

... *won't you buy me a Mercedes-Benz?* C'est avec en tête cette chanson de Janis Joplin que nous découvrons le premier Sotograde Grand Prix, en Andalousie. Concocté par les organisateurs du Zoute Grand Prix, nous le vivons au volant d'une Mercedes 300 SL Roadster de 1957 sur un parcours nous menant de Séville à Sotograde en passant par Cordoue. Pour nous, il aurait pu encore durer des milliers de kilomètres...

Texte Johan Dillen | Photos Dirk de Jager

OH
LORD...



Séville est écrasée par la chaleur. Le mercure grimpe jusqu'à 40°C et dans les bouteilles, l'huile d'olive commence à bouillonner. Sur la Plaza de España, une centaine d'ancêtres et quelques Mercedes GT sont parés pour le départ du premier Sotogrande Grand Prix: 3 jours sur les routes d'Andalousie dans des décors de rêve.

Nous sommes là parce que le Sotogrande Grand Prix est la première tentative des organisateurs du Zoute Grand Prix visant à mettre sur pied un évènement semblable hors des frontières belges. «Nous voulions voir si notre évènement était aussi réalisable à l'étranger», explique Filip Bourgo, le co-organisateur. «Lorsque nous l'avons annoncé, à la fin du Zoute Grand Prix l'année dernière, nous avons immédiatement suscité l'intérêt de 100 équipages. Nous n'avons même pas dû faire de publicité.» Voilà qui explique pourquoi l'éventail de participants est principalement composé de Belges. «Voici 16 mois, nous avons commencé les préparatifs avec toutes les municipalités, villes et provinces concernées. Il nous a souvent fallu faire preuve de patience. D'ailleurs, une des autorisations ne nous a été délivrée que quelques heures avant le départ du rallye. Cela dit, force est de reconnaître que la collaboration avec les autorités et la garde civile s'est avérée très fructueuse. Une première bonne raison de revenir en Andalousie l'année prochaine!» Les autres ne sont que des conséquences de 3 jours de plaisirs: des paysages à couper le souffle, des villes magnifiques et des repas pris dans des endroits fabuleux. Le tout, évidemment, sous un soleil radieux. Bref, c'est dans ces instants que, en caressant le cuir d'une 300 SL, on réajuste sa casquette en se disant que, décidément, il y a clairement de pires moments dans la vie.

800 KM EN 300 SL

A Séville, la Plaza de España est presque aussi impressionnante que la place Saint-Pierre du Vatican. La place et les bâtiments qui l'entourent sont des vestiges de l'exposition universelle de 1929. Une centaine d'ancêtres y est rangée en arc de cercle. Jadis, ce lieu fut un des décors du film *Lawrence d'Arabie*. Nous voyons majoritairement des Porsche (tiens, d'ailleurs, n'est-ce pas aussi Janis Joplin qui disait «My friends all drive Porsches?»), mais aussi des MG, BMW, Jaguar, Austin-Healey, Aston Martin, AC Cobra, Corvette et 4 Mercedes 300 SL roadster.

Ma mission consiste à conduire la 300 SL roadster de 1957 appartenant à Karel de Séville à Cordoba et ensuite d'assurer la navigation jusqu'à Sotogrande: 800 km d'interprétation de boules et de flèches. J'essaie de toujours garder le rocher de Gibraltar à notre droite, tandis que Karel laisse doucement glisser sa SL sur l'asphalte.

Dans sa variante roadster, la création de Rudolf Uhlenhaut n'a rien perdu de sa sensualité. On pourrait la regarder pendant des heures sans s'en lasser. Nous ne nous en sommes d'ailleurs pas privés la veille du départ, au moment d'immortaliser la scène sur la Plaza de España. Quelle ligne, quelle finesse! Aujourd'hui, vous pouvez être certain de faire une affaire si vous en trouvez une à moins d'un million d'euros. Cela étant, beaucoup de propriétaires ont acheté la leur à une époque où ces vieilles voitures sans valeur (façon de parler...) n'étaient pas prisées comme elles le sont aujourd'hui.

Nous évoluons dans la catégorie des promeneurs, comprenez des touristes qui suivent le *roadbook* sans chercher à respecter la vitesse moyenne précisément fixée, au risque, donc, d'engranger des points de pénalité. Cela nous amène à un spectacle remarquable sur le circuit Ascari, constituant une des haltes prévues. Etant donné qu'une moyenne doit être respectée sur plusieurs tours, du bord de la piste, tout semble se dérouler très lentement. Puis c'est au tour des GT modernes d'aligner des tours, et là, ce n'est pas la même chanson!

