



220 cab A W187012

(Juillet 1951-Aout 1955)

par M.COMBES

Janvier 2003

La 220 W187 comme la plupart des Mercedes de tourisme des années 50 est mal traitée sinon méconnue dans la presse spécialisée française. Les rares articles parus sont superficiels et imprécis. Ce document a donc pour ambition de détailler les caractéristiques du modèle sans tomber dans les généralités habituelles bien connues des membres du club.

1/ Historique

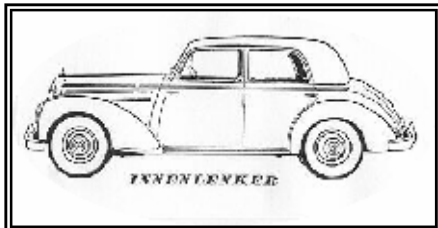
Apparue en 1951, la W187 reprend sans modifications le châssis de la 170S (W136) d'empattement 284.5cm.

Il y a cinq références de modèles (hors véhicules spéciaux) avec toujours le même moteur M180 :

Châssis sans carrosserie W187010

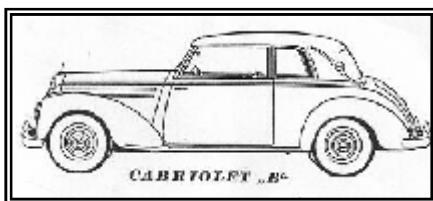
livrés aux carrossiers extérieurs pour équipements particuliers

Berline 4 portes W187011



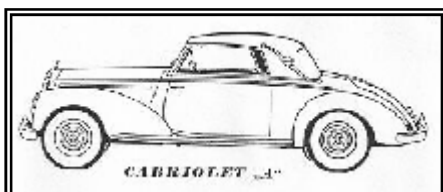
(W187014 avec T.O. en toile)
produite de juillet 1951 à mai 1954

Cabriolet B W187013



2 portes, 4 places
au dessin très voisin de celui de la berline
produit de juillet 1951 à août 1955.

Cabriolet A W187012



2 portes, 2+2 places produit
aux mêmes dates que le B.

Coupé W187020

Il s'agit d'un cab A avec hard top soudé à l'arrière mais curieusement verrouillé à l'avant sur les ferrures de capotes, produit de mai 1954 à août 1955 avec ou sans toit ouvrant métallique, une première dans la production Mercedes.

Pourquoi faire simple quand compliqué marche aussi? Sur ce premier toit ouvrant métallique, le degré d'ouverture était verrouillé par une commande située sous le tableau de bord à l'aide d'un levier particulièrement dangereux pour le genou droit du conducteur. Cela impliquait en outre une câblerie passant par le montant de pare brise. Sur les modèles ultérieurs le bon sens reprendra le dessus et la commande combinée au verrouillage se fera, à la française, par la poignée du toit.

Le coupé est aujourd'hui rarissime, nombre d'exemplaires, sur les 85 produits ayant été transformés en cabriolet. Nous en avons un au club. Pour la petite histoire il faut savoir que le premier coupé d'usine date en réalité de 1951, il fut réalisé sur la base d'un cabriolet A pour le compte du Dr. Haspel (en fait pour son heureuse femme) directeur de l'usine de Sindelfingen. Cette exception fausse d'une unité les chiffres officiels de production du cab. (-1) et du coupé (+1).

Production

Année	Berlines	Cab/Coupés
1951	3453	368
1952	9165	1178
1953	3322	403
1954	214	259
1955		152

Le chiffre des berlines comprend les véhicules spéciaux :

41 voitures radio 187017
47 voitures de patrouille 187018
et quelques châssis 187010 livrés à des carrossiers.

Les 2360 cabriolets et coupés sont à répartir en :

1278 cab A, 997 cab B, 85 coupés.

La carrosserie du cabriolet A qui nous intéresse est très voisine de son homologue 170S, elle-même très proche de celle du 230 cabriolet A d'avant guerre (W153). Elle est malheureusement un peu moins jolie à cause de sa "modernisation" par incorporation des phares dans les ailes dont le mouvement est par ailleurs moins pur.

Les autres différences sont mineures, essentiellement : disparition de la baguette centrale de capot mais ajout de deux baguettes latérales, dissimulation des charnières de coffre, abandon des petits feux arrière sur pieds, clignotants avant "streamline".

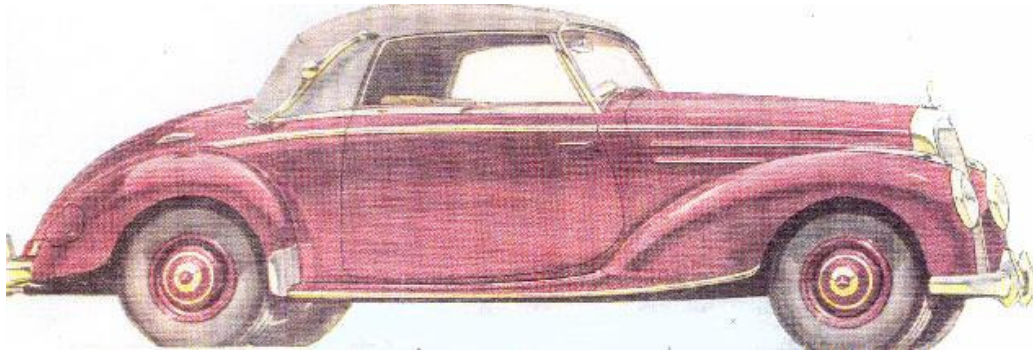
Par ailleurs le cab 220 est légèrement plus long (454 au lieu de 451 cm) et sa voie AR passe de 1420 à 1435 mm ; l'aménagement intérieur est pratiquement identique, sauf le levier de vitesse qui passe du plancher au volant.

