



Musée Mercedes-Benz
Information presse
30 janvier 2024

« Super-Wings » : la Mercedes-Benz 300 SL Coupé

- La marque a présenté la super-sportive en février 1954, il y a 70 ans.
- Les portes qui s'ouvrent vers le haut caractérisent ce modèle.
- Châssis, suspension exceptionnelle et moteur six cylindres à injection directe.
- La "Gullwing" argent du musée Mercedes-Benz est très populaire.

Stuttgart. "Close-up" – c'est le nom de cette série d'expositions du musée Mercedes-Benz. Chaque épisode raconte une histoire surprenante, passionnante ou les coulisses, dont l'objet est la mise en lumière des détails d'un véhicule, d'une exposition ou d'un élément architectural ou de design. Cette fois-ci, c'est la Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W 198) qui est à l'honneur dans la salle des légendes 4: le miracle de l'après-guerre - forme et diversité, de 1945 à 1960.

N° 1/2024 : Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W 198)

Star : la "Gullwing" argent rouge avec un intérieur rouge attire les foules au Musée Mercedes-Benz. Pratiquement aucun visiteur ne quitte la salle des légendes 4 sans avoir pris au moins une photo de ce véhicule. Nombreux sont ceux qui la photographient sous toutes les coutures et dans les moindres détails. La 300 SL est habituée à ce genre d'attention – c'est une voiture de rêve depuis sa création il y a 70 ans.

Sensation : New York, le 6 février 1954. Le Salon international du sport automobile ouvre ses portes et Mercedes-Benz surprend le public international avec une voiture tout à fait inattendue. La marque présente une super-sportive. Son nom : 300 SL. L'une des caractéristiques les plus remarquables est la présence de portes papillon, uniques à l'époque sur un véhicule de série et qui fascinent encore de nos jours.

Première : Mercedes-Benz était consciente de l'importance de la 300 SL et l'a mise en scène de manière appropriée. La star se trouvait sur un piédestal rond légèrement surélevé, recouvert d'un tissu soigneusement drapé. En comparaison, la deuxième nouveauté située juste à côté jouait un rôle secondaire. Il s'agit de la 190 SL (W 121), un élégant roadster. Les deux véhicules sont résolument destinés au marché américain. C'est donc à New York que la première mondiale eut lieu.

Des gènes pour la course : la forme de base de la 300 SL correspond à la voiture de course du même nom datant de 1952, avec laquelle Mercedes-Benz a fait un retour brillant dans le sport automobile

Mercedes-Benz Heritage GmbH | Siège et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, HRB No. 23165
Geschäftsführer/Managing Directors : Marcus Breitschwerdt (président), Bettina Haussmann, Alexandra Süß, Andreas Theel

* De plus amples informations sur la consommation officielle de carburant et les émissions spécifiques officielles de CO₂ des nouvelles voitures particulières sont disponibles dans la publication intitulée "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" ["Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie de tous les nouveaux modèles de voitures particulières"], disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de la Deutsche Automobil Treuhand GmbH à l'adresse suivante : www.dat.de.

international. Mille Miglia, 24 heures du Mans, Carrera Panamericana : les victoires dans les compétitions automobiles les plus prestigieuses du monde sont inscrites dans les gènes de la voiture de série de 1954. Les portes qui s'ouvrent vers le haut de la nouvelle 300 SL sont également issues de la voiture de sport automobile (W 194). La variante Coupé a toutefois reçu son propre numéro de série : elle a été baptisée W 198.

Des portes qui font tourner les têtes : les portières n'étaient ni un gadget marketing ni une mode en matière de design, mais une nécessité technique : à l'instar de la voiture de sport automobile, la 300 SL était dotée d'un cadre tubulaire léger mais très solide sous la carrosserie. Celle-ci était relativement haute sur les côtés, ce qui rendait impossible les ouvertures latérales avec des portes de conception classique. Les portes s'ouvrant vers le haut ont fait sensation.

Surnoms : le public a rapidement donné au Coupé un nom approprié. Les Américains l'ont rapidement appelé "gullwing" et les Français "papillon". Des noms éternels à ce jour.

Particularité : les portes à soufflet ont nécessité plusieurs ajustements minutieux. Les ressorts montés en haut étaient discrets mais essentiels. Ils facilitent l'ouverture des portes et les maintiennent en position ouverte, ce qui constitue un élément de confort important pour la voiture de sport de série. Les ressorts sont logés dans d'élégants tubes chromés.

Fenêtres : il n'était pas possible d'installer des vitres rabattables. Les vitres rectangulaires de la 300 SL étaient donc amovibles et pouvaient être transportées dans le coffre. Un levier libère le mécanisme de fixation. L'apport d'air frais était donc "tout ou rien". Il existait également de petits feux de custode rotatifs pour faciliter l'aération.

Accès facile : une autre conséquence des portes papillon est la conception du volant, qui peut pivoter vers le bas pour faciliter l'accès des jambes au plancher. Un petit levier situé sur le bossage permettait de déverrouiller et de verrouiller le volant.

