

7 PAGES SLOT

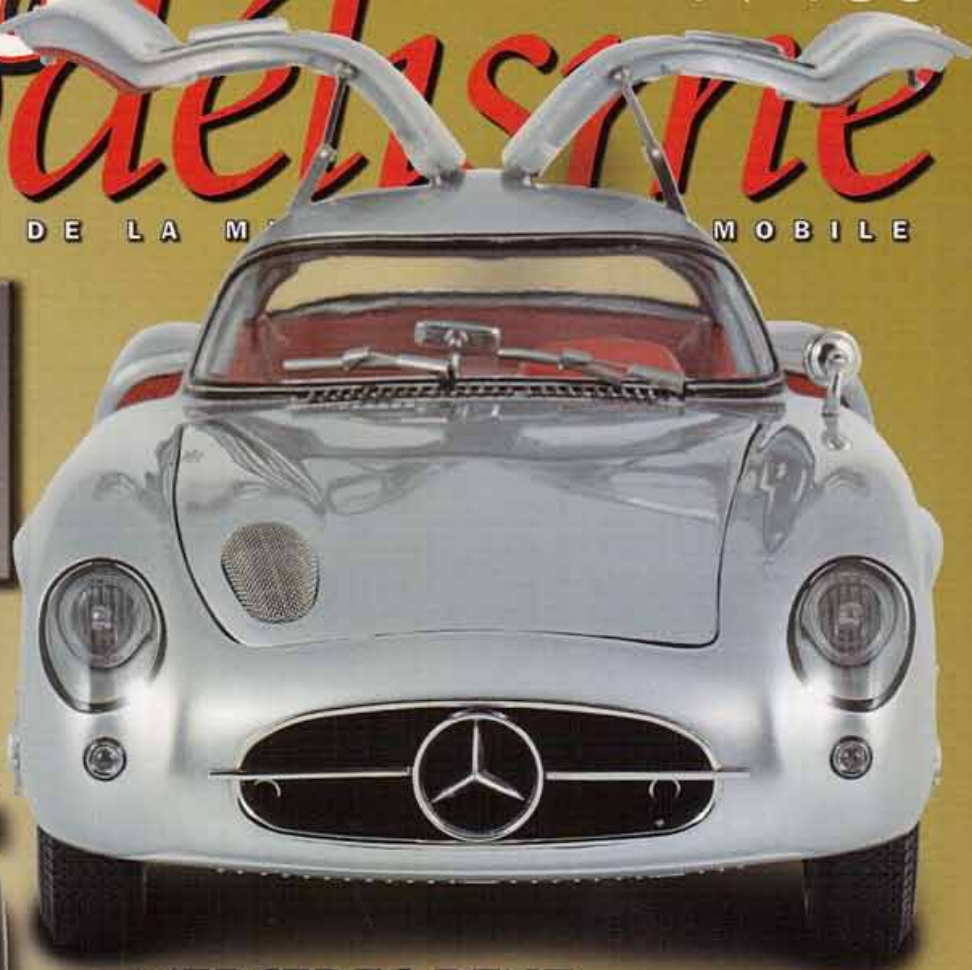


> **Mag**
Les scratches
de Don « Mythic »
Siegel

> **NISSAN R390 GT1**
AUTO ART 1/18



> **Thème**
Séries et films cultes



> **MERCEDES-BENZ**
300 SLR UHLENHAUT
CMC 1/18



> **GT BY CITROËN**
NOREV 1/18

> **Histoire Les Citroën SM**
en rallye



HOBBYMELL



DOM : 6,60 € - Italie : 7,40 € - Belgique : 6,40 €
GR : 6,20 € - Luxembourg : 6,40 € - Suisse : 10,80 S
Espagne : 6,40 € - Port. Cont. : 7,20 €
Canada : 10,20 \$

SEPTEMBRE 2010
M 01351 - 160 - F : 5,50 €



TEXTE
JEAN-LOUIS BLAISUIS

PHOTOS
CHRISTIAN BEDEI



CMC a eu accès au vrai coupé 300 SLR «Uhlenhaut», ce qui lui a permis de retracer sans aucune faute les formes exceptionnelles de cette Mercedes-Benz de légende.

La Mercedes-Benz 300 SLR «Uhlenhaut» est un éléphant blanc qui n'existe qu'en deux exemplaires, pieusement conservés au musée de la marque. CMC n'a donc eu aucune difficulté pour reproduire avec une extraordinaire précision ce coupé qui, bien que n'ayant jamais couru, occupe une place essentielle dans la légende de la marque à l'étoile.

De mois en mois, CMC se plonge dans le passé, et accessoirement le présent, de Mercedes-Benz et, en parfaite collaboration avec le constructeur de Stuttgart, reproduit les voitures ayant jalonné son histoire. Avec la 300 SLR «Uhlenhaut», les amateurs d'originalité vont avoir de quoi être particulièrement satisfaits puisque cette voiture se distingue autant par sa conception que par son destin. Rares sont en effet les Mercedes-Benz de course à n'avoir connu qu'une carrière «routière» et à s'être appropriées le nom de leur concepteur.

