



1963 – 2023

La Pagode - modèle iconique - fête ses 60 ans

La Mercedes-Benz W113, plus connue sous le sobriquet de « Pagode » en raison de son toit rigide courbé vers l'intérieur rappelant les temples asiatiques est un modèle iconique de l'histoire de l'automobile. Produit de 1963 à 1971, ce cabriolet bi-place au hard top escamotable est souvent considéré comme l'une des plus belles Mercedes-Benz.

I. La sortie de la Pagode dans son époque

Au début des années 60, elle est imaginée pour remplacer simultanément deux modèles de la marque à l'étoile : la populaire **190 SL type W121 B** et l'élitiste et sportive [300 SL type W198](#). Mercedes-Benz doit ainsi, pour ne pas perdre de sa clientèle, proposer un modèle qui concilie d'une part, une sportivité et un dynamisme accrus en comparaison au 190 SL et, d'autre part, une accessibilité supérieure à celle des très exclusives 300 SL.

La [Mercedes-Benz W113](#) est présentée au **Salon international de l'automobile de Genève**, du 14 au 24 mars 1963, comme une voiture sportive haut de gamme, avec un design élégant et des performances élevées. Elle suscite immédiatement l'enthousiasme du public.

De 1963 à 1971, **trois versions** de la W113 sont successivement présentées par Mercedes-Benz : la 230 SL, la 250 SL et la 280 SL.

II. Les trois versions de la W113

A. La 230 SL (1963-1967)

En mars 1963, lors du Salon de l'Automobile de Genève, Mercedes-Benz présente la **230 SL W113**. Elle constitue la **troisième génération de SL** après la 300 SL W194 et les 190 SL / 300 SL. Elle est unanimement appréciée pour l'équilibre trouvé entre la configuration sportive d'un roadster et la polyvalence d'une voiture de tourisme confortable, aux performances élevées pour l'époque, et au niveau élevé de sécurité.

Au Salon de Genève, Fritz Nallinger, directeur technique de Mercedes-Benz à l'époque, présente la 230 SL par ces mots : *"Notre objectif était de créer une voiture de sport très sûre et rapide avec de hautes performances, qui malgré ses caractéristiques sportives, offre un très haut degré de confort de voyage"*.

A.1 La conception

Le projet 230 SL est mené sous la direction de **Fritz Nallinger**, de l'ingénieur en chef **Rudolf Uhlenhaut**, du chef du style, **Friedrich Geiger** et chef du développement de la carrosserie, **Karl Wilfert**.

Les principaux contributeurs à la naissance de cette voiture sont **Paul Bracq** pour le design, notamment pour ce qui est du toit rigide « Pagode », et **Béla Barényi**, alors pionnier en matière de sécurité automobile.

Fritz Nallinger priorise deux objectifs : la **sécurité de conduite** avec maniabilité, freins endurants et performances d'accélération et le **confort de conduite** grâce à un espace utile élevé, une visibilité optimale, une suspension confortable aux ressorts souples, une bonne accessibilité aux sièges et une disposition ergonomique des différents leviers et instruments.

Trois versions de la 230 SL sont proposées dès l'été 1963 : un cabriolet avec capote rabattable logée dans un compartiment fermé, une version disposant d'une capote et d'un toit rigide et un coupé à toit rigide sans capote. Bien que réalisé en aluminium, le hard-top pèse 42 kg ! Un siège transversal arrière est disponible en option comme c'était déjà le cas pour la 190 SL.

Pour le développement de la 230 SL, les concepteurs puisent largement dans les pièces de série de la **220 SE W111** de 1959 qui a fait ses preuves en matière de fiabilité, ce qui permet au passage de réduire les coûts :

- Le châssis de la 230 SL est une version raccourcie et renforcée de la W111. L'empattement a été réduit à 2,40 mètres et la longueur totale est de 4,28 mètres.
- Le moteur est également celui de la W111 mais il est optimisé afin d'obtenir des performances supérieures.
- Les suspensions de la W111 équipent la 230 SL.

A.2 Le design

Le design de la Mercedes-Benz W113 est souvent considéré comme l'un des plus beaux jamais créés par la marque allemande.

