

QUERELLES

DE VOISINAGE



Quelle drôle d'idée que de comparer ces deux voitures dans *Speedster*... Point commun, leur statut: deux cabriolets de Grand Tourisme allemands de même génération, dans une gamme de tarifs similaire. Mieux encore: des autos toutes deux originaires de Stuttgart, chacune à leur bout de la ville. Tout le reste les oppose.

Quoique... Texte Hilaire Photos Frank Camuzat



1 L'intérieur est somptueux, plus Grand Tourisme que sportif.

2 La calandre est somptueuse, identique à celle de la 300SL.

3 La 190 reprend tous les gimmicks de sa grande sœur 300SL, jusqu'aux nervures des ailes.

4 L'arrière de la 190SL est tout en finesse.



La 190SL est une sorte de 300SL Roadster en miniature, étudiée pour le marché américain à l'initiative d'un certain Max Hoffman. Encore lui! ?

C'était bien avant que Porsche, la marque d'automobiles, n'existe. Un certain Ferdinand, jeune autodidacte de génie, rejoint en 1905 la filiale de Austro-Daimler en Autriche en tant que directeur technique, après avoir fait ses premières armes chez Lohner pour résoudre les problèmes d'implantation des moteurs électriques dans une voiture qui s'appellera Lohner-Porsche, et qui recevra une médaille d'or à l'Exposition Universelle de Paris en 1900.

Mais l'avenir n'est pas encore aux moteurs électriques... Chez Daimler, sa première mission sera de construire une voiture puissante, capable de gagner en compétition. Les destins de Porsche et Mercedes étaient inexorablement liés. En 1928, Ferdinand Porsche passe d'Austro-Daimler à la division Daimler Motoren Gesellschaft, à Stuttgart, où il extrapolera toujours de puissantes autos de course à partir de modèles de série, avec de nombreuses victoires, dont deux à la Targa Florio 1922 et 1924. Prémonitoire? Après sa disparition, les voitures portant son nom aligneront onze succès et détiendront le record de victoires dans cette course mythique. De nombreux conflits internes et ses désaccords avec le conseil d'administration de Mercedes-Benz (la direction voulait arrêter la compétition, trop onéreuse) feront que Ferdinand Porsche sera remercié. Après un court passage chez l'autrichien Steyr, il ouvrira son propre bureau d'études en 1931, sur les conseils de son gendre Anton Piëch et avec le soutien financier du pilote Adolf Rosenberger. La rupture avec Mercedes est consommée, mais Porsche s'envole vers sa destinée pour ouvrir le chapitre de l'une des plus fabuleuses histoires de l'automobile.

La route de Ferdinand ne tardera pas à recroiser celle de Mercedes. En 1932, son bureau d'études se lance dans la construction d'une voiture de course pour le compte du Prince Hermann zu Leningen. Mais la trop chère P. Wagen, même pour un riche prince, restera au stade de projet, repris plus tard par la nouvelle société Auto-Union. Pour se faire connaître, elle veut s'engager en compétition et le projet tombe à point. Auto-Union engage Ferdinand Porsche comme directeur technique. Au même moment, Hitler, qui veut relancer l'industrie automobile, lance de grands projets d'autoroutes et annonce une subvention de 500000 Reichsmark pour la société capable de construire une voiture de Grand-Prix en 1934. Auto-Union propose son projet P. Wagen qui séduit Hitler mais n'empêche la que la moitié de la subvention, l'autre moitié allant à Mercedes. Le plus fabuleux affrontement sportif de l'entre-deux-guerres pouvait commencer, avec des machines dont la puissance dépassera 500 ch!

