

MATCH

**Daimler Double-Six (1991)
vs Mercedes-Benz S 600 L (1997)**

Duel à Buckingham

Aussi différentes soient-elles, ces deux limousines proposent ce qui se fait de mieux dans les années 1990 en matière de raffinement, y compris un V12. Un prestige et un confort tels qu'elles se feront une place jusque dans la cour de la famille royale britannique !

TEXTE : RAPHAËL CRABOS
PHOTOS : DANIEL DENIS



S'il ne devait rester qu'une seule motorisation pour représenter le segment des luxueuses limousines, le choix se porterait naturellement sur un V12. Courant 1972, Jaguar décide de passer au niveau supérieur et de se réinviter dans la cour des fabricants de berlines de prestige. Le moteur disponible depuis quelques mois sur la Type E débarque ainsi sur la berline XJ : un V12 de 5,3 l plus coupleux et souple que le 6-cylindres XK. Pour aller encore plus loin, une version Daimler est proposée en couronnement de la gamme. La XJ12 troque ainsi son appellation pour la plus évocatrice Double-Six, utilisée par l'entreprise de 1926 à 1938 et synonyme de confort suprême. Avec la série 3, une cure de rajeunissement va être effectuée en 1979 sous la direction de Pininfarina,

réhaussant le pavillon, agrandissant les pare-chocs et offrant un nouveau regard au félin. Environ 10 000 exemplaires de Double-Six de troisième série seront assemblés jusqu'au début des années 1990. C'est alors la berline la plus rapide du monde, avant qu'un certain constructeur allemand ne vienne jouer les trouble-fête...

Surenchère permanente

Mercedes est alors au sommet avec sa 560 SE. Pourtant, la concurrence commence à se faire sérieusement menaçante. Conscient de la montée en puissance de BMW et de la sortie prochaine d'un V12 sur la 750i, on décide de frapper un grand coup à Stuttgart. Un projet colossal se met alors en branle, sous le nom de



code 140. L'objectif est de décourager la concurrence allemande à se lancer sur ce segment – et si possible faire des dégâts collatéraux en Angleterre – en fixant de nouvelles références en matière de luxe. Une surenchère à grands coups de milliards de Deutsche Marks qui va passer par davantage de puissance, de confort, de technologie, d'équipements... et de poids. Tout ce que Mercedes peut mettre dans sa Classe S est mis. Problème, Lexus débarque avec une LS 400 moderne et suréquipée, et la BMW série 7 est élue plus belle voiture de l'année 1987. Pas question de s'arrêter ! Les budgets sont engloutis et même largement dépassés. Fruit d'un travail mené conjointement par deux Français, Bruno Sacco et Olivier Boulay, et Wolfgang Peter, l'ingénieur en chef maison, la W140 débarque au Salon de Genève 1991 avec deux ans de

retard. 25 % plus chère que sa devancière et son style décrié vont faire grincer des dents, mais qu'importe, Mercedes vient peut-être de dévoiler la meilleure voiture du monde dans sa version V12. Au point même de venir remplacer certains félins en colère dans les plus hautes instances britanniques. Le jeu en valait-il la chandelle ? Réponse trente ans plus tard ! ■

Nous remercions Mathieu Duchemin et Olivier Hotton, nos sympathiques propriétaires du jour, pour leur bonne humeur et la mise à disposition de ces deux joyaux des années 1990. Un grand merci également au Club Mercedes-Benz France de nous avoir déniché un si bel exemplaire. Enfin, un très grand merci à Equipe Europe pour leur accueil dans ce superbe écrin.

