Mercedes-Benz Classic

Information presse
10 mars 2023

Première de la Pagode à Genève : la Mercedes-Benz 230 SL en mars 1963

- La "Pagode" succède aux 300 SL et 190 SL.
- Première voiture de sport au monde dotée d'une carrosserie de sécurité.
- Les 230 SL, 250 SL et 280 SL sont des classiques très convoitées.

Stuttgart. Il y a 60 ans, la marque présentait la Mercedes-Benz 230 SL (W 113) au salon de l'automobile de Genève, du 14 au 24 mars 1963. Sportive, confortable, elle a représenté un jalon dans le développement de la sécurité chez Mercedes-Benz. Les attentes du public étaient élevées à ce moment-là. En effet, la 230 SL remplaçait deux véhicules en même temps : la 300 SL Roadster (W 198) et la 190 SL (W 121). La W 113 a été construite jusqu'en 1971.

Les modèles 230 SL, 250 SL et 280 SL sont des Mercedes de collection très convoitées. En témoignent notamment les prix des exemplaires bien conservés de la série W 113 : l'étude de marché actuelle de « Classic Data » pour 2022/2023 indique 128 000 € pour une 230 SL en excellent état (grade 1) et 156 000 € pour une 280 SL. De nombreux propriétaires d'une SL "pagode" sont des clients du Mercedes-Benz Classic Center de Fellbach qui dispose d'une expertise unique dans tous les aspects des voitures classiques de haute qualité de la marque.

La sécurité des voitures de sport à l'avant-garde

En 1963, la 230 SL s'est imposée comme une voiture de tourisme confortable à deux places et très performante. Son design a été créé sous la direction de Friedrich Geiger. Il associe des lignes épurées au look SL classique, avec notamment une grande étoile centrale dans la calandre. Le toit rigide en option évoquait une association : sa surface de toit incurvée vers l'intérieur rappelait les temples asiatiques. C'est ce qui a valu à cette voiture de sport le surnom de "pagode". Paul Bracq a conçu le toit amovible du coupé.

Le niveau de sécurité de la W 113 était révolutionnaire pour les voitures de sport de l'époque. Le système de plancher de la 230 SL est issu des berlines Mercedes-Benz de la série W 111. Il a été raccourci et renforcé par rapport aux modèles à quatre portes. En 1959, la "Fintail" a été la première voiture de tourisme au monde dotée d'une carrosserie de sécurité, développée par Béla Barényi, pionnier de la sécurité chez Mercedes-Benz. La "Pagode" a été la première voiture de sport à bénéficier du principe d'une cellule passagers stable avec des zones de déformation à l'avant et à l'arrière. À cela s'ajoute le haut niveau de sécurité de conduite du châssis repris de la berline. Il a été adapté aux exigences du roadster. La suspension est ferme, mais d'un confort presque atypique pour une voiture

Mercedes-Benz Museum GmbH | Siège et tribunal d'enregistrement : Stuttgart, HRB No. 23165 |
Conseil d'administration : Marcus Breitschwerdt (président), Bettina Haussmann, Andreas Theel

* De plus amples informations sur la consommation officielle de carburant et les émissions spécifiques officielles de CO_2 des nouvelles voitures particulières sont disponibles dans la publication intitulée "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2 -Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" ["Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO_2 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.

de sport des années 1960. Pour la première fois sur une voiture de sport SL, une boîte de vitesses automatique à quatre rapports était disponible en option. La 230 SL était déjà équipée de freins à disque sur les roues avant. À partir de la 250 SL présentée en 1967, des freins à disque sur l'essieu arrière sont venus compléter l'équipement.

Mercedes-Benz a proposé cette SL successivement avec trois moteurs différents au cours de sa période de construction de huit ans. Elle se distinguait ainsi des modèles 300 SL et 190 SL. Les moteurs de ces deux premières voitures de sport de série dans la tradition SL, lancées en 1954, sont restés pratiquement inchangés jusqu'en 1963. Le moteur six cylindres sportif M 127 de la 230 SL est basé sur le moteur M 180 de la 220 SE. La cylindrée a été portée à 2 306 centimètres cubes pour le SL. Le moteur développait **110 kW** (150 ch), la vitesse maximale était de 200 km/h et la voiture de sport passait de l'arrêt à 100 km/h en 11,1 secondes.

Version "California" et meilleures valeurs d'accélération

Fin 1966, la 250 SL remplace la 230 SL. Son moteur six cylindres en ligne M 129 a une cylindrée de 2 496 centimètres cubes. Sa puissance **(110** kW/150 ch) et sa vitesse de pointe (200 km/h) correspondent à celles de la 230 SL. Toutefois, le couple plus élevé réduit le temps d'accélération de 0 à 100 km/h de 1,1 seconde. En outre, la 250 SL était équipée d'un régulateur de force de freinage, de disques de frein plus grands à l'avant et de freins à disque supplémentaires aux roues arrière.