Les années 50

Ferdinand vient de disparaître, l'économie allemande se redresse, Mercedes et Porsche s'affrontent de nouveau. Cette fois sur la Carrera Panamericana. Certes, les puissantes 300SL ne sont pas dans la

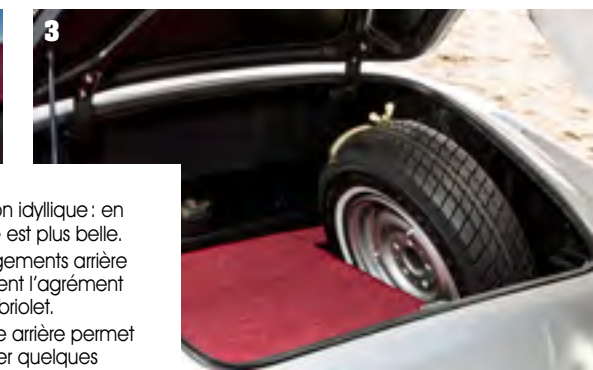


5-7 L'instrumentation est complète et la finition nettement plus poussée qu'à Zuffenhausen...

8 A défaut d'être nerveux, le quatre cylindres de la 190SL est onctueux.

9 Les design de la 190SL est supervisé par Karl Wilfert qui avait déjà dirigé le style de la 300SL. Logique, l'une se voulant la version "économique" de l'autre...

Derrière la dernière évolution de la 356 sous cette génération SC, on sent se profiler les prémices de la 911...



1 Une vision idyllique : en duo la vie est plus belle.
4 Les rangements arrière augmentent l'agrément de ce cabriolet.
3 Le coffre arrière permet d'emporter quelques bagages.
4 Leur design respectif est très affirmé, mais non dénué d'élégance.



même catégorie que les frères 356, mais le marché américain se présente comme un enjeu majeur, les deux compagnies ayant encore du mal à vendre leurs produits en Europe où les rancœurs de la guerre sont encore fort ancrées dans les esprits. Le nouveau continent, avec son économie florissante, raffole des voitures de sport européennes. Des anglaises, Jaguar, Austin Healey, MG, mais aussi des Allemandes.

Et c'est là qu'entre en scène le talentueux Max Hoffman. Dès que l'on aborde l'histoire de Porsche outre-Atlantique, il n'est jamais très loin. Il est aussi central lorsque l'on parle de Mercedes. C'est lui qui a incité l'ennemi de Stuttgart à produire une version "tourisme" de la 300SL de la Carrera Panamericana, c'est lui encore qui le convainc d'en dériver une version décapotable. Connaissant parfaitement sa clientèle, c'est lui encore qui demande à Mercedes de produire un modèle moins élitiste qui permettra de satisfaire un plus grand nombre à moindre coût : ce sera la 190SL.

Le parallèle ne vous a pas échappé : à la même période, le même Max Hoffman qui avait grandement contribué à l'implantation de Porsche sur le marché américain réclamait le même produit à Ferry et ses équipes. Un cabriolet dépouillé qui fera fureur : le Speedster.

Quoi de plus naturel alors que de mettre face à face (ou côte à côte) ces deux créations issues de la clairvoyance marketing du même visionnaire ? Avouons que la présence simultanée de ces deux modèles dans le showroom de Serge Heitz a passablement facilité le rapprochement : d'un

côté une magnifique 190SL de 1962. De l'autre un Cabriolet 356SC de 1964. Soit, pour chacune, des millésimes proches de leur fin de production respective.

Notre Mercedes est dans une configuration des plus classiques, gris argent renvoyant aux mythiques flèches d'argent, et intérieur tout cuir rouge. C'était la voiture personnelle du chef d'un atelier de restauration allemand spécialisé en Porsche. Il va sans dire que le travail effectué sur cette Mercedes "matching numbers" est parfait jusque dans le moindre recoin.

Les ailes en moins

La 190SL sera présentée au Salon de New York en février 1954 en tant que prototype, aux côtés du cabriolet 300SL. Les deux modèles avaient été développés en un temps record de cinq mois. Devant le succès, les projets seront immédiatement validés. La production de la 300SL qui demandait peu de modifications par rapport au coupé débutera en août 1954. La 190, elle, nécessitera un gros travail de pré-industrialisation et ne sera dévoilée dans sa version définitive qu'en mars 1955 au Salon de Genève, et produite deux mois plus tard, en mai 1955, à l'usine de Sindelfingen sur les mêmes chaînes de montage que les 300SL.