Vie à bord

MISE EN BOUCHE

Nos limousines de grand luxe ont décidé de jouer de leurs charmes pour séduire leurs chanceux passagers. Par cette glaciale journée d'hiver, la campagne seine-et-marnaise se réveille au son feutré de deux V12 d'anthologie aux aspects bien différents. Déjà bien rares en leur temps, elles ont peu à peu disparu de la circulation pour réapparaître plus fringantes que jamais. À bien y regarder, la ligne de la Daimler n'a pas trop évolué depuis les premières Jaguar XJ de 1968, subtilement retouchée par le célèbre carrossier italien. Pour sa part, le moins que l'on puisse dire, c'est que le style de la Mercedes S 600 ne fait pas dans la finesse ! La fluidité de sa devancière est de l'époque ancienne : à la nostalgie, on préfère ici un condensé extrême de technologie, rehaussé par d'énormes montants et d'immenses surfaces vitrées. Prenez place et installez-vous confortablement dans votre limousine favorite...

POSITION DE CONDUITE

En déployant sa Classe S, Mercedes n'a fait aucune concession pour garantir un accueil optimal à ses passagers. La porte est énorme et accuse son poids. Il faut dire que, mis bout à bout, le cuir, les boiseries, les haut-parleurs et les commandes électriques, ça pèse lourd ! D'autant plus que l'acier allemand est robuste (les mauvaises langues diront que la corrosion permet de gagner du poids chez nos amis



Les fauteuils séparés et l'espace pour les jambes sont dignes d'un palace.

anglais). On est de fait généreusement accueilli par l'épaisse sellerie (en cuir, est-ce utile de le préciser ?). Il y a de la place à revendre. Détail amusant : le réglage dans toutes les positions possibles de l'assise et du dossier (un vrai clic-clac !) se fait *via* des commandes en forme de siège dans les contre-portes. Vu d'ici, une impression de dominance se dégage. Comme si l'on gagnait en prestance et en assurance dès qu'on s'installait à bord. L'étoile en bout de capot n'y est pas étrangère. La Daimler joue de son côté la carte de la tradition, avec un intérieur qui respire bon l'Angleterre des années 1970. Un temps de retard pas dénué de charme : on se retrouve à quelques détails près vingt ans en arrière dans une XJ6. Aussi étonnant que cela

puisse paraître, l'espace pour les jambes est restreint et l'on se sent plus à l'étroit. Comme dans un salon anglais, en somme.

PLACES ARRIÈRE

Une fois n'est pas coutume, les passagers à l'arrière sont traités avec davantage de confort que le conducteur et son copilote. C'est qu'il faut être confortablement installé pour signer des documents importants ou se rendre avec son chauffeur au rendez-vous suivant ! Mention spéciale à la Double-Six et à ses élégantes liseuses dans les coins. S'il y a bien trois places sur le papier, on notera d'ailleurs que les sièges (laissons la banquette aux autos populaires) sont dimensionnés pour deux personnes, avec à chaque fois un large

"Le V12 est comme un éléphant dans un magasin de porcelaine, où il joue le rôle de la céramique."



La S 600 est synonyme de démesure et d'opulence. Toutes ses caractéristiques donnent le vertige.



MERCEDES-BENZ S 600 L, 1997

Moteur V12 ouvert à 60° en position longitudinale AV, tout alu, 5 987 cm³ (89 x 80,2 mm), 394 ch DIN à 5 200 tr/min, 58,1 mkg à 3 800 tr/min, rapport volumétrique 10 à 1, 4 soupapes en V par cylindre, 2 x 2 arbres à cames en tête (chaîne), vilebrequin 7 paliers, injection électronique.

Transmission aux roues AR, boîte automatique 5 rapports, pont 2,65.

Direction à circulation de billes, avec assistance.

Freins hydrauliques, disques AV/AR(ventilés), avec assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV à leviers triangulés transversaux doubles ; AR à essieu multibras (leviers transversaux et obliques, barre de connexion) et réglage automatique du niveau. AV/AR ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice.