VAINQUEUR DU MONTE-CARLO

Ce n'est pas parce qu'il paraît moins spectaculaire que le combat aux avant-postes du rallye manque d'intensité. Au volant d'une Porsche 356 A, Michel Decremmer, assisté par Patrick Lienne, a gagné en janvier dernier le Monte-Carlo Historique avec une



Sotogrande? Jamais

MALAGA, MARBELLA, PUERTO BANUS... Autant de noms qui nous font d'emblée penser à la côte Sud de l'Espagne. Entre le rocher de Gibraltar et Estepona, Sotogrande, en revanche, est complètement inconnu. Et pour cause: sur 2.000 ha, on trouve divers villages de vacances, des hôtels, un terrain de golf et un port de plaisance. Mais pour y

entrer, il faut montrer patte blanche: toute la région est une propriété privée exploitée par une entreprise. Chaque entrée est surveillée par un garde et protégée d'une barrière. Cela rend le domaine encore plus exclusif que Monaco et bien moins touristique que d'autres endroits de la côte espagnole.



Mercedes Circle of Excellence

COMME LE ZOUTE GRAND PRIX, le Sotogrande Grand Prix réserve une place aux GT modernes. Mercedes a pris cette tâche à cœur, en invitant quelques clients de son cercle d'excellence. C'est un Belge qui officie à la tête de la fondation Laureus: Koen Van Haut. «Le Circle of Excellence est un programme auquel nos clients peuvent souscrire. Nous organisons entre autres des visites des coulisses de la F1 ou du DTM, mais aussi des voyages comme celui-ci et des avant-premières de nouveaux modèles.» Un traitement de VIP au superlatif, en quelque sorte. Posséder une Mercedes est un avantage, comme le fait, pour certains propriétaires de SLS Black Series, AMG-GT ou SLS roadster, de pouvoir conduire leur voiture dans

un décor de rêve. Précisons que les voitures ont été transportées par camion dans le sud de l'Espagne.

La fondation Laureus est un programme de Mercedes visant à amener les jeunes défavorisés à la pratique d'un sport. «Pour soutenir ce programme, nous mettrons aux enchères à l'occasion du Zoute Grand Prix, en octobre prochain, un Classe G Maybach Landulet, le seul d'une série de 99 à n'avoir pas encore trouvé preneur. Le bénéfice de la vente ira à la fondation Laureus», explique Koen Van Haut. Comme il y avait plus de candidats que de Classe G Landulet, il y a de fortes chances pour que les enchères grimpent allègrement à Knokke.

1 | Un parapluie à l'effigie du Zoute Grand Prix? Normal, les organisateurs sont les mêmes!

2 | Malgré les 40°C, impossible de rester de marbre dans une 300 SL!

3 | Lancia Aurelia, Mercedes 300 SL Roadster, Porsche 356... Le plateau était relevé.

4 | Parmi les curiosités, on pointe cet exemplaire reconstruit d'une Porsche 356 A Zagato Spider de 1958.

5 | Pas de stress lié au chrono: dans notre catégorie, nous n'avons qu'à suivre le roadbook pour arriver à bon port.



Aujourd'hui encore, la Mercedes 300 SL Roadster n'a rien perdu de sa sensualité. On pourrait la regarder pendant des heures sans s'en lasser...





➔ Opel Ascona. Quant à Ruben Maes, pilotant ici une Austin-Healey 3000 Mk I, son expérience de la course devrait aussi lui permettre de faire bonne figure.

Le but de ce rallye est d'essayer de respecter au mieux une vitesse moyenne imposée, sans quoi les points de pénalité tombent. On l'a vu, c'est un stress que nous nous épargnons: en tant que «touristes», nous avons juste à suivre le *roadbook*. Autant dire que nous profitons pleinement de la 300 SL roadster, qui, dès la première seconde, a conquis notre cœur. Le 6 en ligne de 3 litres montre un caractère double. Dans un grondement doux et mélodieux, il se laisse facilement mener dans la circulation urbaine. Mais une fois qu'on laisse l'aiguille du compte-tours grimper, très vite, les souvenirs de Moss et Fangio refont surface. A vrai dire, on ne peut qu'en déduire que le «S» de «SL» (*SportLeicht*) a perdu de son importance au fil des générations...

Le Sotogrande Grand Prix se termine par un *flying quarter mile*, un slalom de 400 m sur le «Mulholland Drive» espagnol. En s'extirpant des blocs de départ, le roadster SL gronde et rugit. Certes, une puissance de 215 ch n'a aujourd'hui rien d'impressionnant, mais n'oublions pas que la bête pèse moins de 1.300 kg. Elle accélère donc avec vigueur et nous sommes bien contents de pouvoir compter sur les freins à disques pour éviter les ballots de foin. Pour ce faire, il faut évidemment s'activer face au grand volant, mais le spectacle vaut la peine: une des voitures de sport les plus mythiques dévoile son âme, dans un décor qui aurait fait impression même vu d'une Opel Corsa de location.