L'évolution : malgré le volant pivotant, monter dans le Coupé n'était pas vraiment pratique. Cela a changé lorsque le modèle suivant, le Roadster 300 SL, est apparu en 1957. Cette variante ouverte est dotée de portes à charnières avant. Pour ce faire, le châssis a été modifié et abaissé aux points d'entrée. Cette version du châssis est visible dans la salle des légendes 4.

Une innovation astucieuse : la poignée extérieure de la porte est un détail à la fois esthétique et fonctionnel. Une légère pression sur la petite partie saillante fait se déplier la poignée, puis une traction fait basculer la porte. C'était à la fois élégant et efficace sur le plan aérodynamique. Les modèles Mercedes-Benz d'aujourd'hui ont repris ce principe : ils sont équipés de poignées de porte encastrées en option. Celles-ci se déploient automatiquement dès que la clé du véhicule se trouve à proximité, et se rétractent dès que la voiture est verrouillée ou qu'elle démarre.

Technologie : la W 198 présentait bien d'autres nombreuses caractéristiques. Par exemple, la suspension exceptionnelle, la répartition presque idéale du poids et le moteur six cylindres innovant en font une super voiture de sport. C'était la première voiture de tourisme de série au monde à être équipée d'un moteur à injection à quatre temps avec injection directe. Ce mélange innovant a permis d'augmenter la puissance du moteur d'environ 25 %, passant des **125 kW** (170 ch) de la voiture de sport automobile à **158 kW** (215 ch). Cela permettait d'atteindre une vitesse de pointe de 250 km/h, une performance tout à fait extraordinaire au milieu des années 1950. Une autre nouveauté est le design de l'avant avec une grande étoile centrale.

Accueil enthousiaste : Le coup a réussi. La "Gullwing" attire sans peine des clients du monde entier, dans le segment très exclusif des super-sportives. La 300 SL Coupé a été produite à 1 400 exemplaires entre 1954 et 1957, suivie de la Roadster avec 1 858 exemplaires supplémentaires. Chaque 300 SL était déjà une icône à l'époque et continue de fasciner aujourd'hui encore.

Contacts :

Friederike Valet, +49 (0) 151 58 622 944, friederike.valet@mercedes-benz.com

Julia Löwenstein, +49 (0) 151 58 610 215, julia.loewenstein@mercedes-benz.com

Le musée Mercedes-Benz est ouvert tous les jours du mardi au dimanche, de 9h00 à 18h00.

Le guichet ferme à 17h00.

Inscriptions, réservations et informations : du lundi au samedi de 9h00 à 18h00 par téléphone au +49 (0) 711 17-30 000, par mail à classic@mercedes-benz.com ou en ligne à www.mercedes-benz.com/museum.

Photos et communiqués de presse : media.mercedes-benz.com/content/classic

Pour consulter le matériel multimédia : mercedes-benz-archive.com/museum

En tant qu'entreprise internationale, l'égalité des chances, la diversité, l'ouverture et le respect font partie des convictions fondamentales de Mercedes-Benz. Nous le démontrons dans notre façon de penser, d'agir et de communiquer. En principe, tous les termes sélectionnés incluent bien sûr tous les genres et identités.



Musée Mercedes-Benz



Musée Mercedes-Benz



@MB_Museum

Photos et vidéos

24C0024_001

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité, de 1945 à 1960. Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Vidéo : Vol d'un drone à travers les portes ouvertes.

24C0024_002

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité, 1945 à 1960. Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Vidéo : ASMR, intérieur et carrosserie.

24C0024_003

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité, de 1945 à 1960. Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Vue de gauche.

24C0024_004

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité, de 1945 à 1960. Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Vue de l'arrière.

24C0024_005

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité, de 1945 à 1960. Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Vue de l'avant droit.

24C0024_006

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Gros plan sur la porte papillon.

24C0024_007

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Cadre tubulaire du Roadster.

24C0024_008

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Gros plan de la porte papillon avec les ressorts de retenue.

24C0024_009

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Intérieur du côté passager.

24C0024_010

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Gros plan sur la poignée de porte escamotable.

24C0024_011

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Gros plan sur le feu de custode.

24C0024_012

Musée Mercedes-Benz, salle des légendes 4 : Miracle de l'après-guerre - Forme et diversité (de 1945 à 1960). Mercedes-Benz 300 SL Gullwing (W 198). Gros plan du levier de verrouillage de la vitre latérale, qui était amovible.

24C0024_013

Salon international du sport automobile à New York, du 6 au 14 février 1954. Présentation de la Mercedes-Benz 300 SL "Gullwing" (W 198, à l'avant) et de la 190 SL (W 121, en partie cachée juste derrière). (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 61995)

24C0024_014

Salon international du sport automobile à New York, du 6 au 14 février 1954. Présentation de la Mercedes-Benz 300 SL "Gullwing" (W 198, au centre) et de la 190 SL (W 121, derrière). (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 62043)