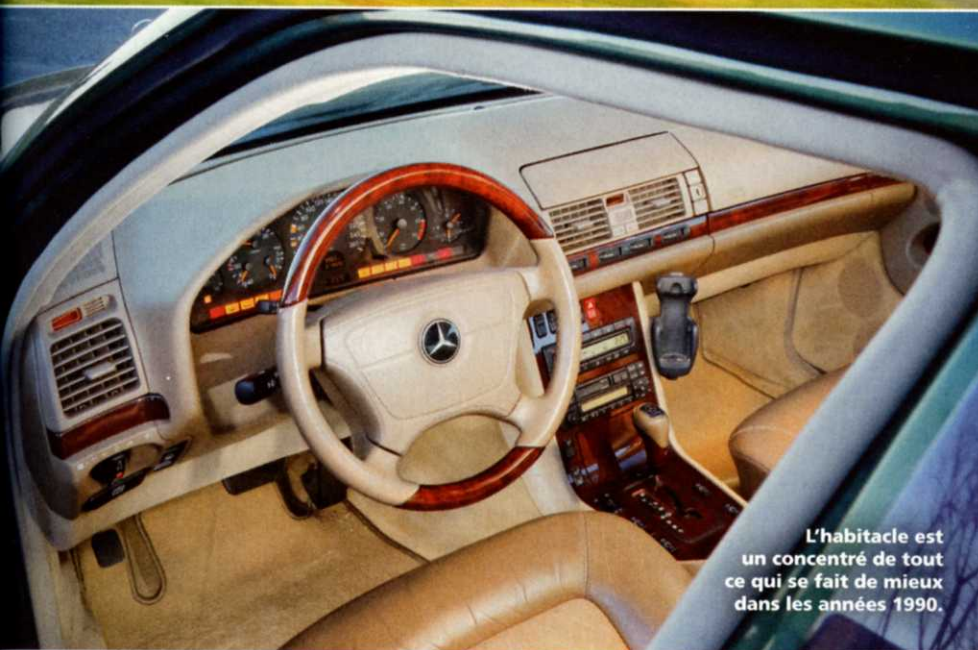
Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places.

Dimensions longueur 5,21 m, largeur 1,89 m, hauteur 1,49 m, empattement 3,14 m, voies AV/AR 1,61/1,58 m, coffre 525 l.

Roues jantes alu, pneus 235/60 ZR 16 (Goodyear Excellence sur modèle essayé).

Poids (à vide) 2 115 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 250 km/h (limitée électroniquement), 0 à 100 km/h 6,6 sec.



L'habitacle est un concentré de tout ce qui se fait de mieux dans les années 1990.

accouoir central. L'espace aux jambes n'est pas trop mesuré, même avec des passagers juste devant. La Daimler et ses 2,865 m d'empattement doit toutefois s'incliner face aux 3,14 m de la Mercedes, qui profite d'une extension de 10 cm dans cette version *Lang* (longue).

COFFRE

Reines de leur segment, les deux autos disposent d'une importante malle pour emporter attachés-cases et autres contrats. Notre beauté fatale britannique va pourtant avoir bien du mal à prendre l'avantage sur ce point face à la statutaire S 600. Son volume de chargement de 390 l ne fait guère le poids en comparaison avec les 525 l de sa concurrente. Admirez ces deux coffres entièrement recouverts de moquette ! Peu élégantes à la vue de tous, les roues de secours ont trouvé refuge sous le plancher.

ÉQUIPEMENT/FINITION

Les deux fleurons de l'industrie du luxe ne reculent devant aucun stratagème pour mettre à l'aise leurs occupants. Pas même de vulgaires monogrammes pouvant

indiquer la motorisation qui se cache sous le capot. La Mercedes fait même l'impasse sur l'ensemble des badges extérieurs. Seule la discrète double sortie d'échappement et l'inscription sur le sélecteur de boîte de vitesses peuvent titiller la curiosité et donner une idée de ce qui se cache sous le capot. Notre Allemande fait aussi le plein d'équipements pour proposer un condensé jamais vu sur une auto de série : double vitrage (que l'on confondrait presque avec du blindage), fermeture assistée, vitres anti-pincement, toit ouvrant électrique, aide au stationnement et à la conduite, essuie-phares, essuie-glaces et buses chauffantes, climatisation automatique bi-zone, filtre à charbon actif, cuir à profusion, boiseries, moteurs électriques et Airbags partout... Bref, tout ce qui se fait de mieux, et que même des berlines de milieu de gamme d'aujourd'hui envient. Le bloc d'instrumentation est aussi imposant que le reste, avec pléthore de boutons dignes d'un appareil aéronautique. Dans la Double-Six, on a beau s'être modernisé en conséquence, on conserve cette touche de raffinement propre aux modèles britanniques. L'habitacle clair de

