



300SL - Le roadster N° 1

par M.COMBES

Mai 2005

Cette année, pendant le Technoclassica à Essen s'est vendu discrètement, au milieu des centaines de voitures à avoir changé de main durant le salon, le roadster 300SL N°1 de 1956.



Nous sommes quelques uns à avoir tourné autour de ce prototype pour repérer ses spécificités.

Comme dans le jeu des 7 erreurs, certaines étaient très voyantes. L'absence de pare chocs ne pouvant vraiment pas passer pour une différence, la plus évidente était un énorme et vilain volant en bois.

Le levier de vitesse long et recourbé comme dans une 170 S, incongru dans un roadster sportif, choquait également. L'absence des baguettes sur les ouïes et les échappements latéraux sautait également aux yeux de l'observateur.

Les autres écarts avec la série étaient plus subtils et plus difficiles à trouver. Après examen attentif et vérifications (les modèles ne manquaient pas autour) il apparut que l'étoile de calandre était moins fine que sur les autres roadsters et la lèvre inférieure de la carrosserie sous la calandre un peu plus proéminente. Les moustaches étaient rivetées et non soudées, les seuils de portes et le pare brise paraissaient n'avoir pas tout à fait les mêmes dimensions mais nous n'avons pas eu confirmation de ces écarts. Enfin le plus étonnant, et pour la première fois sur une Mercedes routière, des freins à disques ! Pourquoi diable y avoir ensuite renoncé sur la série?

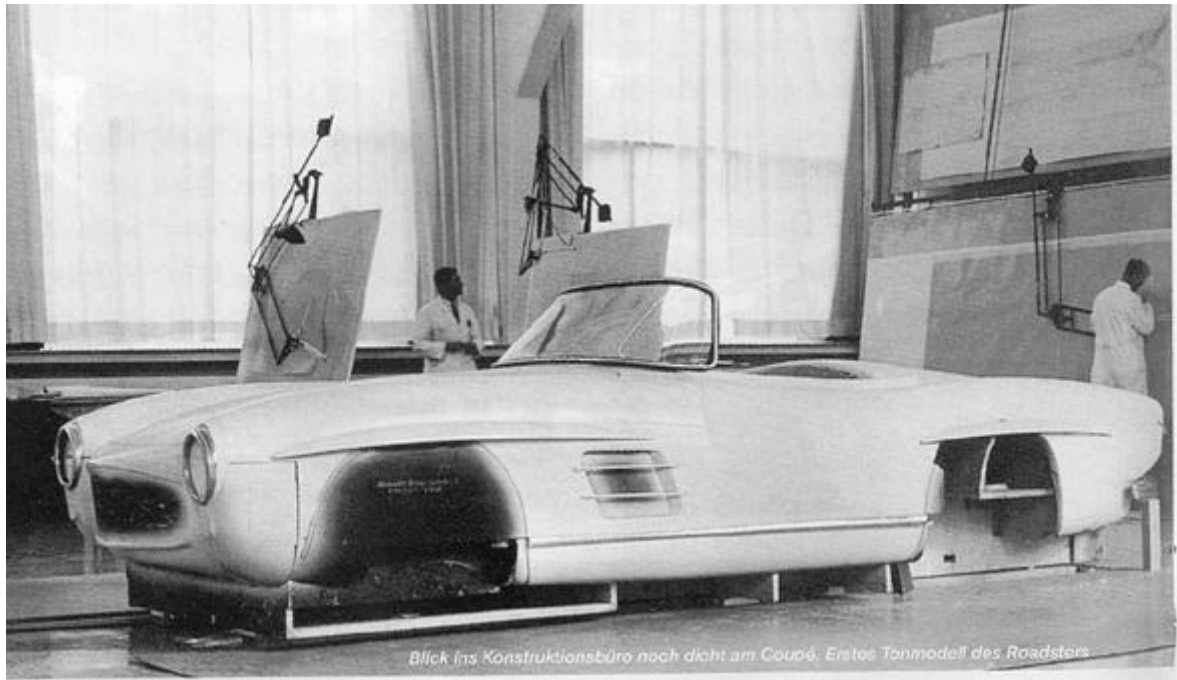
Le plus extraordinaire cependant, expliquant, sinon justifiant, le prix très élevé de la transaction (environ la valeur de 3 Papillons standard!) était totalement invisible. Il a fallu trouver un article publié dans une revue du MVC pour en prendre connaissance.

Ce prototype fut en effet élaboré sur un des châssis des 300SL de course de 1952 équipés alors d'un 8 cylindres en ligne à carburateur!

Ce châssis N° 00009/52 à couru au Mans, à la Carrera Panaméricana et dans de nombreuses courses aux mains des plus prestigieux pilotes de l'époque avec diverses carrosseries avant d'être utilisé pour élaborer ce roadster N°1. Sans doute le treillis était-il plus adapté que celui de la W198 papillon pour recevoir une carrosserie ouverte.

L'histoire ne dit pas si le roadster de série a conservé exactement le même dessin de châssis.

Par rapport à la carrosserie provisoire, visible sur la photo d'atelier ci-dessous, le prototype définitif est heureusement plus proche de la série. En particulier, les phares ronds et surtout les feux arrières de ponton ont été abandonnés et les ailes redessinées.



Nous souhaitons beaucoup de plaisir au nouveau propriétaire de cette auto unique.