Ce cabriolet est basé sur le châssis W121 de la modeste berline 180, raccourci de 25 cm, là où la 300SL offre un châssis spécifique innovant. La carrosserie est en acier, à l'exception des quatre ouvrants en aluminium.

La 190 emprunte de nombreux éléments de style au coupé 300SL, dont la calandre,

les pare-chocs, les phares et de nombreuses pièces intérieures. Le mécanisme de capote est similaire. Les suspensions sont identiques, entièrement indépendantes, à doubles triangles à l'avant et essieux battants à l'arrière. La motorisation s'appuie sur un quatre cylindres de 1897 cm³ (M121 II) dérivé du moteur de la 300SL (amputé de deux cylindres), d'où l'alésage identique (85 mm). La course du piston, en revanche, est réduite à 83,6 mm (contre 88) sur la "petite". Doté de deux arbres à cames en tête, alimenté par deux carburateurs Solex double corps, le bloc développe 105 ch à 5700 tr/mn, pour un couple de 145 Nm à 3200 tr/mn, et propulse le cabriolet à 175 km/h. Durant toute sa carrière de 1955 à 1963, la 190SL sera équipée de la même boîte de vitesses manuelle à quatre rapports.

Des 25881 exemplaires produits, Mercedes estime que la moitié est encore en circulation, gage de la qualité de fabrication. Les pièces détachées sont en grande partie disponibles dans le réseau et Mercedes entretient le mythe par l'intermédiaire d'un atelier de restauration spécialement dédié aux 190SL et 300SL à Fellbach, en Allemagne.

Ce cabriolet presque exclusivement conçu pour le marché américain (qui en absorbera plus de 80 %) était vendu 3998 dollars sans options en 1955, soit sensiblement dans la même fourchette que la 356. Un onéreux hard-top pouvait compléter l'équipement en option, mais son prix dissuasif (plus de 10 % du prix de la voiture) en a fait un accessoire rare.

Aboutissement

On ne va pas refaire ici l'histoire de la Porsche 356. Simplement, il s'agit pour notre exemplaire de 1964 de l'ultime évolution de la 356, dotée de la plus puissante motorisation quatre cylindres "culbuté".



5 La 356 est une vraie 2+2
6 La roue de secours et le réservoir d'essence ne laissent plus beaucoup de place aux bagages.





- 1 L'intérieur de la 356, avec sa belle sellerie cuir, est plus confortable que réellement sportif.
- 2 Grand volant Nardi, compteur à fonds vert chromé. Le charme à l'état pur.
- 3 Le porte-bagages arrière avec ses courroies de cuir, compense à peine la logeabilité défectueuse de la 356.
- 4 La poupe de la 356 beaucoup plus bulbeuse.



Komenda versus Wilfert, la bataille des designers fait rage à Stuttgart. Mais les styles sont si éloignés qu'on ne peut prétendre qu'il y ait réellement concurrence...



Dans sa version SC, le petit 1582 cm³ développe 95 ch pour mouvoir un engin relativement léger de 935 kg, autorisant des performances encore très actuelles.

Par rapport à la précédente série B-T6, les évolutions visuelles sont imperceptibles à l'exception des nouvelles jantes (toujours en 15") à la couronne centrale réduite, et aux enjoliveurs redessinés. En cause, les quatre freins à disque fabriqués par ATE sous licence Dunlop, désormais montés en série. Et qui nécessiteront de revoir aussi la fixation des amortisseurs (Koni réglables pour la SC). Le boîtier et la colonne de direction ont subi leur ultime évolution, reliés par un cardan Ginbo, alors que la barre anti-roulis a gagné 1 mm de diamètre pour parfaire la tenue de route. La 356SC est donc une voiture aboutie, qui a bénéficié de plus de dix ans d'améliorations. Elle n'a plus rien à voir avec les premières 356, qui utilisaient de nombreuses pièces Volkswagen.