la S 600 fait face ici à une sellerie noire en cuir rehaussée par de la ronce de noyer marquetée. Nulle part la mention de Jaguar n'est faite. La Daimler s'est davantage embourgeoisée, adoptant les cannelures caractéristiques sur sa calandre et sa poignée de coffre, et un jonc chromé sur le tour de caisse. Dans l'habitacle, la finition se distingue par une moquette en laine à poils longs et les assises arrière à dossiers séparés.

Vie à bord

DAIMLER : **8/10**

MERCEDES : **10/10**

DAIMLER DOUBLE-SIX, 1991

Moteur V12 ouvert à 60° en position longitudinale AV, tout alu, 5 343 cm³ (90 x 70 mm), 264 ch DIN à 5 250 tr/min, 38,5 mkg à 2 750 tr/min, rapport volumétrique 11,5 à 1, 2 soupapes par cylindre, 2 x 1 arbre à cames en tête (chaîne), vilebrequin 7 paliers, injection électronique indirecte Bosch-Bendix-Lucas.

Transmission aux roues AR, boîte automatique GM Turbo Hydra-Matic 3 rapports, pont 2,88.

Direction à crémaillère, avec assistance.

Freins hydrauliques, disques ventilés AV, disques pleins *in-board* AR, avec assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV à leviers triangulés transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice ; AR avec bras inférieurs à fourche, demi-arbres oscillants porteurs et jambes de poussée longitudinale, doubles ressorts hélicoïdaux de chaque côté et amortisseurs coaxiaux.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places.

Dimensions longueur 4,96 m, largeur 1,77 m, hauteur 1,37 m, empattement 2,865 m, voies AV/AR 1,48/1,495 m, coffre 390 l.

Roues jantes alu, pneus 215/70 VR 15 (Dunlop Sport Classic sur modèle essayé).

Poids (à vide) 1 930 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 223 km/h, 0 à 100 km/h 9,5 sec.

Performances

MOTEUR

Fidèle à la tradition, la motorisation la plus noble que l'on puisse retrouver sous le capot d'une Daimler est un V12. Il s'agit ici d'une version *High Efficiency* (haute efficacité) du bloc d'origine, lui-même extrapolé des expérimentations faites pour Le Mans. Ses 5 343 cm³ délivrent 264 ch. Une mécanique étonnante par sa souplesse et son feutrement, dont on peine à discerner le démarrage. Je me fais d'ailleurs surprendre à continuer de tourner la clé alors que le bloc est déjà éveillé : le démarreur est plus bruyant ! Un murmure à l'oreille des chevaux endormis, et les voilà qui s'élancent dans une course sans fin. Ce n'est que passé les 4 000 tr/min qu'ils commencent à donner de la voix, mais les 38,5 mkg atteints très bas dans les tours incitent à privilégier une conduite sur un filet de gaz. Le constat est un peu similaire du côté de la Mercedes, quoique bien mieux présentée : des fils et des tuyaux s'entremêlent dans un joyeux bazar sous le capot de la Double-Six ! Il ne



La ligne générale n'a que très peu évolué depuis la première Jaguar XJ, et paraît bien fine face à la Mercedes.



Marqueterie foncée et cuir à profusion : bienvenue dans une Daimler qui respire bon les années 1970.

faut pas oublier que nos amis allemands sont les pros de la logistique. Ils sont parvenus à faire rentrer au chausse-pied ce volumineux bloc. Un V12, mais pas n'importe lequel : le M120 est le premier dans une Mercedes de série. Ses chiffres autant que sa technologie ont de quoi donner le tournis : 5 987 cm³, deux doubles arbres à cames en tête, une distribution variable à l'admission, 48 soupapes, 58,1 mkg de couple, et une puissance impressionnante de 394 ch ! Un éléphant dans un magasin de porcelaine, où la mécanique joue le rôle de la céramique.