C'est non sans frustration que nous garons la voiture le long de la marina de Sotogrande. Fin du voyage. Plus de 800 km en compagnie d'une des plus belles voitures de l'histoire n'ont fait que confirmer la réputation de la 300 SL roadster: à 60 ans, elle est aussi séduisante qu'à ses débuts. Au fait, pour l'année prochaine, quelles dates devons-nous bloquer dans notre agenda pour le prochain Sotogrande Grand Prix? ■

La régularité impose de respecter la vitesse moyenne précisément fixée, pour ne pas engranger des points de pénalité.



2



3



4

Et l'année prochaine?

«NOUS SOMMES TRÈS SATISFAITS du déroulement de cette première édition», nous confie Filip Bourgo. «C'est maintenant aux dirigeants de Sotogrande de faire le bilan de l'événement, sur la base de quoi nous prendrons une décision quant à l'éventualité d'une prochaine édition. Les possibilités de dates sont peu nombreuses. L'été est trop chaud en Andalousie: en mai, il y fait déjà 40°C. Les mois de septembre et octobre ne sont pas envisageables à cause du Zoute Grand Prix et nous avons même eu un chevauchement avec le concours de la Villa d'Este, mais uniquement par suite d'un changement d'agenda de leur part. Par ailleurs, nous sommes aussi proches des Mille Miglia, mais le nombre de participants intéressés par les deux événements est limité. Nous voulons nous positionner autrement. Chez nous, le côté *lifestyle* est aussi important que le rallye et nous voulons qu'à 16 heures, les participants aient rejoint leur hôtel afin d'y profiter d'un verre. C'est là que nous voulons très nettement faire la différence avec d'autres rallyes, où on est dans la voiture du matin au soir.»



La majorité des participants est aujourd'hui belge. Des habitués du Zoute Grand Prix. «Pour ce qui est des *oldtimers*, nous avons déjà atteint le nombre maximal de participants. Cela dit, nous voyons encore des possibilités de croissance du côté des GT, où nous visons un public plus international. Idéalement, nous pourrions organiser un GT Tour à part, un jour après les *oldtimers*.»

Notons enfin que des critiques concernant la fin du rallye, qui n'était pas publique, ont été émises. «Sotogrande n'est pas une commune, mais une entreprise avec des restrictions d'accès. Nous allons étudier la possibilité de davantage impliquer les villes côtières dans le rallye afin que le public puisse davantage profiter du spectacle.»

Anniversaire de la Mercedes SL Roadster

ELLE A 60 ANS, mais, par la grâce de sa ligne intemporelle, elle ne les fait pas. Le Roadster est apparu en 1957, après la célèbre 300 SL *Flügelbüten* (1954-1957) que Mercedes avait extrapolée d'une F1, essentiellement dans le but de l'engager en compétition. En 1952, lors de sa première incursion dans une classique italienne, la 300 SL et ses fameuses portes papillon remporte une seconde place aux Mille Miglia. A l'époque, il n'était pas prévu de produire en série cette voiture de course, mais l'importateur américain Max Hoffman était persuadé du

potentiel de la 300 SL et parvint à faire le forcing. En 1954, la 300 SL avec moteur à injection de 215 ch était dévoilée au salon de New York. Des 1.400 exemplaires produits de la *Gullwing*, 1.100 trouvèrent preneur... aux Etats-Unis. Hoffman avait vu juste. En 1957, l'homme remet le couvert: il avait remarqué que ses clients roulant en

190 SL désiraient une meilleure voiture. Entre 1957 et 1963, Mercedes produisit donc 1.858 exemplaires de la 300 SL Roadster, qui, du coup, devint encore plus «populaire» que la *Flügelbüten*. Aujourd'hui, une 300 SL coûte 4 fois plus qu'une «classique» Mercedes, comprenez que les prix tournent autour du million d'euros, en fonction, notamment, de l'historique de la voiture.



1 | Une chose est sûre, les anciennes n'ont pas laissé les passants de marbre !

2 | Ambiance Gentleman Driver entre les étapes...

3 | Certaines autos, habituées des rallyes, affichaient un palmarès impressionnant.

4 | Difficile de faire plus classe qu'une Aston Martin DB5 Volante...

5 | Chaque arrêt de la caravane est l'excuse rêvée pour flâner parmi la centaine de voitures participant au rallye.



5