LA BIEN NOMMÉE

C'est pourtant bien ce qui est arrivé à ce coupé 300 SLR dont la naissance et l'histoire sont intimement liées à la volonté d'un homme, Rudolf

Uhlenhaut. Ingénieur et responsable des études de la marque allemande, c'est lui qui est chargé de développer les voitures destinées à disputer le Championnat des voitures de Sport. Il n'y va pas par quatre chemins et décide d'utiliser tout simplement la base mécanique de la monoplace W196 qu'il habille d'une carrosserie spécifique. Pour les circuits possédant de longues lignes droites, sur lesquelles l'aérodynamisme joue un grand rôle, il préconise le recours à une carrosserie de coupé, avec un profilage performant. Néanmoins, les pilotes se souviennent du bruit et de la chaleur régnant dans l'habitacle des précédentes 300 SL et préfèrent une carrosserie ouverte. Sur les huit W 196 fabriquées, Uhlenhaut fait néanmoins réaliser deux coupés dont aucun pilote ne prendra jamais le volant ! Possédant lui-même un réel talent en matière de pilotage,

FICHE TECHNIQUE	Fabricant	CMC
	Echelle	1/18
	Référence	M-076
	Matière	Zamak
DIMENSIONS		
	L :	4300 mm - H : 1210 mm
	largeur :	1740 mm - Emp : 2370 mm



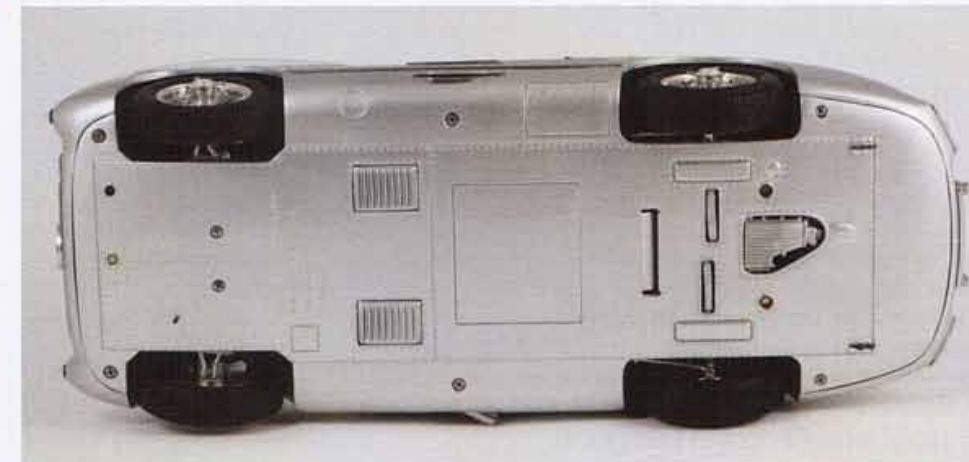
L'installation de portes « papillon » ne constitue pas un exercice de style, mais ce sont la conception et les dimensions du châssis tubulaire qui dictent ce choix. CMC a même reproduit les supports métalliques les maintenant en position ouverte.



Si la ligne générale reste proche de celle du coupé 300 SL, le profil montre bien la dimension nettement plus généreuse de la lunette qui s'inscrit dans une continuité avec le coffre.

JOYAU ÉTOILÉ

il s'en attribue un en voiture de service, transformant ainsi cette voiture de course en voiture routière. Il ne le sait pas, mais en agissant ainsi, il fait entrer ce coupé, auquel il va donner son nom, dans la légende, avant de le faire entrer, grâce à CMC, dans les vitrines des collectionneurs. En apparence, la voiture, autant à l'échelle 1 qu'au 1/18^e, ressemble assez fortement à une 300 SL de tourisme mais, dans les détails, les différences montrent la vraie nature sportive de la 300 SLR. Pour la carrosserie, l'aluminium de la vraie laisse place, sur la miniature, au zamak. Toute la partie basse reprend les lignes vues sur les roadsters utilisés notamment aux Mille Miglia et au Mans. Des nervures, comme sur les 300 SL de tourisme, soulignent les passages de roues mais uniquement à l'avant et accentuent le dynamisme. Les phares, très bien reproduits, sont protégés par un globe



La recherche de l'efficacité aérodynamique a conduit les ingénieurs de Mercedes-Benz à caréner totalement le plancher de la 300 SLR, ce qui empêche, sur la miniature, d'apprécier toute la reproduction des organes mécaniques qui sont bien présents.



CMC a traité avec beaucoup de finesse la grille de capot, les clignotants, les phares et surtout la calandre qui fait une large place à la célèbre étoile.



CMC a reproduit dans tous ses détails l'instrumentation complète qui figure sur le tableau de bord. Le grand volant agit sur la direction.



Chez CMC, le réalisme n'est pas un vain mot comme le montre la reproduction du joint de caoutchouc et du jonc chromé qui entourent le pare-brise, des essuie-glaces, des rétroviseurs et de la grille d'aération aménagée sur l'avant réellement ajourée.



