nombre de « <i>Pagode</i> » ont été vendues en configuration hard-top sans capote (et parfois sans logement pour celle-ci aux U.S.A.), cette dernière étant particulièrement coûteuse.</p>

Budget d'entretien et d'utilisation

« *Une Mercedes, c'est increvable* »... A condition de ne pas en abuser! Les qualités d'une *Pagode* n'apparaîtront qu'au prix d'un entretien soigné, dont le coût et la nécessité de faire appel à des spécialistes rappellent qu'il s'agit de voitures de luxe. Contrepartie, le respect attentif de ces consignes met véritablement à l'abri de mauvaises surprises.

Liquides	Coûts d'entretien et d'utilisation
Consommation en carburant	<p>Indication du constructeur à l'époque: de 10 à 16 litres aux 100 Km selon l'usage.</p> <p>Indications des possesseurs actuels de 12 à 13 litres en moyenne.</p>
Vidange / Graissage	<p>Moteur tous les 5.000 Km (5.5 l d'huile) avec changement de filtre (7€) et graissage (17 points).</p> <p>Tous les 20.000 Km, remplacement du filtre à essence (7€).</p> <p>Boîte de vitesse manuelle : vidange tous les 40.000 Km (1.4 l d'huile). Les boîtes automatiques, si elles n'ont pas subi trop d'outrages sont indestructibles.</p> <p>Pont (2.5 l d'huile) tous les 100.000 km.</p>
Allumage / Carburant / Distribution	
Distribution	Réglage des culbuteurs tous les 10.000 km. Remplacement de la chaîne de distribution tous les 100.000 Km
Bougies	Coût pour 6 cylindres: 5 x 6 = 30€
Vis patinées	Coût unitaire : 6 €
Tête de Delco	Coût unitaire: 15€
Filtre à air	Coût unitaire: 20€
Filtre de starter	Tous les 50.000 Km environ, vérifiez l'état du filtre de starter
Embrayage	

Mécanisme	Coût unitaire: 150€
Disque d'embrayage	Coût unitaire: 120€
. Freins	
Plaquettes pour 250 et 280 SL	Coût pour 4 plaquettes: 35€
Plaquettes pour 230SL	Coût pour 4 .plaquettes Girling : 80€
Disques de freins	Coût par paire de disques : 150€ soit 300€ pour l'ensemble (le prix varie du simple au double selon qu'il s'agit d'un emboîtement Mercedes ou ATE pour le même produit.)
Echappement	
Ligne complète	Coût unitaire de la ligne d'échappement : 700€. Attention! Son installation est longue et coûteuse
Amortisseurs	
Amortisseurs	Coût de la paire: 105€ soit 210€ pour l'ensemble.
Pneumatiques	
Spécificités des pneumatiques	La cote du pneumatique monté de série, sur les Pagode est: 185 x 14. Son tarif unitaire est de 200€ il faut donc déboursier 800€ pour les quatre.
Carte Grise/Assurance	
Carte Grise	En Ile de. France, il faudrait compter 15€ par cheval fiscal pour une auto de + 10 ans), soit de 195€ pour une auto de 13 ch. fiscaux et. de 240€ pour une auto de 16 ch. fiscaux
Assurance	Il faut compter environ 70€/an au tiers, usage promenade. Cependant, compte tenu du prix des pièces de carrosserie, un contrat tous risques est recommandé

Pièces détachées

- Disponibilité

Non seulement presque tous est disponible, mais encore fourni sous 48.heures par le constructeur! En celà, la majorité des constructeurs européens ont beaucoup à apprendre des grandes marques allemandes Le hic? Des tarifs terrifiants! Aussi est-il intéressant de se tourner vers des spécialistes proposant aussi de la pièce d'occasion en bon état (en particulier pour la carrosserie), ou des pièces aux spécifications d'origine fournies par les sous-traitants.

- Interchangeabilité

Carrosserie: Rien sauf quelques accessoires (volant, enjoliveurs de roues de 280 SL)

Mécanique: Les moteurs sont de conception identiques à ceux des berlines contemporaines, mais avec des différences non négligeable : pompe à injection (230 SL), arbre à came, prise de compte-tours, marquage SL dans la fonderie, puissance... Bien entendu, une *Pagode* équipée d'un moteur de berline aura une valeur inférieure, sans parler du respect de l'origine qui en prend un sacré coup! Pour vous y retrouver, les numéros des blocs d'origine doivent commencer par: 127981 pour une 230 SL, 129981 pour une 250 SL et 130981 pour une 280 8L..