Notre exemplaire a été entièrement restauré dans une livrée bleu nuit combinée à un intérieur fauve, tout cuir, qui lui confère une élégance indéfectible. C'était à l'origine un cabriolet de la Police allemande. Produites à une quinzaine d'exemplaires, ces 356 destinées aux patrouilles de chasse des autoroutes étaient équipées à l'usine de moteurs 1600SC modifiés par le département course pour délivrer une puissance de 110 à 120 ch. Extrêmement sollicitées, il n'était pas rare que ces mécaniques soient échangées jusqu'à cinq ou six fois, toujours chez Porsche, durant leur vie mouvementée.

La nôtre a la particularité d'avoir encore son moteur d'origine, car confiée à un commissaire qui ne la soumettait pas au même type de missions. Ce qui explique aussi qu'aucun trou n'ait été percé dans la carrosserie pour fixer les accessoires spécifiques (gyrophares, sirènes, etc.). Seules la couleur et la sellerie ont été accordées aux desiderata du client lors de la restauration, ce qui reste totalement réversible. Elle était blanche, avec un intérieur en skaï noir...

Duel? Ou duo...

Côte à côte, qu'elles se fassent face ou se tournent le dos, les deux autos dégagent chacune un charme aussi désuet que ravageur, qu'il est délicat de départager. Des lignes aérodynamiques et fonctionnelles du côté Porsche, une esthétique beaucoup plus glamour et travaillée chez Mercedes, chacun y trouvera son compte.

Dans la 190SL, l'habitacle est vaste. Il n'y a que le grand volant de bakélite ivoire, avec sa commande de clignotants incorporée au cercle chromé du klaxon, qui pourra gêner les plus grands. Chromes et cuir à profusion, l'intérieur est somptueux. Le luxe à l'état pur, celui de ces belles années. En route! Le moteur est très discret. Desserrons le frein à main sous le tableau de bord et engageons la première de la douce boîte de vitesses à quatre rapports. Tout se déroule en douceur. La direction est effroyablement floue. Ça s'améliore un peu à plus haute vitesse, mais la souplesse des suspensions, le confort des sièges au maintien latéral inexistant, la mollesse des accélérations, rien n'incite



5 Le vaillant petit 1600 cm³ développe ici dans les 110 ch (voiture de police).



6 Les détails sont très correctement finis, mais vont à l'essentiel.



7 Parmi les rares "effets de style" de la 356, les butoirs intègrent les sorties d'échappement.

8 Depuis ses origines en 1948, le design de la 356 se veut élégant et équilibré, mais surtout aérodynamique et fonctionnel. La Porsche laisse volontiers les fantaisies à sa voisine de Stuttgart.



à hausser le rythme. Non, le plaisir de cette Mercedes est dans le "cruising" coude à la portière sur des routes, si possible, rectilignes, pour un week-end à deux par exemple, le coffre permettant de ranger quelques sacs de voyage souples. Plus que dans la 356 en tout cas...

Parce que oui, dans la 356, tout est exigü! L'habitacle à l'ergonomie d'un autre âge est plus étroit. La position de conduite oblige à s'asseoir légèrement en travers à cause de la position décalée des pédales. Mais on s'y habitue vite. Le son du vaillant 4 cylindres, aux claquements si caractéristiques, est un peu plus présent. La pédale d'embrayage est ferme, la direction, lourde à l'arrêt, deviendra plus légère et précise en prenant de la vitesse. A l'accélération le porte-à-faux du moteur déleste sensiblement l'avant et rend la conduite particulière. Les quatre freins à disque sont sécurisants. Les envolées du moteur sont franches, le couple haut perché impose de tirer un peu dans les tours, mais les performances sont là. La puissance supérieure de ce 1600 "Police" fausse la donne, mais un 1600 type 616/16 standard offre déjà des performances sportives acceptables, même dans la circulation d'aujourd'hui. Suivez une 356 un peu préparée sur une petite route de montagne et vous serez surpris. Mais il est aussi possible d'enrouler sur le couple en rythme promenade et d'apprécier cet envoûtant parfum des sixties. Le meilleur des deux mondes! Finalement, querelle de voisinage il n'y aura pas, chacune de ces deux icônes faisant valoir des arguments bien différents. Beauté envoûtante et confort imperturbable pour la 190SL, conduite virile et sobriété fonctionnelle pour la 356. Elles sont complémentaires et représentent à jamais le meilleur de la production allemande de ces années-là. Vraiment un double passeport pour le Nirvana automobiliste. ♥