Le moteur M180 en revanche est entièrement nouveau. Dans l'immédiat après guerre Mercedes en proie aux nombreuses difficultés qu'on imagine, avait commencé l'étude des nouveaux modèles par celle des moteurs en reprenant pour les carrosseries les recettes d'avant guerre.

Le 6 cylindres de 2195cc 4 paliers à arbre à cames en tête, restera en service avec différentes modifications jusqu'au début des années 70. Il faut noter qu'il est différent dans sa conception du 3 litres

contemporain dont il ne constitue pas une réduction (alors que le moteur de la 190SL lui, s'apparente à une réduction de ce 3L 6 cylindres en 2L 4 cylindres).

Développant à l'origine 80 cv il bénéficiera dans le cab



A et le coupé à partir du printemps 1954 de 5 cv supplémentaires en adoptant la culasse à compression 7.6 (au lieu de 6.5) avec l'arbre à cames de la 220a "ponton" (w180) apparue en 1954 en remplacement de la berline W187. Profitons en pour signaler au passage une erreur courante : la 220a, avec un petit a, est une berline. Quand il s'agit du cabriolet, il faut utiliser un A majuscule. Rappelons que Mercedes désignait les cabriolets selon le nombre de portes, de places et de glaces par une lettre A,B,C,D...dont le détail sortirait du sujet.

Pour en revenir à ces 5cv supplémentaires, notons qu'ils améliorent légèrement la vitesse de pointe de la voiture qui atteint désormais vraiment les 145km/h revendiqués depuis le début.

2/ L'examen de la voiture

Sans revenir sur les conseils habituels communs à l'examen de toute voiture ancienne, voyons quelques points particuliers du cab A.

Le châssis est quasi indestructible, vérifier néanmoins comme d'habitude, les parties exposées aux projections des roues et aux fuites du circuit d'eau ainsi que le bon état des goussets de cric. Lorsque l'on regarde sous la voiture, deux faux longerons apparaissent sous les bas de caisse généralement déformés par des levages avec des crics mal placés, pas d'alarme ! Ils ne font pas partie du châssis comme on pourrait le croire, mais bien des bas de caisse. Pour éviter cela, le positionnement des crics de garage doit obligatoirement se faire sous les goussets de cric ou sous les bras du châssis qui y conduisent.

Le point le plus délicat est la structure bois propre à la carrosserie du cab A (le cab B, comme la berline et comme l'était déjà la W153 d'avant guerre est "tout acier" selon la pub d'époque ce qui n'était pas tout à fait vrai car les portières continuaient à comporter un cadre en bois). Cette structure n'est pas visible sans démontage important, on peut néanmoins en passant la main par le plafond du coffre, arriver à toucher le bandeau qui soutient la plage AR très exposée aux infiltrations d'eau par les fixations de la capote. Le jeu aux charnières de portes ainsi que celui des compas de capote sont d'autres indices révélateurs d'une boiserie fatiguée. Notons, en revanche qu'un voile ou qu'un mauvais positionnement des portières ne sont pas vraiment inquiétants car tout est réglable.

La carrosserie est boulonnée sur le châssis à travers des cales en métal peu sujettes à usure contrairement à la berline ou au cab B qui sont montés sur tampons en caoutchouc. En revanche l'ensemble moteur/boîte est monté sur trois silentbloks dont l'état est à vérifier.

A l'intérieur de la voiture un examen des planchers et du tunnel de transmission sous la banquette AR relevable est très instructif.

La mécanique est extrêmement robuste et n'appelle aucun commentaire particulier sauf de ne pas s'étonner si le démarrage à chaud est un peu laborieux : c'est peut être le seul défaut de ce moteur (maintenir l'accélérateur à fond pendant la manoeuvre).

Evidemment le 6 volts n'arrange rien et la qualité de la batterie et de ses connexions est particulièrement critique (on trouve, sous différentes marques, une batterie haute performances 145A/H, 550 A au démarrage, qui rentre juste dans le logement il ne faut pas en mettre d'autres !). On peut aussi sacrifier le lave glace et installer dans le puits gauche une deuxième batterie couplée à la première ou conservée en secours ; c'est une sage précaution.

La boîte de vitesse et sa commande doivent être douces et agréables à utiliser ; cependant, comme toujours dans le cas de commande au volant, un fonctionnement désagréable de la commande peut provenir d'un défaut de réglage ou de graissage de la tringlerie. Le cas échéant, il est facile de contrôler le graissage des articulations.

Attention, comme le recommande la notice de la voiture, et conformément aux habitudes Mercedes de l'époque, la boîte doit être remplie avec de l'huile pour transmission automatique et non avec de la "boîte et pont" classique qui rend la sélection dure.

Le graissage est centralisé, commandé par une pédale/poussoir au pied droit qui doit être actionnée tous les deux ou trois cents km. C'est un dispositif compliqué avec de nombreux raccords, répartiteurs et tuyaux, valves et clapets, sujets à fuites et dysfonctionnements divers responsables d'usure anormale, en particulier des pivots de fusée qui sont à surveiller. La notice préconise l'huile moteur, il est préférable d'utiliser une huile plus visqueuse.

Deux types de pompes ont été montés justifiant une différence d'aspect d'un exemplaire à l'autre.

Par ailleurs, la présence du système centralisé, fait oublier à certains propriétaires le graissage, qui reste manuel, du palier intermédiaire de l'arbre de transmission et celui de la pompe à eau avec pour conséquences des vibrations révélatrices et destructrices de la transmission et des fuites à la pompe à eau.