Comme les vraies, les vitres latérales sont dotées de déflecteurs orientables destinés à rafraîchir l'habitacle.



Dans le coffre, on retrouve les deux roues de secours que Mercedes-Benz installe systématiquement sur toutes les 300 SLR.



Même les éléments cachés figurent sur ce modèle, ici le réservoir d'essence qui n'est visible que si l'on enlève les roues de secours.



Sous cet angle, et si l'on excepte l'absence de pare-chocs, la 300 SLR Uhlenhaut a toutes les apparences d'une voiture de tourisme.



en plastique cristal et une volumineuse étoile en plastique métallisé orne l'ouverture frontale. Sur le capot, la même prise d'air que celle qui existe sur le roadster est aménagée sur le côté droit et elle reçoit une vraie grille. Sur les flancs, des ouïes d'extraction permettent l'évacuation de l'air chaud du moteur et, sur le côté droit, CMC a bien fait figurer les deux tubes d'échappement. La décoration, évidemment réduite, ne comporte que l'étoile, le monogramme 300 SLR et la lettre D, initiale de Deutschland, apposés sur le coffre.

FIDÉLITÉ GERMANIQUE

La miniature est dotée, comme la vraie 300 SLR, de roues à rayons et il est inutile de décrire une nouvelle fois la technique employée par CMC pour les réaliser. Les rayons métalliques sont tout simplement mis en place un à un, ce qui confère aux roues un indéniable réalisme, accentué par la présence de vrais papillons dévissables pour

Rudolf Uhlenhaut a tout simplement décidé d'utiliser la base mécanique de la monoplace W196

les tenir en place. Fidèle à l'extérieur, la 300 SLR de CMC l'est tout autant à l'intérieur, à commencer par l'habitacle auquel on accède en ouvrant les deux portes « papillon ». Celles-ci sont dotées de vitres et au centre de chacune d'entre elles est aménagé un déflecteur réellement ouvrant. Derrière le grand volant dont la jante imite le bois sont disposés deux grands cadrans, comportant le compte-tours et le tachymètre, et trois autres plus petits. Le pédalier, le levier de changement de vitesses, le rétroviseur intérieur et les divers boutons sont tous rapportés. Comme sur toutes les Mercedes-Benz de course de l'époque, les

sièges sont recouverts de vrai tissu à carreaux. En ce qui concerne la mécanique, l'ouverture du capot constitue un vrai régal puisque le huit cylindres en ligne de 2982 cm³ se dévoile avec tous ses accessoires. On sait que CMC ne se contente pas d'évoquer les formes et les volumes. Les techniciens de la firme mettent en effet un point

Chaque roue à rayons constitue une pièce de joaillerie et c'est un papillon tripale qui assure leur fixation.

d'honneur à reproduire chaque élément, chaque fil et chaque tubulure et ils obtiennent ici un résultat étonnant puisque l'on peut tout observer dans le détail, depuis le complexe système d'injection Bosch jusqu'à l'échappement, en passant par le dispositif d'alimentation en air et l'allumage. A l'avant du moteur, CMC a reproduit les deux volumineux tambours de frein. Enfin, on retrouve le même soin à l'arrière de la voiture en ouvrant le coffre qui accueille deux roues de secours sous lesquelles se dissimule le réservoir d'essence.

Chaque collectionneur pourra-t-il un jour reconstituer en totalité dans ses vitrines l'exceptionnel musée élaboré par Mercedes-Benz ? On est certes encore loin du compte, mais avec CMC, on en prend le chemin et cette 300 SLR Uhlenhaut vient compléter une série déjà fort appréciable, dans laquelle figurent déjà les plus célèbres voitures de course nées à Stuttgart. ●

NE PAS CONFONDRE !

Si pour le commun des mortels, tous les coupés Mercedes-Benz à portes « papillon » sont des 300 SL, il convient de bien les distinguer, car entre les uns et les autres, les différences sont plus importantes que les ressemblances. L'histoire commence en 1952 avec les W194 qui sont d'authentiques machines de course, gagnantes des 24 Heures du Mans et de la Carrera Panamericana, reproduites par CMC. Le 6 février 1954, au Salon de New-York, le constructeur de Stuttgart présente le Coupé 300 SL portant la désignation W198. C'est un véhicule de Grand Tourisme qui deviendra très vite célèbre et qui existe au 1/18^e chez B-Burago et Kyosho. Enfin, le coupé 300 SLR Uhlenhaut Type W196S - et la lettre « R » a toute son importance - n'est rien d'autre qu'une voiture de compétition semblable, à la carrosserie près, à la gagnante des Mille Miglia en 1955, elle-même dérivée de la W196 de Formule 1, toutes les deux reproduites notamment par CMC.



Mercedes-Benz 300 SL W194 CMC.



Mercedes-Benz 300 SLR W196S Mille Miglia CMC.



Parmi tous les fabricants de miniatures, CMC est celui qui respecte le mieux la mécanique : la reproduction du huit cylindres en ligne de la 300 SLR Uhlenhaut en apporte une nouvelle fois la preuve !