1,2 Chacune de ces deux créatures de Stuttgart doit sa carrière à l'esprit visionnaire d'un certain Maw Hoffman, l'homme qui importait les "exotiques" voitures européennes sur le sol américain. Alors que l'Europe se remettait doucement de la Seconde Guerre mondiale, c'était un débouché non négligeable...

3 D'un point de vue esthétique, chacun laissera parler sa sensibilité, mais il faut admettre que le cœur du grand public balance généralement du côté de la Mercedes pour l'élégance très travaillée de ses lignes et des détails. Mais au volant, la Porsche prend indéniablement l'ascendant. Elle compense le déficit de puissance par un poids restreint, mais surtout par une configuration de châssis plus efficace.



	Mercedes 190SL	Porsche 356 SC Cabriolet
Millésime	1955-1963	1964-1965
Prix neuf	16 500 DM	17 450 DM (coupé: 16 450)
Diffusion	25881	3 175 cabriolets (C compris)
MOTEUR		
Type moteur	M121 B II	616/16
Architecture	4 cylindres en ligne refroidissement liquide, longitudinal avant	4 cylindres à plat refroidi par air, longitudinal en porte-à-faux arrière
Cylindrée (cm³)	1897	1582
Alésage x course (mm)	85 x 83,6	82,5 x 74
Compression	8,8:1	9,5:1
Alimentation	Deux carburateurs double corps Solex 44 PHH	2 carburateurs double corps Solex 40 PII-4
Puissance (ch. DIN)	105 à 5 700 tr/mn	95 à 5 800 tr/mn
Couple (Nm)	145 à 3 200 tr/mn	124 à 4 200 tr/mn
Rendement (ch/litre)	55	60
TRANSMISSION		
Type boîte	NC	741/2 A
Configuration	Manuelle à 4 rapports, aux roues arrière	Manuelle à 4 rapports, aux roues arrière
Différentiel	Hypoïde	A glissement limité
CARROSSERIE - CHÂSSIS		
Carrosserie	Monocoque en acier	Monocoque en acier
Suspension avant	Doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques	Doubles bras oscillants, barres de torsion, barre antiroulis, amortisseurs hydrauliques
Suspension arrière	Essieu semi-rigide, bras oscillants, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques	Bras oscillants, barres de torsion, amortisseurs hydrauliques
Freins avant	Tambours 230 mm	Disques 274,5x10,5 mm; Etriers acier fixes 2 pistons
Freins arrière	Tambours 230 mm	Disques 285x10 mm; Etriers acier fixes 2 pistons
Roues	Jantes 5x13"; pneus 185/80R13	Jantes 4,5x15"; pneus radiaux 165/15
DIMENSIONS - PERFORMANCES		
Long. x larg. x haut. (mm)	4 293 x 1 740 x 1 321	4 010 x 1 670 x 1 300
Empattement (mm)	2 400	2 100
Voies avant / arrière (mm)	1 427 / 1 473	1 306 / 1 272
Poids à vide (kg)	1 157	935
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,9	9,84
Vitesse maximum (km/h)	172	185
0 à 100 km/h (sec.)	13,2	11,5

3

En dynamique, l'avantage est à la Porsche, plus légère donc plus vive. La place de la Mercedes est plutôt à la ballade en bord de mer, où son style fait fureur.