Le remplacement du système centralisé (dont on peut laisser les organes apparents pour la forme) par des graisseurs permet, en cas de besoin, de récupérer au moindre coût, une fonctionnalité fondamentale.

3/ Chromes et accessoires

Très nombreux, tous difficiles à trouver et tous très coûteux, il faut impérativement en vérifier la présence et la qualité.

Citons par exemple dans le désordre et sans prétention d'exhaustivité :

- Les phares principaux Bosch ou Marchal pour les voitures d'origine française, aux verres légèrement bombés, sans saillie, à bords affleurant la portière de phares.

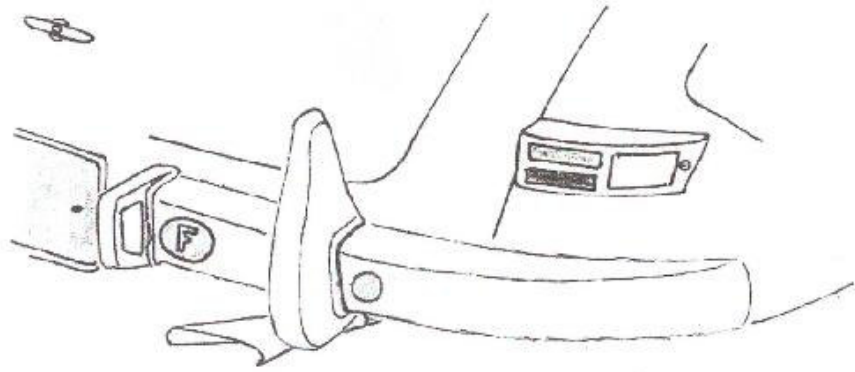
- Les antibrouillards de mêmes marques sont ronds. Les Bosch de diamètre 13cm, ont les verres saillants en haut avec une légère arête centrale verticale. Ils sont montés sur la plate forme avant, de part et d'autre et à 306mm du milieu de la calandre. Ils manquent sur l'illustration du chapitre 2.

- Les clignotants AV "streamline", complètement hors de prix, avec cabochons blancs d'origine (les cabochons de remplacement relativement faciles à trouver, sont généralement orange) montés sur une platine en caoutchouc.

- Les clignotants AR en goutte d'eau, couleurs et montages idem, fixés sur les flancs du coffre, au dessus des ailes.

- Les petits feux combinés AR à trois cabochons obliques, blanc, orange et rouge montés en bas des ailes. Les cabochons sont sertis ce qui rend leur remplacement et le rechromage des feux très délicats, mais les feux complets sont très chers.

- Les coûteux petits sabots encadrant la plaque de police, simples à l'AV, mais incorporant à l'AR l'éclairage de plaque. Celui de droite comporte une fenêtre supplémentaire à droite destiné à éclairer un badge de nationalité fixé au pare chocs. Aucun autre appendice lumineux n'était monté en série d'origine, mais des catadioptres ronds fixés au pare-chocs étaient cependant parfois rajoutés selon les réglementations des pays concernés.



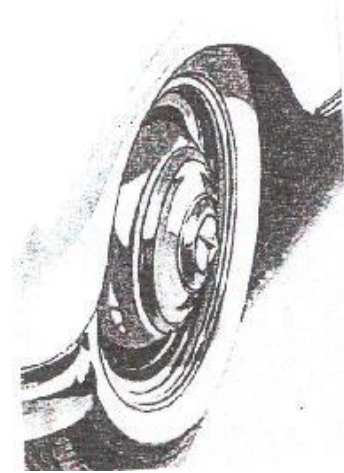
- Les jons d'ailes en aluminium et non en plastique de couleur comme on le voit souvent.

- Les nombreuses baguettes de carrosserie pour la plupart en laiton massif chromé. Les plus importantes, tour de caisse et haut de portières, sont montées d'origine sur un profilé en caoutchouc plat à petite lèvre ronde apparente sur le dessus de la baguette. Ce montage est impératif pour l'étanchéité.

- La baie de pare-brise dont le rechromage est particulièrement coûteux car c'est une grande pièce d'un seul morceau (haut et côtés) dont le démontage nécessite la dépose du pare brise, de tous les habillages intérieurs et des ferrures de capotes.

- Les pare-pierres sur le devant des ailes AR. Pour être conformes, ils doivent être chromés dans les parties en saillies et dépolis dans les parties en creux.

- Les enjoliveurs de roues sont en plusieurs morceaux. Le centre, du type avant guerre, comporte un mamelon saillant chromé, peint entre les branches de l'étoile de la couleur de la carrosserie, il est entouré d'un large anneau chromé puis d'un large anneau peint, puis enfin d'un dernier anneau étroit chromé. Ces enjoliveurs sont un des rares accessoires que l'on peut trouver à prix raisonnable, ils sont caractéristiques et ne doivent pas être remplacés comme on le voit souvent par des enjoliveurs de ponton très différents. Un deuxième enjoliveur, facultatif, il ne figure pas sur toute les photos d'époque, est fixé avec des griffes dans la voile de la jante et entoure le précédent.



AR (léger jour).

- Les quatre sabots de pare-chocs

Il en existe deux modèles, les standards, relativement petits sont creux. Ils sont isolés du pare-chocs par un petit profil caoutchouc en U. Sur option il était possible d'en obtenir de plus hauts, pleins, assez voisins de ceux des 300. Notons que les pare-chocs épousent étroitement les plages AV (pas de jour) et

- La sortie d'échappement est une queue de carpe asymétrique, lisse, chromée.