L'extérieur de la 230 SL

La silhouette de la 230 SL affiche ainsi un style pragmatique en rupture avec les modèles précédents (190 SL et 300 SL) et les concurrentes anglaises et italiennes de l'époque, avec des lignes lisses et droites, aux proportions équilibrées donnant une apparence virile au roadster. On remarque l'absence des éléments décoratifs propres à la précédente génération de SL (ailerons aux passages de roues, aérations à ailettes horizontales...). La 230 SL est proposée au catalogue avec 33 coloris de carrosserie non métallisés, 14 coloris métallisés et 18 coloris de capotes.

Le toit rigide -hard-top- de la voiture lui vaut le surnom de « **Pagode** » en raison de sa concavité rappelant les temples asiatiques. La courbure du toit constitue une audace stylistique qui permet avant tout aux occupants de s'installer plus facilement dans le véhicule mais aussi d'accroître la surface vitrée de six centimètres en hauteur offrant ainsi une visibilité hors pair aux passagers. D'une certaine manière, cette caractéristique joue un rôle majeur dans l'identification du modèle à l'image des portes papillon pour le 300 SL coupé.

Le capot, allongé et bombé pour permettre de loger le 6 cylindres en ligne, plongeant vers l'avant du véhicule, renforce la sportivité ressentie et améliore l'aérodynamique.

La face avant de la 230 SL intègre une large calandre horizontale similaire à celle des 300 SL et 190 SL au centre de laquelle trône une énorme étoile chromée à trois branches, emblème de la marque.

Les phares avant verticaux dits « **Lichtenheiten** », déjà présents sur la 300 SL W198 II, contrastent avec les petits feux arrière horizontaux et effilés. Ces derniers, reliés par une baguette-enjoliveur chromée courant sous le couvercle de la malle accentuent l'élégance générale.

Enfin, les ailes sculptées et élargies aux passages de roue donnent du caractère à la Pagode.

L'intérieur de la 230 SL

L'intérieur est également remarquable avec un chrome omniprésent contrastant avec le bois précieux qui ne décore que la planche de bord -sous la baie de pare-brise- et la boîte centrale posée sur le tunnel de transmission derrière le levier de vitesse.

De série, la sellerie est revêtue du célèbre **simili Mercedes MB Tex** réputé pour sa solidité alors que le cuir est en option. Les panneaux de porte et le dessus et le dessous du tableau de bord offrent une finition de qualité avec le même revêtement au coloris assorti. 29 coloris de sellerie MB Tex et 40 coloris de sellerie cuir sont disponibles au catalogue.

Le chauffage et la ventilation aux bouches chromées orientables sont de série alors qu'un système de climatisation est proposé en option, tout comme l'autoradio, le plus souvent de type **Becker Europa, Mexico** ou **Grand Prix**. La planche de bord, majoritairement peinte couleur caisse dans sa partie verticale, est d'une élégance rare grâce à une splendide montre électromécanique ronde et chromée centrale, un allume cigare au bouton chromé assorti aux boutons d'autoradio, deux grands compteur et compte-tours cerclés de chrome et une baguette chromée la soulignant sur toute sa largeur, de gauche à droite. La boîte à gants est éclairée, ainsi que l'habitacle. Naturellement les commandes et enjoliveurs des portes, glaces latérales, capote et autres sièges basculants et du bac à capote ne dénotent pas avec l'ensemble et font appel à beaucoup de chrome...

Le grand volant de Bakélite noire arbore un ovale chromé servant à actionner le klaxon. Il peut, en option être décliné en couleur ivoire.

Une épaisse moquette bouclée tapisse sols et remontées de sols jusqu'au sommet du bac à capote.

A.3 Le moteur et la transmission

Sous le capot, la 230 SL est équipée d'un moteur six cylindres en ligne de 2306 cm³ qui n'est autre que le moteur M127 de la 220 SE W111 que **Rudolf Uhlenhaut** a modifié pour augmenter puissance et performances : passage d'une pompe à injection de deux à six pistons de marque Bosch, nouvelle culasse et arbre à cames plus grand. Le moteur (M 127 II) délivre alors 150 cv et offre un couple de 196 Nm. La vitesse de pointe atteint 200 km/h -ce qui est très élevé pour l'époque- et le 0 à 100 km/h est abattu en 11,1 s. Ces performances la placent au même niveau que les meilleures européennes de la catégorie à l'époque, comme l'Alfa Romeo 2600 Spider ou la Fiat 2300 Spider.