Quelques tarifs indicatifs

Pièces détachées et accessoires	Tarif unitaire	Tarif global
Aile avant	732€	Tarif pour 2 ailes: 1464€
Aile arrière	522€	Tarif pour 2 ailes 1044€
Capot moteur	1964€	
Malle arrière	627€	
Portière	1085€	Tarif pour 2 portières: 2170€
Calandre	1655€	
Etoile seule	365€	
Monogramme arrière	25€	
Pare-chocs avant	919€	
pare-chocs arrière	771€	Tarif pour 2 pare-chocs 1542€
Pare-brise	233€	
Vitre latérale	161€	Tarif pour 2 vitres 322€
Optique de phare	363€	Tarif pour 2 optiques 726€
Feu arrière	149€	Tarif pour 2 feux arrières 298€
1 Enjoliveur de roue central pour 230/250	31€	Tarif pour 4 enjoliveurs 124€
Enjoliveur pour 280SL	28€	Tarif pour 4 enjoliveurs 112€
Capote complète. neuve	De 1219€ à 3000€	
Réfection moteur.	Jusqu' 7650€	
Pochette de joints moteur	125€	
Pompe à eau	74€	
Pompe à injection	5411€	
Réfection pompe à injection	1982€	
Pompe à essence	461€	
Réfection boîte manuelle	4574€	
Echange standard de boîte automatique	4835€ moins 1464€ de reprise	3371€
Totaux	33275€	37200€

Remerciements aux Sociétés A.M.S, SLS Eurotrading et Geen Vandenberghe pour la moyenne des tarifs en pièces détachées des 230 / 250 ! 280 SL Pagode

Une SL sinon rien



Si vous lisez cet article, cela vous est arrivé. Quoi donc? Tout simplement le jour fatidique où l'on «passe à l'ancienne» et ses dilemmes: quelle nationalité? quelle marque? quel modèle? Pour Jean-Claude Giblin, le choix est simple: une allemande pour la fiabilité et le caractère *utilisable*, une Mercedes par attraction pour l'étoile à trois branches, et une Pagode pour un tas de raisons! « *C'est une voiture qui me correspond vraiment. Une voiture vraiment belle, avec un côté*

luxueux, prestigieux, mais pas ostentatoire non plus, et pas une sportive pure et dure. » Après deux années sans nuages avec cette troisième main qui a mené une existence choyée, Jean-Claude Giblin songe aujourd'hui à s'en séparer, faute de pouvoir s'en servir autant qu'il le voudrait! Mais ajoute-t-il, «*c'est sûr, le jour où je serai plus disponible, je recommencerai!* » Comme quoi, quand on a fait le pas...

Cote des modèles 230 / 250 / 280 SL « Pagode » (2000 - 2002)

Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer entièrement, le second un exemplaire en très bon état de fonctionnement et de présentation et non en état *concours*. Ces prix s'entendent pour un exemplaire complet, avec hard-top et capote.

Cote de ces modèles en 2000 (FF)			
Modèle	Période de production	Cote -	Cote +
230 SL	1963-1967	35.000	130.000
250 SL	1967-1968	35.000	150.000
280 SL	1968-1971	45.000	170.000

Cote de ces modèles en 2002 (Euros)			
Modèle	Période de production	Cote -	Cote +
230 SL	1963-1967	6000	22000
250 SL	1967-1968	6500	25000
280 SL	1968-1971	7200	28000
280 SL California Cabriolet + hard-top (sans capote)	1968-1971	6900	24000

Cette cote est à comparer avec les transactions effectuées lors des ventes aux enchères. Très nombreuses, leur moyenne se situe à une hauteur de 17000 Euros (hors taxes et frais). Un prix exceptionnel de 459.000 FF a été atteint le 29 août 1999 à Pebble Beach U.S.A pour un exemplaire qui n'affichait, il est vrai que 3900 miles d'origine, soit moins de 7.000 km !

Nos conseils

Mercedes, c'est un monde à part, que l'on accepte ou rejette en bloc. Cependant de toutes les productions classiques de Sindelfingen, les *Pagode* sont sans doute celles dont le pouvoir d'attraction est le plus puissant. Pourquoi? Assurément à cause d'un style à la pureté et à l'élégance indémodables, affranchi de certaines lourdeurs typiques de la marque: un chef d'œuvre signé *Paul Bracq*.

D'ordinaire, si les Mercedes-Benz séduisent, c'est dans la durée. Leur robustesse n'est pas une légende, et leur modernité d'utilisation est rare pour des autos qui frisent la quarantaine. Les W113 ont tout cela, mais sont aussi capables de séduire au premier coup d'œil : si l'on ne se retourne sur elles, c'est parce qu'elles sont tout simplement, belles. Pas étonnant qu'elles aient été la monture favorite de nombre de *beautiful people*.

Tenté par le charme relativement discret de la très grande bourgeoise? Alors sachez qu'il y a pire choix, surtout s'il s'agit d'un exemplaire en très bel état. Côté modèle, si ça dépendait de nous, une 280 SL boîte auto nous semble la plus cohérente, mais le charme d'une 230 SL bicolore avec un volant ivoire... Enfin, dans tous les cas, privilégiez le plus bel exemplaire possible. Le prix des pièces est tellement élevé qu'une restauration totale serait ruineuse...

Bibliographie

Curieusement les Mercedes-Benz W113 n'ont pas suscité une littérature abondante

Titre de l'ouvrage	Auteur de l'ouvrage et Maison, d'Edition	Thèmes abordés
Essential Mercedes SL 190 SL & Pagoda Models	Meredith Laurence Haynes	Généralités (en anglais)
Mercedes-Benz 250 & 280 1968-1972	Haynes	Technique/restauration (en anglais)

(Dossier réalisé avec le concours de auto rétro de Juin 2000 et le concours de Rétroviseur pour la cote réactualisée des Pagode)