Autre différence : la 250 SL était disponible en option avec un toit de coupé et une banquette arrière. Cette version "California" complétait la variante de carrosserie connue depuis la 230 SL en tant que roadster avec capote en tissu et toit de coupé amovible. Mercedes-Benz a présenté la version avec banquette arrière pour la première fois en mars 1967 au Salon de l'automobile de Genève. La "California" n'avait ni capote de roadster ni compartiment de capote pour faire de la place à la banquette arrière.

La 280 SL équipée du moteur M 130 à six cylindres en ligne de 2 778 centimètres cubes est apparue en 1968. Il s'agit de la troisième version de la série W 113, qui connaît le plus grand succès. La puissance passe à **125 kW** (170 ch). La 280 SL passe de 0 à 100 km/h en neuf secondes. Sa vitesse maximale était encore de 200 km/h. En mars 1971, la production de la W 113 s'arrête après un total de 48 912 véhicules construits. La 230 SL a été produite à 19 831 exemplaires, la 250 SL à 5 196 exemplaires et la 280 SL à 23 885 exemplaires.

Réussir dans le sport automobile :

Mercedes-Benz a également utilisé la 230 SL avec succès dans le domaine du sport automobile. La victoire d'Eugen Böhringer et de Klaus Kaiser au rallye marathon Spa-Sofia-Liège (plus de 5 000 km), du 27 au 31 août 1963, est remarquable. L'année suivante, le duo de pilotes a obtenu la troisième place dans ce rallye longue distance, également avec la 230 SL.

Contacts:
Peter Becker, +49 (0) 176 30 909 790, peter.becker@mercedes-benz.com
Frank Scheibner, +49 (0) 160 8 680 266, frank.scheibner@mercedes-benz.com
Julia Löwenstein, +49 (0) 151 58 610 215, julia.loewenstein@mercedes-benz.com

Demandes de renseignements par courriel à :
classic@mercedes-benz.com ou en ligne à www.mercedes-benz.com/classic

Photos de presse et autres communiqués de presse : group-media.mercedes-benz.com
Pour en savoir plus et consulter le matériel multimédia :
mercedes-benz-archive.com/museum

Musée de la Mercedes-Benz

Musée de la Mercedes-Benz

@MB_Museum

Légendes

23C0007_001
Mercedes-Benz 230 SL "Pagoda" (W 113). Prise de vue sur le circuit d'essai de l'usine Mercedes-Benz d'Untertürkheim, dans un virage en épingle à cheveux. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 2003DIG28)

23C0007_002
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Photo de genre aux sports d'hiver. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 2003DIG18)

23C0007_003
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Présentation au Salon international de l'automobile de Francfort-sur-le-Main (IAA) du 12 au 22 septembre 1963. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 63156-29A)

23C0007_004
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Présentation au Salon international de l'automobile de Francfort-sur-le-Main (IAA) du 12 au 22 septembre 1963. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 63160-5)

23C0007_005
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Esquisse de Friedrich Geiger, 13 février 1960. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 2007DIG2601)

23C0007_006
Mercedes-Benz 230 SL Pagoda (W 113) Gros plan sur le compartiment moteur. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : U41087)

23C0007_007
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Gros plan du tableau de bord avec la désignation du modèle. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : U41089)

23C0007_008
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Production à l'usine Mercedes-Benz de Sindelfingen. Photo datant de 1964. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : U23321)

23C0007_009
Mercedes-Benz 230 SL "Pagode" (W 113). Production à l'usine Mercedes-Benz de Sindelfingen (à gauche). La Mercedes-Benz 600 (W 100) est assemblée sur la chaîne de montage de droite. Photo de 1964. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : U24997)

23C0007_010
Voiture de rallye Mercedes-Benz 230 SL (W 113) pilotée par les futurs vainqueurs Eugen Böhringer et Klaus Kaiser (numéro de course 39) lors du rallye Spa-Sofia-Liège du 27 au 31 août 1963. Photo du point de contrôle à Karlsruhe. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : 63132-29A)

23C0007_011

Voiture de rallye Mercedes-Benz 230 SL (W 113) pilotée par Eugen Böhringer et Klaus Kaiser (numéro de course 31) lors du rallye Spa-Sofia-Liège du 25 au 29 août 1964. Böhringer/Kaiser ont obtenu la troisième place au classement général. (Numéro d'index de la photo dans les archives Mercedes-Benz Classic : U24275)