Une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports est montée de série mais une transmission automatique à 4 rapports est disponible en option. Une boîte manuelle à 5 vitesses est également disponible à partir de septembre 1965.

A.4 La sécurité

C'est un des éléments mis en avant par Fritz Nallinger lors de la présentation de la 230 SL en 1963.

A l'initiative de **Béla Barényi**, responsable de nombreux dispositifs de sécurité chez Mercedes-Benz, l'habitacle rigide dispose de zones de déformation à l'avant et l'arrière du véhicule destinées à absorber les chocs en cas de collision. Comme dans la W111, l'intérieur est « molletonné » et les coins et bords contendants susceptibles de blesser les occupants en cas d'accident sont bannis. Des ceintures de sécurité sont proposées en option. Des freins avant à disques Girling de 253 mm de diamètre et des freins arrière à tambours de 230 mm autorisent un freinage performant et endurant.

19 831 exemplaires de la 230 SL sont ainsi produits de mars 1963 à janvier 1967.

B. La 250 SL (1966-1968)

Le 27 février 1967, Mercedes-Benz présente la **250 SL type W113A** qui succède à la 230 SL. Extérieurement, ce nouveau modèle, dont la production en série a débuté dès novembre 1966, se distingue peu de son prédécesseur à l'exception de l'entourage chromé des enjoliveurs de roues qui disparaît au profit de flasques monobloc. Les modifications concernent principalement le moteur et le système de freinage, tous deux issus de la **250 SE** (W 108 III).

Le moteur 6 cylindres (M 129 III) développe 2496 cm³ pour une puissance identique à celle du 230 SL (150 cv) avec couple est légèrement augmenté (220 Nm contre 200 Nm). La 250 SL se révèle ainsi plus souple sur route mais, en raison de son poids plus élevé, sa vitesse de pointe (195 km/h) se trouve réduite par rapport à son prédécesseur.

Elle est équipée de série d'une boîte manuelle à quatre rapports, les boîtes manuelle 5 vitesses ZF et automatique étant elles en option.

Le système de freinage est optimisé avec des freins à disques ATE sur les quatre roues -de 273 mm à l'avant et de 279 mm à l'arrière- et un régulateur de pression de freinage pour éviter un freinage excessif à l'arrière.

Enfin, afin d'accroître l'autonomie la capacité du réservoir d'essence est portée de 65 à 82 litres, aux dépens du coffre à bagages que la roue de secours vient encombrer.

A partir de juillet 1967, des ceintures de sécurité sont montées de série.

En plus des trois versions de carrosserie de base communes avec la 230 SL, une quatrième version, destinée au marché américain, est présentée en mars 1967 au Salon de Genève. Il s'agit d'un coupé avec une banquette arrière disponible en option. Cette version appelée "**California**" est un véritable 2+2 dépourvu de capote, mais avec un hard-top, où l'espace nécessaire à la banquette arrière est obtenu en supprimant le compartiment à capote.

Le moteur M129 III connaît quelques problèmes de fiabilité liés à une déformation de la ligne d'arbre. La production de la 250 SL sera par conséquent vite abandonnée de sorte que seuls **5 196 exemplaires** sont produits de novembre 1966 à janvier 1968. C'est ainsi la plus rare des Pagodes !

C. La 280 SL (1967-1971)

Fin 1967, Mercedes-Benz lance la **280 SL type W113 E28** qui est la troisième et dernière évolution de la Pagode. Là aussi, peu de changements sont visibles extérieurement à l'exception d'enjoliveurs plus plats réalisés en un seul élément et à la circonférence ajourée. Le rétroviseur extérieur chromé est également redessiné.

Sous le capot, on trouve le moteur six cylindres en ligne de 2778 cm³ issu de la **280 SE** lancée en même temps. Ce nouveau moteur (M130) délivre 170 cv et un couple de 245 Nm. La vitesse de pointe est de 200 km/h et le 0 à 100 km/h est obtenu en 9,0 secondes.