BOÎTE DE VITESSES

Mercedes et les boîtes automatiques, c'est une romance qui dure. Depuis 1996, un 5^e rapport est venu moderniser la transmission et offrir un meilleur agrément de conduite. Ce n'est pas pour autant qu'elle gagne en réactivité. À la première injonction sur la pédale de droite, il faut attendre avant que l'action ne se répercute et que le *kick-down* ne mette un coup de pied dans l'arrière-train. L'absence d'à-coups ou de passage à vide est un confort enviable par bien des constructeurs. En face, la boîte de la Daimler, d'origine GM, paraît presque archaïque. C'est peu dire en sachant que les prémices de la Turbo Hydra-Matic remontent au milieu des années 1960. Les trois rapports passent à mi-régime, même le pied écrasé sur l'accélérateur. Ce n'est qu'en la bloquant manuellement en 2^e que

l'auto peut alors monter dans les tours avant de reprendre son allure de croisière. Avantage notable pour la Mercedes !

LES CHIFFRES

La Mercedes est une cathédrale d'acier (et un peu d'alliage) qui nécessite 10 l d'huile, 18 l de liquide de refroidissement, et jusqu'à 100 l d'essence pour se mettre en marche. Toute cette débauche de luxe et de technologie pèse évidemment lourd : 2 115 kg sur la balance ! En dépit de ces chiffres vertigineux, la poussée est phénoménale et semble sans fin. Seule la bride placée à 250 km/h est en mesure de lui résister. Le 0 à 100 km/h est expédié en 6,6 sec. ! En face, la Daimler fait office de petit joueur avec ses 223 km/h et ses 9,5 sec. pour réaliser le même exercice. Une force tranquille, mélange de vigueur et de douceur, qui n'est pas ridicule pour autant. Côté poids, on est même plus léger avec 1 930 kg. La S 600 en impose dans tous les domaines. Ses dimensions sont davantage celles d'un tank que d'une auto : 5,21 m de long (+ 25 cm), 1,89 m de large (+ 12 cm), 1,49 m de haut (+ 12 cm). Elle est toutefois nettement plus maniable que la Daimler. Son diamètre de braquage n'est que de 12,5 m, contre 13,4 m pour sa concurrente.

Performances
DAIMLER : 7/10
MERCEDES : 9/10

Comportement

TENUE DE ROUTE

V12 ou non, la Classe S se manie comme toute autre Mercedes. On n'est pas dépay-sé avec le maniement du grand volant garni de bois. Conçue pour parcourir de grandes distances à vive allure sur autoroute, elle a tendance à prendre du roulis dans les courbes rapides, même si le châssis ne se laisse pas déborder par toute cette débauche de poids. Elle profite même d'un amortissement piloté, évitant les mouvements de caisse et prodiguant au train avant une réactivité bien appré-ciable. La Daimler rehausse le ton avec un touché de route et un agrément de conduite étonnants. L'auto ne chavire pas dans les virages et semble posée sur des rails. Bien sûr, dans les deux cas, mieux vaut ne pas trop chercher les limites sur chaussée humide : deux tonnes en propul-sion avec autant de puissance ne font jamais bon ménage.

FREINAGE

Nos deux limousines peuvent compter sur des disques pour ralentir leur cadence. Sur la Daimler, on a fait le choix de monter des modèles ventilés à l'avant et de faire confiance de l'autre côté aux bons vieux disques pleins *in-board* placés de part et d'autre du différentiel pour limiter le poids non-suspendu. Malgré ça, l'auto décélère plus qu'elle ne freine, à moins de monter fort sur la pédale du milieu. Côté Mercedes, c'est à l'arrière que l'on a préféré monter des disques ventilés. Le constat est un peu similaire, avec un poil plus de mordant (et des aides qui entrent plus rapidement en scène).