- La calandre, haute et étroite, comporte jusqu'à l'automne 53 une entrée de manivelle obturée par un gros bouchon chromé. La grille est peinte couleur alu, le bouchon de réservoir, vissé donc facile à voler, est un faux car l'orifice de remplissage, pour la première fois, est sous le capot.

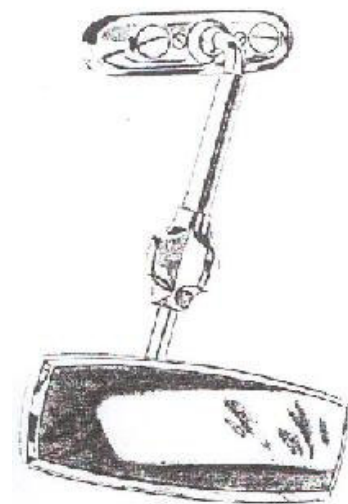
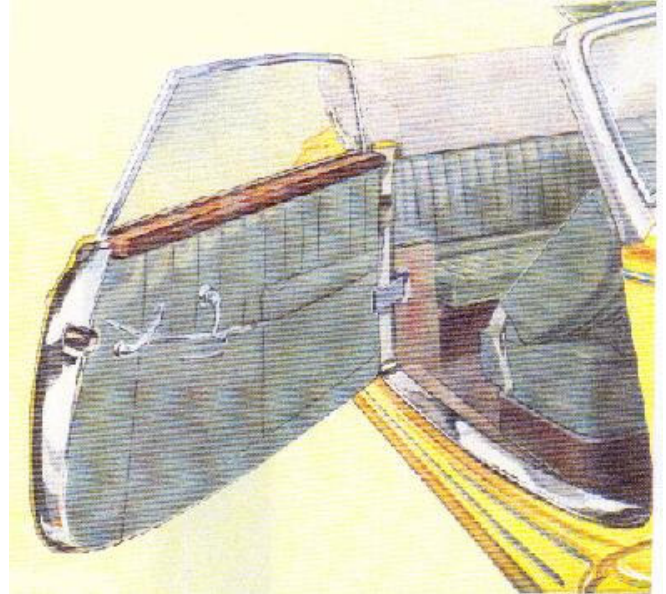
- Les tranches de portières ainsi que les chambranles sont magnifiquement habillés de chromes avec vis à têtes fraisées légèrement bombées, à fentes. Pas de vis cruciformes dans ce modèle, celles ci apparaîtront peu après dans les pontons mais sans le marquage pozidrive beaucoup plus tardif.

- Les puits de glace comportent à l'avant un enjoliveur chromé qui entoure la glace relevée et masque, glace descendue, le raccordement de boiserie. En accessoires, semble-t-il, des enjoliveurs semblables étaient également montés à l'arrière du puits de glace. Ces pièces sont introuvables mais assez faciles à réaliser pour un amateur bricoleur.

- A l'intérieur de la voiture, vérifier particulièrement :

- La grosse montre mécanique de marque VDO à mouvement 8 jours, située à gauche du compteur.

- Le rétroviseur jour et nuit retournable et télescopique pour pouvoir être utilisable même avec la capote mal repliée.



- Le cendrier avec dessus en ébénisterie dans l'essence du tableau de bord, souvent remplacé, comme le rétroviseur, par celui, chromé, de la berline plus facile à trouver et moins coûteux.

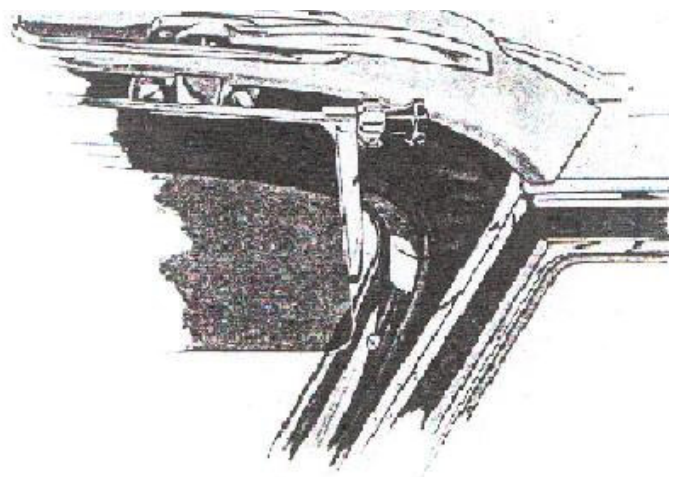
- Les pare-soleil en celluloïd teinté, entourés partiellement ou totalement, selon les séries, par un jonc chromé. (env. 400€ pièce...).

- Les volets ronds permettant d'orienter le flux d'air des ouies latérales (souvent absents, introuvables, mais également assez faciles à refaire) Le chauffage est commandé par une manette circulant sur un demi camembert au milieu sous le tableau de bord, la ventilation est complétée par un ventilateur, coté pilote uniquement (!) commandé par une tirette à gauche des instruments. Ce ventilateur est souvent absent ou HS.

- Dans la capote, l'éclairage est assuré par un plafonnier à coquille dépolie genre opaline commandé par un bouton au tableau. Un second éclairage, style 190SL, avec un volet permettant de choisir le mode de fonctionnement (éteint, permanent ou à l'ouverture des portes) est installé sous le tableau de bord. Dans le coupé, l'éclairage est confié à un très beau plafonnier en verre ciselé en forme de tonneau.

- Les modèles avec calandre à entrée de manivelle doivent également posséder de magnifiques arrêts de portes en cuir avec grosses ferrures chromées, par la suite ces arrêts de portes seront hélas économisés au profit d'un système moderne avec tirant dans le chambranle. Dans tous les cas des arrêts de portes défectueux ou absents, permettent une ouverture excessive de la portière entraînant des dégâts de carrosserie.