Comme la 250 SL, elle bénéficie d'une transmission à boîte manuelle à quatre rapports, les boîtes manuelle 5 vitesses ZF et automatique étant elles en option. Il est à noter que la boîte automatique équipe près de 90 % de la production.

La 280 SL est dotée d'un nouveau système de suspension arrière qui offre une meilleure stabilité en courbe et une adhérence accrue sur la route.

En 1969, les options suivantes figurent au catalogue de la 280 SL :

- Un téléphone mobile Becker.
- Un toit ouvrant pour le hard-top.
- Des jantes en alliage Fuchs de type baroque.

La direction assistée et les appui-têtes font leur apparition en série à partir de 1970.

23 885 exemplaires de la Mercedes-Benz 280 SL quittent les chaînes de montage entre novembre 1967 et mars 1971.

Au terme de 8 années de commercialisation, **48 912** Pagodes ont été vendues, dont 19 437 exemplaires (soit 40 % de la production !) ont été exportés aux USA.

III. Les caractéristiques techniques de la W113

Caractéristiques	230 SL	250 SL	280 SL
Années de production	03/1963 – 01/1967	11/1966 – 01/1968	11/1967 – 03/1971
Nombre d'exemplaires	19 831	5 196	23 885
Longueur	4,28 m		
Poids	1295 kg	1360 kg	1360 kg
Vmax	200 km/h	195 km/h	200 km/h
0-100 km/h	11.1 s	10 s	9 s
Consommation	10.2 l/100	11.2 l/100	11.4 l/100
Moteur	M127 II	M129 III	M130
Cylindrée	2306 cm ³	2496 cm ³	2778 cm ³
Puissance en cv	150 cv à 5500 t/min	150 cv à 5500 t/min	170 cv à 5750 t/min
Couple en Nm	196 Nm	216 Nm	240 Nm
	à 4200 t/min	à 4200 t/min	à 4500 t/min
Transmission	Boîte manuelle à 4 vitesses / Manuelle 5 vitesses / Automatique 4 vitesses		

Le saviez-vous : comment reconnaître une Pagode ?

La plaque de châssis rivetée sur le haut de la cloison pare-feu comporte le code VIN (Vehicle Identification Number) du véhicule qui permet d'obtenir diverses informations.

Exemple : W113042100000X

113 = numéro du modèle

042 = modèle 230 SL (043 = 250 SL et 044 = 280 SL)

1 = conduite à gauche (2 = conduite à droite)

0 = boîte manuelle (1 = boîte automatique)

IV. La Pagode en compétition

La Pagode n'a que peu été utilisée en compétition automobile mais a participé à quelques rallyes et courses de côte.

Du 27 au 31 août 1963, une 230 SL de pré production spécialement préparée pour la course est engagée dans le rallye longue distance « **Spa-Sofia-Liège** » sur plus de 5 000 kilomètres. La 230 SL est spécialement équipée d'un moteur de 2,6 litres de cylindrée et d'un châssis renforcé. Les deux pilotes de la 230 SL, **Eugen Böhringer** et **Klaus Kaiser** arrachent la victoire de ce « Marathon de la route » en 90 heures. La voiture portant les affres de la course sera ensuite exposée lors de la présentation officielle -allemande- de la 230 SL au Salon International de Francfort à l'automne.

L'année suivante, le duo décroche la troisième place du même rallye.

V. Les contemporaines de la Pagode

Même si la comparaison n'est pas toujours évidente en raison notamment des différences de motorisation, de puissance et de philosophie, nous présentons ici quelques véhicules contemporains de la Pagode.