DIRECTION

Une nouvelle fois, le passage derrière le volant surprend par sa simplicité. Fini



La Double-Six est le summum du luxe chez Jaguar, avec ses dossiers séparés et sa moquette en laine à poils longs.

le temps des manœuvres périlleuses où il fallait se battre avec le volant pour décrocher les roues de l'axe. Que ce soit la direction à crémaillère de la Daimler ou à billes de la Mercedes, toutes deux réagissent au moindre mouvement et prodiguent une impression de légèreté, grandement aidée par les assistances modernes. La douceur de l'Allemande a pour limite un rappel un peu léger, impliquant de toujours accompagner le volant.

SUSPENSION/CONFORT

La S 600 est faite pour avaler de l'asphalte dans un cocon hermétique. L'essieu multibras à l'arrière est habituel chez Mercedes, mais ce qui l'est moins c'est que la suspension avant est supportée par un berceau auxiliaire. Avec ça, fini les bruits et vibrations. L'amortissement est piloté et se durcit progressivement.

On a même droit à l'arrière à un système hydropneumatique pour garantir une assiette constante. Un confort chancelier avec toutes les commandes électriques et les moelleux sièges. Une expérience qui donne l'impression d'être dans un caisson d'isolation sensoriel, coupé du monde extérieur. Les passagers évoluent sur un nuage de deux tonnes, et c'est peut-être aussi sa limite : elle est un peu trop édulcorée face à la Daimler. Tout est assisté, aucune information ne remonte. On passera sur le mode "sport" (sic). L'Anglaise profite d'un confort un cran en dessous, mais reste à bonne distance grâce à ses liaisons au sol communicatives. Plus vivante, donc.

Comportement

DAIMLER : 9/10

MERCEDES : 8/10



La présentation du légendaire V12 est "un peu" moins ordonnée que chez sa concurrente...



Pendant quelques années, les Jaguar XJ12 et Daimler Double-Six ont été les berlines les plus rapides du monde.

Entretien

PIÈCES DÉTACHÉES

Qu'il s'agisse d'autos populaires ou de prestigieuses limousines, nos amis britanniques regorgent de fournisseurs et les sites affluent pour trouver la pièce tant recherchée. Nombre d'éléments de la Double-Six ont été montés sur les Jaguar ou autres modèles contemporains en Perfide Albion. Tout ou presque se trouve ainsi sans grande difficulté, à l'exception évidente de certaines marqueteries spécifiques à la Daimler, moins diffuse. Et ceci à des prix qui restent somme toute accessibles. Constat similaire côté Mercedes avec pratiquement toutes les références trouvables en quelques clics, mais à des prix nettement plus élevés.