- Les tapis de sol AV, tunnel compris, étaient en caoutchouc strié en largeur. Une épaisse moquette de laine de couleur coordonnée au cuir des sièges, était présente partout ailleurs (passage de roues, support et dos des sièges, bordures, places AR et planche à



bagages). Dans le coffre en revanche, la teinte était unique, une sorte de beige. Toutes les garnitures ainsi que le revêtement de tableau de bord étaient en cuir épais, souvent refaits en skaï dans les exemplaires américains.

- La banquette AR, permettant d'asseoir deux enfants, peut être relevée et verrouillée en position verticale pour présenter une planche à bagages. Lorsqu'une option bagages intérieurs (2 valises) était présente à l'origine, deux somptueuses courroies en cuir et leurs ferrures permettaient d'assurer ces valises. Dans le coffre les courroies étaient toujours fournies d'origine (deux pour retenir les bagages et une petite pour la roue de secours), l'option bagages (3 valises) se signalait par la présence d'une baguette centrale sur le plancher intermédiaire pour séparer les deux valises inférieures. Cette baguette centrale est gênante pour tout autre type de bagages et souvent enlevée. La valise supérieure reposait sur deux baguettes latérales toujours présentes.

- La somptueuse capote comporte une minuscule lunette en verre entourée de bois, elle est entièrement doublée et garnie d'une sorte de couette en crin de cheval entre toile et doublure. Le tout représente plusieurs cm d'épaisseur et rend la voiture aussi étanche et isolée qu'un coupé. Au repliage, en dégagant la doublure sur les côtés on fait apparaître sur un arceau de petits verrous destinés à s'encliqueter sur l'arceau suivant. Si ces verrous ne sont pas opérationnels la capote ne peut s'escamoter suffisamment et gêne la vue vers l'AR. Un couvre capote en forte toile gansée était fourni, sa présence et son usage sont impératifs pour conserver propre le ciel de capote beige clair ! Il s'attache avec deux courroies aux pieds de compas et par une série de boutons à poussoirs à l'intérieur de la voiture.

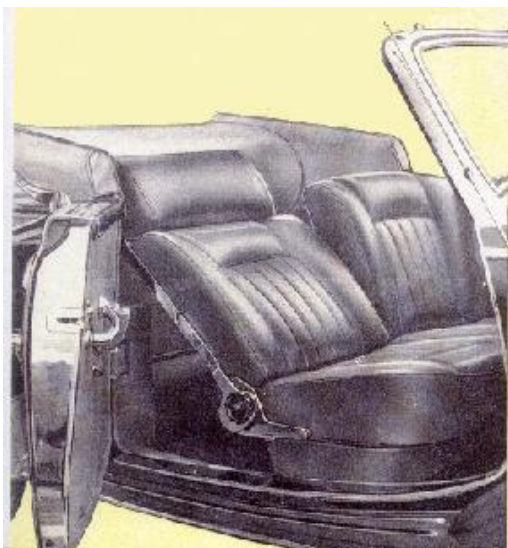
- L'outillage, outre les clefs et tournevis habituels, comportait un manomètre tubulaire pour la pression des pneus, présenté en écrin, et une boîte de fusibles. Le cric et la clef à écrous de roues était complétés par un outil en U destiné à faciliter la mise en place de la roue sur ses goujons.

Je n'ai jamais vu de notice de bord spécifique au cab A mais seulement un additif au manuel de la berline. Un petit recueil d'éclatés de pièces détachées (dit catalogue A) était fourni avec la voiture comme cela se faisait à l'époque. (Un gros recueil avec n° des pièces était disponible).

4/ Options

Nous avons déjà parlé des bagages, d'intérieur (rarissimes) et de coffre (plus courants) il faut savoir que ces bagages sont refabriqués à l'identique par une maison spécialisée en Allemagne (env. 2000€ les 3 valises de coffre...).

Citons en outre (liste non exhaustive) :



- La roue de secours qu'il fallait payer en sus.

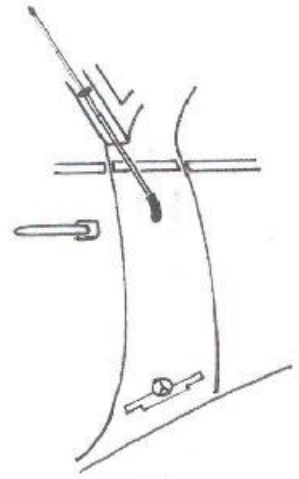
- Les sabots de pare chocs de grande taille.

- Les "sièges de repos" inclinables jusqu'à la position couchette avec les grosses articulations chromées que l'on retrouve sur les 300 et les pontons.

- Les équipements spéciaux : tropicalisation, circuit 12 volts et grosse dynamo pour accessoires électriques particuliers etc.