- **Porsche 911 type 901** : c'est la toute première de la lignée 911. Produite de 1964 à 1973, la 911 est une voiture de sport partageant certaines caractéristiques avec la W113, notamment une carrosserie légère et aérodynamique ainsi qu'une suspension indépendante aux quatre roues. La Porsche 911 est cependant plus performante avec son moteur Flat-6 de 140 cv à l'arrière, son poids contenu -aux alentours de la tonne, et une boîte bien étagée permettant d'atteindre 215 km/h en pointe et passer de 0 à 100 km/h en 9 secondes.
- **Jaguar E-Type** : cette très élégante britannique produite de 1961 à 1975 fait aussi référence en matière de style. Elle se décline en trois versions : cabriolet, coupé et 2+2. Conçue pour la compétition, elle est dotée de moteurs 6 ou 12 cylindres de 2,4, 3,8 ou 4,2 litres allant de 200 à 265 cv.
- **Ferrari 275 GTB** : l'italienne est une voiture de sport produite de 1964 à 1968 et équipée d'un moteur V12 central avant de 3285 cm³ développant 280 cv. Elle est beaucoup plus puissante et rapide que la W113 mais aussi plus exclusive et bien plus chère.
- **Aston Martin DB5** : l'anglaise est produite de 1963 à 1965 et mue par un 6 cylindres en ligne de 3996 cm³. Ses 286 cv lui permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 7,5 secondes. Elle est proposée en coupé, en cabriolet, puis en série limitée break de chasse. Le coupé est le plus iconique et célèbre parce qu'il a été la voiture de James Bond dans pas moins de huit films de la saga !
- **Alfa Romeo 2600 Spider** : l'italienne est une automobile haut de gamme produite de 1961 à 1968 et équipée d'un 6 cylindres en ligne de 145 cv.
- **Fiat 2300 S** : cette autre italienne est un véhicule haut de gamme produit par Fiat de 1961 à 1968. Elle est équipée d'un 6 cylindres en ligne en position longitudinale avant de 2279 cm³ développant 150 cv.
- **Lamborghini Miura** : l'italienne produite de 1966 à 1973 est l'une des premières voitures de série dotée d'un moteur central-arrière. Cette référence en matière de sportive de la marque au taureau abrite un V12 qui développe de 350 à 385 cv et autorise une vitesse de pointe de 280 km/h et un 0 à 100 km/h en 6,7 secondes.
- **MG B** : l'anglaise est un cabriolet sportif du constructeur Morris Garages devenu l'archétype du « roadster anglais ». Pour cause, elle est fabriquée à plus de 500 000 exemplaires de 1962 à 1980.
- **Renault Floride** : aussi appelée « Caravelle » sur le marché américain, la française est un roadster coupé 2+2 produit de 1959 à 1968 à plus de 117 000 exemplaires et équipé d'un modeste moteur 4 cylindres développant de 34 à 58 cv.

VI. La pagode au cinéma

La Mercedes-Benz Pagode apparaît lors de courtes ou longues séquences du cinéma français ou étranger en représentant tantôt l'élégance, l'aisance ou la notoriété.

Les plus attentifs l'auront aussi remarquée dans des séries populaires françaises ou internationales comme « Camping paradis » ou « Miami vice ».

Film	Année	Réalisateur	Acteurs	Modèle
Arabesque	1966	Stanley Donen	Sofia Loren et Gregory Peck	230 SL rouge
Les demoiselles de Rochefort	1967	Jacques Demy	Catherine Deneuve	230 SL blanche
La mariée était en noire	1968	François Truffaut	Jeanne Moreau et Claude Rich	230 SL blanche
La femme infidèle	1969	Claude Chabrol	Stéphane Audran et Michel Bouquet	280 SL blanche
Max et les ferrailleurs	1971	Claude Sautet	Michel Piccoli et Romy Schneider	230 SL marron
L'aventure c'est l'aventure	1972	Claude Lelouch	Lino Ventura et Jacques Brel	230 SL grise
L'incorrigible	1975	Philippe de Broca	Jean-Paul Belmondo	230 SL gris foncé
Le gendarme et les gendarmettes	1982	Jean Girault	Louis de Funès	280 SL blanche
Intersection	1993	Mark Rydell	Richard Gere et Sharon Stone	280 SL Pagode blanche
Moi, Peter Sellers	2004	Stephen Hopkins	Geoffrey Rush et Charlize Theron	280 SL bleu
Le dernier roi d'Ecosse	2006	Kevin Macdonald	Forrest Whitaker et James McAvoy	280 SL blanche
Frost/Nixon, l'heure de vérité	2008	Ron Howard	Kevin Bacon	280 SL
Les Lyonnais	2011	Olivier Marchal	Gérard Lanvin	230 SL marron

VII. Quelques modèles passés à la loupe

Voici trois Pagodes W113 du **CMBF délégation Normandie** présentées par leurs propriétaires.