BON À SAVOIR

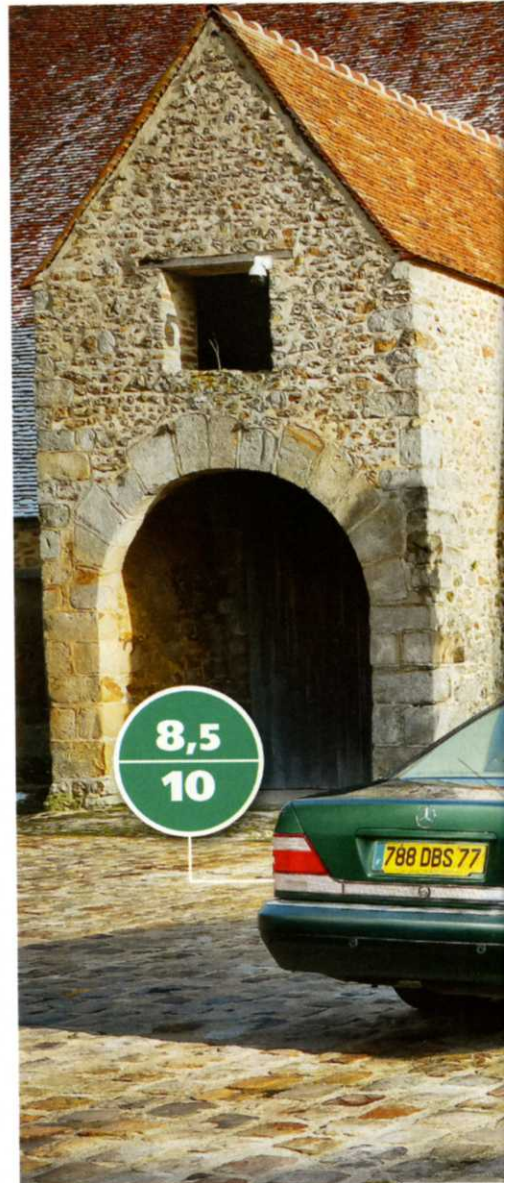
Dans les deux cas, les V12 profitent d'une longévité sans faille. Côté Mercedes, les points à contrôler concernent les fonctions électriques. C'est une usine à gaz pour que tout soit opérationnel. Surveillez le fonctionnement de la climatisation : si l'évaporateur, derrière le tableau de bord, est à remplacer, l'opération se compte en dizaines d'heures (et en milliers d'euros). La transmission n'est pas assortie d'un entretien spécifique, ce qui signifie que nombre d'autos n'ont pas reçu de suivi de ce côté-ci, et augmentant les risques de défaillance. L'huile est à changer tous les 40 000 km environ. Autre problème récurrent, le faisceau d'injection d'essence peut se montrer défaillant (fissures prématurées sur les modèles pré-1996). Cela se remarque par une perte de puissance, un ralenti irrégulier, un calage ou une impossibilité de démarrer. Sur les autos pré-1994, les catalyseurs ont été responsables de quelques casses de blocs. Regardez aussi le faisceau moteur (qui supporte mal la chaleur) et les suspensions. La mécanique est très endurante, et l'on retrouve

ce constat chez Daimler, à condition que le moteur et la boîte aient été scrupuleusement entretenus. Un circuit de refroidissement en excellent état est primordial : le V12 chauffe très rarement, mais dès les premières montées en température, il est impératif de s'arrêter. Surveillez aussi les suspensions, mises à mal par le poids du bloc (même combat chez Mercedes). Le principal souci est la corrosion, qui attaque les ailes et le bas des portières, et les pépins électriques inévitables. La consommation n'est pas incohérente. Elle est même plutôt sage si le conducteur sait l'être. La Mercedes est donnée pour 12,5 l en utilisation normale et jusqu'à 25 l en ville, la Daimler pour 11,1 l et 22,3 l dans les mêmes conditions. En réalité, on est un peu au-dessus, mais cela dépend aussi de la santé du moteur et des périphériques. Avant tout achat, rapprochez-vous des différents clubs pour éviter les déconvenues et profiter de conseils. Citons par exemple le Club Mercedes-Benz France (www.mb-france.mercedes-benz-clubs.com), l'association Mercedes-Benz Classe S W140 C140 France (www.mercedes-benz-classe-s-w140-c140.business.site), le French Jaguar Drivers' Club (www.fjdc.fr) ou encore l'Amicale XJ (<http://wp.amicalexj.com>).

BUDGET

Dire que cette génération de Classe S est délaissée serait mentir, étant considérée par beaucoup comme "la meilleure". Elle profite tout de même d'une cote d'amour inférieure à celle des autres berlines Mercedes contemporaines ou antérieures. De quoi permettre de s'offrir un monument de la route à prix raisonnable, toutes proportions gardées, en comparaison avec les prestations et les performances offertes. L'entretien est en revanche à la hauteur de la démesure du modèle, et beaucoup semblent l'avoir oublié. Raison pour laquelle les exemplaires en

excellent état comme celui présenté ici sont pour ainsi dire désormais introuvables ou s'échangent entre connaisseurs. Comptez entre 35 000 € et 40 000 € pour un très bel exemplaire, même si les premières annonces débutent 20 000 € plus bas. Méconnue et profitant des mêmes



Olivier Hotton : « Un V12 à 21 ans ! »