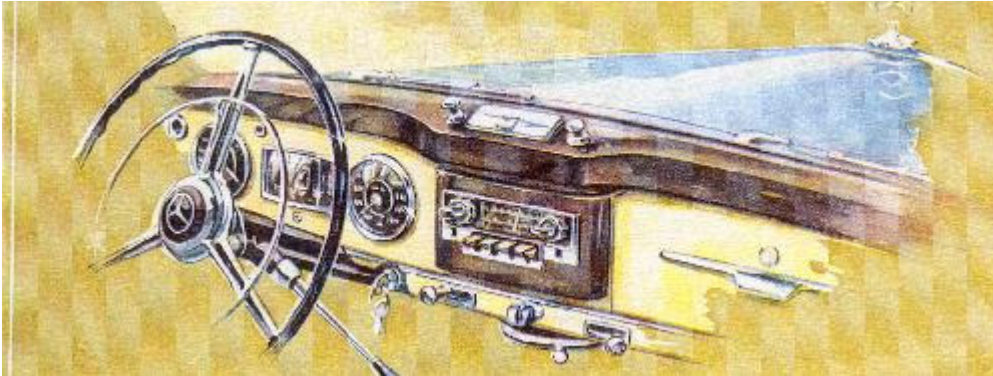
- La radio :

Trois modèles ont été proposés d'origine, toujours montés avec l'antenne télescopique Hirschmann parallèlement au montant droit de pare brise ce qui empêche le montage du rétro accessoire droit. Noter en bas de l'illustration l'écusson d'usine SINDELINGEN.



Le Becker “solitude” très kitsch avec son cadran rond style avant guerre encadré de 4 boutons chromés assortis aux commandes.

Le Becker “Monaco” plus cher à l'époque et plus “moderne” avec son cadran bandeau et son clavier à touches de présélection



Le Telefunken, sans doute le plus beau avec son grand cadran rectangulaire et son clavier. Il est plus rare et aujourd'hui plus cher que les précédents (env. 1500€ pour un exemplaire impeccable).

Malheureusement, pas de modulation de fréquence sur ces autoradios. Notons que malgré leur volume ils sont beaucoup plus simples que les appareils modernes et très faciles à dépanner pour un vieil électronicien ayant connu l'époque des tubes.

Leurs principales maladies sont:

- La panne de vibreur, en général facile à réparer (les radios à lampes, fonctionnant sous haute tension nécessitaient la présence d'un vibreur à relais, que l'on doit entendre vibrer, chargé de hacher le courant continu de la batterie pour le rendre pseudo alternatif et donc “transformable” par un transformateur chargé d'élever la tension à la valeur nécessaire. Cette alimentation à vibreur, génératrice de parasites, est toujours logée dans un boîtier séparé convenablement blindé.

- L'usure des tubes, qui, contrairement aux semi-conducteurs pratiquement inusables, se “pompent” en quelques centaines d'heures de fonctionnement. Le symptôme habituel est la baisse progressive de puissance car les étages de sortie s'usent plus vite que les précédents. Ces tubes sont encore assez faciles à trouver. Par ailleurs pour la bonne conservation des condensateurs chimiques nombreux, il est utile de faire fonctionner ces postes de temps en temps pendant quelques minutes.

Pour ce qui est des accessoires d'époque assez nombreux et désormais hautement désirables, vendus par le réseau ou des accessoiristes indépendants on peut citer :

- Les rétroviseurs extérieurs spéciaux montés à la place de la petite baguette d'auvent (on trouvait les mêmes pour 170 et 300 à la forme de la baguette près). Ils sont aujourd'hui refabriqués au compte goutte par un spécialiste allemand.

- Les phares orientables, extérieurs montés sur les montants de pare brise et généralement combinés avec un petit rétroviseur, ou intérieurs style “Danfoss” ventousés sur le pare brise.

- Les “têtières amovibles” repose-tête rarement conservés jusqu'à nos jours.

- Le porte roue de secours sur le coffre, très vilain et heureusement rarissime, permettant d'emporter une deuxième roue, ou plutôt de libérer de la place dans le petit coffre.
- Le porte bagages de coffre.
- Les portes skis latéraux, très compliqués, fixés sur les pare chocs et les supports de compas.
- les avertisseurs BOSCH chromés montés à côté des antibrouillards sur la plage avant

5/ Evolutions et variations

Ces voitures montées à l'unité et à la main sont toutes différentes les unes des autres. Les boiseries intérieures en particulier sont très variables, certaines sont quelconques, d'autres magnifiques. Ce sont des placages difficiles à restaurer.

Les accessoires connaissent aussi quelques variations selon les exemplaires et les époques, nous en avons cité certaines :

- Arrêts de porte modifiés peut être courant 1952
- Orifice et bouchon pour la manivelle disparus semble-t-il à l'automne 53 de même que les couvercles de puits de batterie et de lave glace.

Une modification importante est l'apparition, fin 53 en même temps que la mise au catalogue du coupé et que le retrait de la berline (au profit des premières pontons) d'un pare brise bombé et non plus plat ce qui entraînait un certain nombre de modifications de carrosserie et l'adoption de balais d'essuie glace souples.

En même temps la puissance du moteur passait de 80 à 85 cv grâce aux modifications déjà évoquées dans le premier paragraphe.

Par ailleurs, il y a eu 2 types de pompe de graissage centralisé (VOGEL ou N.A.G) et 2 types de boîtiers de direction : d'abord ZF puis D.B, notons que ces boîtiers prennent du jeu en général à partir de 150.000 Km, jeu se traduisant par un léger flou au début puis en final par une voiture inconduisible habituellement au delà de 200.000 Km (c'est aussi vrai pour les pontons et les 190 SL) ce jeu n'est pratiquement pas réglable, malgré la présence d'une vis qui ne sert qu'à précontraindre un ressort qui lui-même appuie sur le doigt. Le réglage est donc automatique et lorsque le jeu apparaît, il n'est plus rattrapable.

6/ Conduite et comportement routier

Nous l'avons vu, la voiture doit être exempte de bruits parasites et de vibrations, même sur mauvais revêtement; elle est bien étanche et les commandes sont douces. Evidemment la direction est dure en manoeuvres mais devient légère dès les premiers km/h. Les freins sont bons mais non assistés, il faut appuyer.