La 230 SL d'Olivier F.

Voici l'histoire de ma Pagode. Achetée en 2010 pour l'équivalent de 15 000 € et d'une Rolex Submariner Gilt, elle était « *saine et sans problème* » d'après le vendeur ... et j'étais très naïf !

C'est un modèle de 1966 plutôt bien équipé commercialisé en France : hard top, 3ème siège, pneus à flancs blancs, code couleur 050 (blanc) et intérieur MB Tex marron.

Depuis 2010 beaucoup d'eau a coulé sous les ponts ! J'ai immédiatement impliqué mon épouse Véronique dans cette aventure.

Intérieur

Véronique a choisi la couleur de l'habitacle : vanille et chocolat ! Non conventionnel, cet intérieur bi-ton constitue le lien entre nous et notre 230 SL. Cela a permis que mon achat devienne « Notre voiture » que Véronique conduit régulièrement.

Extérieur

De nombreux travaux de restauration ont été entrepris :

- Soubassements.
- Passages de roues avants et arrières
- Planchers conducteur et passager.
- Cuvelages des phares.
- Ailes avant.
- Phares reconditionnés avec ampoules led.
- Baguettes, joints, chromes refaits ou remplacés à neuf.
- Pare-brise neuf.
- Mécanismes de lève-vitre restaurés.

- Poignées restaurées, clenches neuves.
- Traitement de tous les corps creux et enfin une peinture complète.

Mécanique

Le moteur a été refait à neuf avec réalésage des cylindres, pistons neufs, parties mobiles refaites et rééquilibrées, pompe à eau neuve, injection entièrement refaite, pompe à essence neuve (l'ancienne est refaite et stockée), réservoir neuf, papillon d'air refait, tringlerie neuve, toutes les durites (eau, essence, frein) neuves ou refaites, pont refait, trains roulants refaits, freins neufs ATE en remplacement des Girling, amortisseurs et les 5 ressorts neufs (le 5ème du pont cassé a été renforcé), amplificateur de freinage refait, compteurs restaurés, câbles neufs, allumage remplacé par « 123-ignition électronique ».

Malgré la restauration complète du moteur, j'ai été contraint de le redémonter plusieurs fois en raison des joints de queues de soupapes inadaptés et/ou récalcitrants.

Enfin un réglage moteur et quelques petites retouches d'optimisation ont été réalisés en Normandie avec l'aide de notre référent mécanique !

Agrément de conduite

Ces treize dernières années m'ont permis de mieux connaître et d'apprécier la qualité de construction allemande et la fiabilité des véhicules Mercedes.

Mon épouse et moi-même apprécions particulièrement cette Pagode. Nous l'utilisons régulièrement pour nos vacances et nous avons parcouru des dizaines de milliers de kilomètres avec grand plaisir. La voiture, une fois bien réglée, est très agréable à conduire sur courts ou très longs trajets.

Lourde à l'arrêt et sans direction assistée, le grand volant facilite les manœuvres alors qu'en conduite elle devient maniable et souple. Cependant, les étroites routes de montagne posent encore un problème car l'absence de direction assistée exige un certain effort.

Malgré son poids, le freinage est fort, rassurant et endurant, bien meilleur que d'autres véhicules de la même époque plus complexes à utiliser sur les routes modernes.

Son moteur est volontaire et comporte deux phases distinctes : jusqu'à 3000 tours/m, elle s'élance souple et volontaire, puis passé ce cap, elle « prend les tours » de façon contrainte et rageuse !

Après réfection des trains roulants et la pose d'amortisseurs neufs, la tenue de route est très bonne sans pour autant être sportive. La Pagode est davantage conçue pour « cruiser » que pour les conduites dynamiques. Malgré tout elle peut être conduite de façon plus sportive si on se fait un peu violence... et c'est fun !

La fiabilité légendaire n'est pas usurpée. En 13 ans, les rares pannes rencontrées furent des pannes d'essence !

Elle nous a toujours ramenés à bon port même le jour où nous avons cassé le moteur et que nous sommes rentrés en Normandie sur cinq cylindres !

Au cours des dernières années, j'ai mis les mains un peu partout sur ma Pagode et je dois dire que la qualité de fabrication est toujours excellente.