Il est de ces autos qui marquent à jamais. La prestance de la Classe S n'a jamais laissé Olivier Hotton insensible. « Depuis tout petit, je suis en admiration devant cette auto. Pour tout ce qu'elle représente, les moyens mis en place par Mercedes pour en faire la meilleure berline du monde, et son allure unique. Avec ses lignes taillées à la serpe, elle ne ressemble à aucune autre et préfigure les modèles qui ont suivi. Ça a été le coup de cœur immédiat en voyant cette originale configuration. Elle a été vendue neuve à la concession Mercedes-Benz de Fontainebleau (NDLR : les voisins de la rédaction !). J'avais tout juste 21 ans lorsque je l'ai achetée au début des années 2000. On a dû me prendre pour un fou à vouloir rouler dans un V12 si jeune. Presque vingt ans plus tard, elle est toujours là. C'est une parfaite auto pour partir en week-end entre amis, même s'ils tiquent un peu au moment de diviser les frais d'essence ! Pour une utilisation plus régulière, j'ai aussi une S 320 de la même génération. Je suis un incondicional du V12 que je considère comme la meilleure motorisation, mais il faut reconnaître que le 6-cylindres est un compromis de choix. »

avantages (et inconvénients), une très belle Daimler Double-Six oscille entre 20 000 € et 30 000 €.

Entretien

DAIMLER : **8/10**

MERCEDES : **7/10**

"Voyager en silence à bord de ces limousines donne l'impression d'être coupé du monde extérieur."

Conclusion

Au terme de ce match respirant bon le cuir et les essences de bois, la Daimler s'incline de peu face à une Mercedes supérieure dans pratiquement tous les domaines. Si le dessin de la Classe S n'est pas resté dans les mémoires (peut-on la blâmer pour ça ?) et a bien du mal à rivaliser avec le charme anglo-italien, sa géniale motorisation, ses performances dignes d'une sportive moderne et ses prestations toujours dans l'air du temps lui offrent une victoire toute méritée. La Double-Six n'a pas faibli pour autant face au géant allemand en jouant la carte assumée du conservatisme britannique, doublée d'une mécanique tout aussi agréable. Que votre cœur balance pour l'une ou pour l'autre (on vous comprend !), prenez garde à sélectionner un exemplaire avec un entretien suivi et régulier. Les exemplaires délaissés sont nombreux et une mauvaise surprise est vite arrivée, risquant de faire rapidement grimper la note. Surtout, ce n'est pas parce que leur cote les place aujourd'hui comme des autos "accessibles" que leur coût d'entretien va de pair ! Le V12 et ses accessoires – cela vaut aussi bien pour la Daimler que la Mercedes – nécessitent un soin régulier qui peut ne pas être à la portée de tout le monde. Avec ça à l'esprit, le reste ne peut être que du plaisir !



Mathieu Duchemin : « Une voiture de famille... »



« Comme la Coccinelle, la Daimler est une belle histoire qui dure. »

Les lecteurs les plus assidus auront reconnu Mathieu Duchemin. Dans un style complètement différent de sa Volkswagen 1303 L Cabriolet passée dans le n° 488 en août-septembre dernier, c'est une autre auto familiale qu'il nous présente aujourd'hui. « L'histoire est amusante et anecdotique. Pendant de longs mois, mon père était en admiration devant la voiture d'un de ses clients : c'était cette Daimler. Sa ligne ne peut laisser indifférent, pas plus que son intérieur en cuir et ses boiseries. Puis un jour, ce fameux client lui a tendu les clés et il a pu repartir avec. C'est depuis une voiture de famille, une seconde main peu kilométrée, ce qui commence à se faire rare. De prime abord, j'étais davantage attiré par la Coccinelle et tout l'univers qui l'accompagne. Mais à mesure que j'apprends à découvrir la Double-Six, je dois reconnaître que c'est une auto formidable ! Bien que délicate par temps humide, on prend énormément de plaisir à rouler et à partir avec en week-end. Et puis c'est l'occasion de se balader en famille et de transmettre cette passion à mes enfants. »