Le confort est vraiment exceptionnel sauf à l'AR car la petite banquette repliable est trop mince et assez étroite. Ces places d'appoint sont néanmoins tout à fait utilisables pour des enfants.

Le comportement routier est remarquable pour l'époque, quoique très sensible aux pneumatiques. Avec des radiaux Michelin modernes gonflés à 2/2,2 kg et les roues convenablement équilibrées, le comportement est très bon, la voiture roule moins en virage que la ponton, la direction est stable et précise. Les performances permettent d'inscrire l'auto sans difficulté dans la circulation actuelle.

Une grande partie du charme unique de cette voiture vient de cette association entre un look d'avant-guerre et un moteur moderne qui permet de doubler les camions sans difficulté et de soutenir 130 Km/h de croisière sans souci sur autoroute Pas ailleurs le moteur supporte les encombrements sans chauffer Un jour

de canicule, j'ai vu le thermomètre monter à 90° dans les encombrements mais il n'a jamais dépassé ce chiffre. Bien entendu cela n'est vrai que si l'ensemble du circuit de refroidissement est en parfait état et si la culasse ne comporte aucune trace de porosité malheureusement très fréquente car les alliages d'aluminium ont mal vieilli.

En cas de remplacement de la pompe à eau il est efficace, la conformité dut-elle en souffrir légèrement, de monter une pompe de 111 qui brasse davantage et qui ne demande plus de graissage. Cette modification serait pratiquement invisible si elle n'entraînait un changement de largeur de la courroie et donc un changement des poulies moteur et dynamo.

7/ Couleurs d'origine

Selon le M.B club allemand, les couleurs d'origine possibles, étaient les suivantes :

DB 516	Rouge moyen	DB 426	Tabac foncé
DB 320	Bleu Indigo	DB 423	Tabac
DB 350	Bleu moyen	DB 408	Havane
DB 221	vert lierre	DB 164	Gris foncé
DB 278	Vert Toundra	DB 334	Bleu clair
DB 229	Vert Toundra	DB 505	Marron
DB 226	Vert mousse clair	DB 408	Beige foncé
DB 157	Gris poussière	DB 629	Crème
DB 169	Gris pierre clair	DB 040	Noir

Cette liste impressionnante n'est pourtant peut-être pas complète car ni le Bleu marine, ni le Jaune vus sur des dessins publicitaires d'époque n'y figurent.

Pour les cuirs (peut être pour certaines en option avec supplément):

DB 1066	Beige	DB 955	Gris clair
DB 1058	Naturel	DB 1081	Vert de gris
DB 990	Brun	DB 653	Vert
DB 523	Brun rouge	DB 1073	Vert foncé
DB 1080	Rouge	DB 1078	Vert Reseda
DB 333	Bleu moyen	DB 1070	Gris vert
DB 1072	Gris bleu	DB 607	Rouge foncé
DB 523	Brun rouille	DB 1060	Crème
DB 1079	Rouge		

Les harmonies de couleurs étaient souvent ton sur ton, mais aussi en contraste Noir/Rouge, Crème/Noir, Bleu/Havane... les moquettes en velours de laine, gansées de cuir fin, étaient toujours ton sur ton avec les sièges, sauf pour le coffre toujours garni à partir de février 1953 en moquette DB 1068 naturelle.

Les boiseries étaient assorties au cuir des sièges.

8/ Population et cote

Seules 3647 WI87 sur une production de 18514 ont été exportées hors d'Allemagne.

Les principales destinations furent :

la Suisse	696	l'Espagne	79
la Suède	549	le Venezuela	75
l'Argentine	331	le Brésil	148
la Belgique	213	l'Autriche	125
les USA	205	la Yougoslavie	91
la Hollande	194	la Finlande	83
la France	162	Maroc, Algérie et Tunisie	104

De nombreux exemplaires du cab A furent cependant importés individuellement aux USA par les militaires américains stationnés en Allemagne, ce qui fait des USA le principal gisement après l'Allemagne (il existait même il y a peu de temps un garage spécialisé à Los Angeles). On peut s'étonner du nombre relativement élevé de voitures exportées en Amérique du sud, n'oublions pas que ce fut après la guerre une des destinations privilégiées des allemands trop compromis dans le régime nazi..

Ces voitures très chères, 18850 Marks en 1953 en Allemagne et hors options, soit environ 10 fois le prix d'une 4 CV Renault, ne sont pas beaucoup passées à la casse; il en reste à mon avis au moins la moitié (soit quand même beaucoup moins que de 300 SL...) et j'en ai aperçu une dizaine en France. Compte tenu du nombre habituel d'autos immobilisées ou ne sortant jamais, on peut estimer à 25/30 exemplaires la population française qui est finalement assez élevée.

Ce modèle d'exception. a toujours été recherché des amateurs et sa cote à la fin des années 80 atteignait des sommets. En 1990 on m'en a proposé un 850.000 F! Aujourd'hui on peut estimer, me semble-t-il, un exemplaire parfait aux environs de 60.000 €. A Fontainebleau au printemps 95 un cab A s'est vendu 220.000 F avec les frais, mais cette voiture (noté rest+ par LVA!..) que j'ai pu examiner en détails était entièrement à reprendre, mécanique et carrosserie, et comportait de nombreuses et criantes non conformités. Acquise fort heureusement par un courageux et authentique amateur du modèle elle a maintenant retrouvé un magnifique état de conformité au prix de beaucoup de temps de sueur et d'argent. Deux ou trois cabriolets A, passés aux enchères à la même époque, sont partis entre 200 et 300000 FF mais tous étaient loin de l'état concours.

Ces apparentes contre performances du modèle, en réalité justifiées par l'état, étaient sans doute à l'origine de la baisse de la cote "Rétroviseur" passée en 95 de 400 à 280kF.