De très nombreuses pièces sont disponibles chez Mercedes, un arbre à cames neuf étant livrable sous 3 jours ! Les autres pièces peuvent être achetées sur internet auprès de fournisseurs français et allemands. En pratique, très peu de pièces sont réputées introuvables.

La Pagode est ainsi une belle automobile fiable et utilisable simplement pour nos nombreuses escapades.

La 230 SL de Matthias K

La 230 SL Pagode W113 a été conçue par Mercedes avec le concours de Paul Bracq pour succéder à la 190 SL, vieillissante et sous-motorisée. Elle a été fabriquée de mars 1963 jusqu'en janvier 1967.

J'ai acheté mon exemplaire aux Etats-Unis, ce qu'il ne faut normalement pas faire...

L'histoire de cette Pagode et sa configuration sont assez rares. Elle a été livrée en Allemagne en décembre 1964 puis immatriculée en janvier 1965. Elle a clairement été achetée par un soldat (ou officier) américain qui l'a importée aux Etats-Unis. La carte grise américaine montre qu'elle a été entre les mains d'un officier de l'armée entre 1980 et 2015, date à laquelle je l'ai achetée. En effet, la configuration est européenne, il n'y a pas de clignotants latéraux, le compteur est en kilomètres et non en miles ; les phares avant d'origine ont été changés contre un modèle beam light américain.

Seule la conversion des degrés Celsius en Fahrenheit a dû être compliquée, et un autocollant est venu cacher l'échelle des degrés Celsius.

Je l'ai achetée avec un autoradio cassettes 8 pistes et des cassettes de l'époque (Led Zeppelin etc.) mais seule la radio fonctionnait, la courroie du lecteur étant défectueuse. Je n'ai malheureusement pas réussi à la faire réparer.

J'ai donc remplacé cet ancien autoradio par un classique Becker Europa II, l'antenne motorisée était déjà présente.

Le six cylindres tourne comme une horloge et a juste un peu de mal à démarrer à froid. Le comportement sur route est sain, mais c'est tout de même une dame âgée de plus de 58 ans !

La 280 SL d'Arnaud H

Ma pagode, je l'ai acquise un peu par hasard, en 2009, lorsque je cherchais mon premier véhicule de collection à 6 cylindres avec un budget confortable, autour de 30 000 €.

C'est naturellement que j'optai pour une pagode 280, ne pouvant accéder à une 190 SL affichée à 45 000 € ou une Gullwing autour de 300 000 €...

Pas si simple à trouver... A force de parcourir les annonces de LVA et de Leboncoin, je jetai mon dévolu sur une 280 SL blanche, hard-top noir et intérieur bambou, à boîte mécanique, alléchante car prétendument restaurée et vendue par un « pro » de Sainte-Maxime.

Après de simples vérifications quant à l'existence de la voiture, j'en fais l'acquisition par correspondance. Grave erreur de novice : même si la voiture est complète, avec hard-top noir à moulures et autoradio, réputée deuxième main et d'origine française, j'eus plutôt une mauvaise impression en la découvrant à son arrivée en Normandie. Belle de loin elle me semblait loin d'être belle et je commence par trouver son moteur bruyant avec un claquement dont l'exploration révélera un arbre à cames défectueux, élimé.

L'examen attentif des dessous me dévoilera alors qu'elle avait été l'objet d'un savant maquignonage avec beaucoup de mastics cachant une corrosion perforante et profuse, notamment au niveau des planchers, des bas d'ailes avants et des bas de caisse...

Je décidai dans un premier temps de sursoir à tous travaux d'ampleur en me contentant de faire par moi-même de petites remises en état concernant la pompe de lave-glace et la radio Becker Grand Prix -qui ne disposait pas du haut-parleur central d'origine et de l'antenne Hirshman électrique ad hoc-, ou remplacements des essuie-glaces chromés non conformes, le pare-chocs avant en mauvais état et les intérieurs de portes massacrés par des trous de haut parleur, le bouchon de réservoir d'essence par un modèle d'origine marqué de l'étoile... ou encore en rationalisant faisceau électrique et boîte de fusibles conformément à l'origine...histoire de confirmer que les pièces de pagode sont toutes disponibles... mais onéreuses... Les pneus Michelin MXVP, conformes à l'origine, n'étaient pas non plus donnés...