Aujourd'hui, la cote du cab A revenue, on ne sait pourquoi en la quasi absence de transactions, à 58500 € est sans doute réaliste. Le cabriolet B, à 42500 € semble également assez bien estimé. (Pour la berline en revanche 16800 € paraît une cote un peu élevée sauf pour la découvrable). Le coupé n'apparaît plus, ce qui est raisonnable par manque de références. En Allemagne cependant, j'en ai vu un, proposé à une époque récente, en état correct d'origine, aux environs de 55000 € !

Il est intéressant de noter que dans leur pays d'origine, les cours de ces voitures demeurent très élevés. Les prix pour le cab A vont de 25000 € pour une bonne base de restauration à 100.000 € pour un état concours, Malheureusement la presse française ne rend pratiquement jamais compte des prix allemands qui seraient bien intéressants à connaître pour nous.

9/ Disponibilité en pièces et coût de restauration

En mécanique beaucoup de pièces, où évolutions adaptables de celles-ci, sont toujours disponibles dans le réseau à des prix encore raisonnables mais il n'y a plus rien en carrosserie et accessoires. Cependant les spécialistes allemands, comme Niemoller à Mannheim, proposent quasiment tout sur catalogue mais la durée d'indisponibilité de certaines références peut être très longue ...

En général F.Fayaud (19.352 332 389) sait fournir beaucoup de choses aux meilleures conditions, pour le reste les bourses allemandes sont incontournables.

La restauration d'un cab A est très chère car beaucoup de pièces sont hors de prix et parce que c'est une voiture compliquée par rapport à beaucoup d'autres cabriolets de l'époque : graissage centralisé, capote sophistiquée, roues AR indépendantes avec 2 articulations, sellerie et garnitures luxueuses, montage très soigné de tous les accessoires, carrosserie complexe sur armature bois, très nombreux chromes, etc..., forment un cocktail excessivement coûteux.

D'après le spécialiste allemand Peter Steenbuck, le coût de restauration à partir d'une base saine et complète va de 70000 à 120.000 € env. selon l'implication du propriétaire dans les travaux. Évidemment les critères de qualité sont en rapport avec les coûts!

Il semble qu'en France on puisse faire sensiblement moins cher, mais peut-être est on aussi moins exigeants.

10/ Divers

La documentation est rare, surtout en français. Il existe à ma connaissance :

- Un manuel d'atelier moteur-boîte-transmission
- Des recueils de pièces détachées.

Ces documentations sont avantageusement complétées par le manuel d'atelier 170 beaucoup plus exhaustif et largement utilisable pour les 220.

- Quelques publicités pour la série W 187 que l'on voit de temps à autre chez les marchands de doc et un livret publicitaire pour le cab A du genre de celui réédité en allemand pour la 170 S, mais qui est absolument introuvable en France où la voiture a été peu vendue. Je crois que cette publicité était diffusée au compte goutte en Suisse et peut être en Belgique. Pour ma part j'ai eu la chance d'en trouver une à l'heureuse époque de la foire annuelle Mercedes à Ladenburg (supprimée depuis pour cause de mésentente avec la municipalité) que je n'ai pas payé trop cher car elle était en français, que demande le peuple !

Mercedes Benz France dispose du P.V. d'homologation W 187, une chance, car beaucoup d'autres de cette époque ont disparu.

La série 187 est rarissime en miniatures et les seules reproductions que j'ai vues sont grossières. Il s'agit d'une berline de police et d'un vilain cabriolet A « métal 43 »

Bien sur, sans doute, quelques amateurs fortunés se sont fait faire des maquettes à l'unité, j'en connais au moins une.

11/ Caractéristiques

- | | |
|-----------------------|----------------------------------------------------------|
| - Cylindrée : | 2195cc (super carré : 80 X 72.8) |
| -Taux de compression: | 6.5 puis 7.6 |
| - Puissance : | 80 puis 85 cv |
| - Couple : | 14.5 m/kg à 2500 tr/mn
puis 16 m/kg à 2400 tr/mn |
| - Dimensions : | L:453.8cm l:168.5cm h:155cm |
| - Poids à vide : | tous pleins faits avec
accessoires standards : 1460kg |
| - Contenances | eau : 15.2 lit.
huile moteur : 6 lit. |

- Démultiplications :
 - huile boîte : 1.4 lit.
 - huile pont : 2.6 lit.
 - essence : 65 lit. dont 5 lit.
 - réserve.(rob. 3 positions)
 - 3,68/1 2,25/1 ; 1,42/1 , 1,00/1
 - AR: 3,18/1 , pont: 4,44/1
 - direction: 13,9/1 (2,75 tours)
- Carburateur :
 - 1 Solex double corps 30 PAAI
 - idem 15cv Citroën
- Electricité :
 - Batterie 6v 84a/h ; dynamo Bosch
 - 130 W à 2200tr/mn
 - Démarrreur 0,6 cv
- Performances :
 - 140 puis 145 km/h, 400m départ
 - arrêté en 20s5/10
 - Consommation normalisée DIN
 - 10,9 l/100 (compter 10 à 15l)
- Rayon de braquage :
 - 5,5m

Exemples de n° de série :

1951-1952 : 1870120030551 sur 13 chiffres les deux derniers indiquent l'année

Après 1952 : 18701224500305

187012 : type et modèle

2 : conduite à gauche (1 : à droite)

45 : année inversée (i.e. 54)

00305 n° dans la série de l'année.

Les n° des pontons étaient différents et comportaient une lettre en tête pour spécifier la conduite (R/L) et une au milieu (N/Z) pour le type de transmission.