Au final, je profitai ainsi pleinement d'un très joli cabriolet à la sonorité envoûtante et aux performances très convenables -mais aux dessous peu engageants- durant pas loin de 10 ans avant, à la faveur d'une surchauffe moteur et d'une défaillance du joint de culasse- de lancer une restauration d'ampleur confiée à l'**Atelier 600**.

Après avoir expliqué à Jean-Christophe, le maître des lieux, que je voulais préserver au maximum l'âme de la voiture avec ses traces du passé -et aucunement récupérer un véhicule tel que sorti de chaîne, nous décidons de ne pas sortir le moteur et de commencer par la partie mécanique : rectification de la culasse, reprise des trains avants, remplacement des flexibles de frein...

Rapidement la voiture est confiée à la carrosserie voisine et les aller-retour mensuels avec Daniel allaient s'enchaîner pour suivre l'avancement des travaux et « découvertes »... très (trop) nombreuses exigeant découpe de parties corrodées, greffes et autres remplacements de pièces de carrosserie par des éléments neufs disponibles tels l'aile avant droite. Beaucoup de temps est consacré au décapage et au traitement anticorrosion mais ce n'est rien à côté du formage des tôles en dentelle mastiquée au pied des cuves de phare notamment. Une attention particulière est accordée à la réfection des petites arêtes prolongeant celle des enjoliveurs de phares vers le capot.

A l'approche de la mise en peinture finale, quelques 12 mois plus tard, lors d'un ultime briefing je confirmais mes souhaits particuliers :

- Peinture couleur caisse, en blanc DB50 d'origine, du cache radiateur d'huile que l'on devine au travers de la grille de calandre à droite.
- Ne pas repeindre les jantes antérieurement refaites en époxy noir -et non couleur caisse comme souvent fait à l'époque.
- Centres d'enjoliveurs de roue couleur en blanc comme à l'origine

9Une fois la peinture achevée il restait à réinstaller l'ensemble de l'habitacle, les chromes etc, avant de régler la géométrie et relancer une fiabilisation mécanique au travers de multiples parcours de longueurs croissantes.

En parallèle, je devais prendre une décision quant au hard-top d'origine qui était selon l'expression consacrée « beau de loin et loin d'être beau » avec des chromes très abimés et tordus, une lunette arrière éraflée, un ciel fatigué et une peinture granitée à l'aspect vinyl noir...

Compte tenu du coût prévisionnel de sa restauration et du remplacement des baguettes chromées, je décidai de le vendre en attendant de trouver une bonne occasion.

À force de patience, j'ai déniché un hard-top bleu nuit en bel état d'origine, au ciel et aux chromes patinés mais très jolis que l'atelier RP a repeint en noir. Certes il ne s'agit pas de la couleur conforme à la plaque signalétique de ma pagode dont les 2 codes couleur sont 050 G (G= Glasurit pour fournisseur) pour la Carrosserie et 050 G pour le hard-top. C'est néanmoins pour moi un bel accord chromatique auquel je suis bien habitué... et très sensible.

La plaque vissée dans le compartiment moteur en arrière de la fixation de l'amortisseur gauche donne des informations précieuses :

- 629 = version française.
- 050 G = couleur caisse blanc de chez Glasurit.
- 050 G = couleur hard-top blanc de chez Glasurit.
- 113 = pagode.
- 044 = 280 SL.
- 1 = conduite à gauche.
- 0 = boîte manuelle.

Au final, pour rester conforme à la norme d'époque, il me faudra, à terme, soit repeindre mes enjoliveurs en noir -option actuellement écartée-, soit acquérir un jeu d'enjoliveurs noirs qui prendrait place sur les roues de la belle dès qu'elle se parerait de son toit oriental.

Rien ne presse et j'ai, d'ici là, bien le temps de l'emmener se dégourdir les pistons sur routes et autoroutes de part et d'autre de la Seine... et de m'enivrer de son odeur et de sa sonorité singulières.

Auteurs de l'article : Alain Lemercier et Arnaud Halley.

Merci à Olivier F, à Matthias K et à Arnaud H pour la présentation de leur W113.