

## Guide d'achat d'une 6.9 en Allemagne.

Ce site internet <https://mercedes450sel69.com/> vous a donné beaucoup de conseils, et vous avez peut-être maintenant envie vous aussi d'acheter une 6.9 ! C'est du moins l'objectif de ce site.

Vous allez cependant rapidement constater qu'il y a très peu de 6.9 en France, elles se sont quasiment toutes réfugiées en Allemagne, nos cousins Germains étant très attachés à leur patrimoine mécanique et les faisant rapatrier dès qu'ils en ont l'occasion !

Pour remercier le webmaster de ce site de tous ses conseils, et de sa patience à mon égard, je souhaitais retracer mon expérience récente (2018) afin de vous aider vous aussi à passer à l'acte.

La littérature sur le sujet de l'achat d'une ancienne ou d'un véhicule importé est très abondante sur Internet, et on peut rapidement se sentir découragé par l'ampleur de la tâche et les documents administratifs à réunir. Sans compter l'aspect mécanique. Il ne faut surtout pas s'y arrêter, c'est la raison pour laquelle cette section est consacrée aux formalités administratives et techniques à remplir pour acheter cette merveilleuse voiture.

Car sachez que si j'y suis parvenu, malgré toutes les petites embûches, mais surtout grâce aux conseils glanés ci et là sur la toile, c'est que vous aussi vous pouvez surmonter ces difficultés sans problème, pour autant que vous suiviez quelques conseils.

Faisons donc un tour d'horizon des différentes phases par lesquelles vous devrez passer, sur la base de ma propre expérience.

### **Préambule : la découverte et le coup de cœur.**

Souvent l'achat d'une ancienne est lié au passé de l'acheteur : nostalgie, quand tu nous tiens ! Que ce soit pour la musique, le cinéma ou la mode, on constate souvent un retour des années 70 chez les quadragénaires – voire quinquagénaires, car cela leur rappelle leur enfance, âge souvent regretté car c'est le temps de l'insouciance et du bonheur.

Pour les voitures, c'est souvent le même sentiment qui amène à l'achat. En tous les cas, c'est la raison qui m'y a amené.

Mon grand-père était garagiste, il a eu beaucoup de voitures. L'une de celles qui m'avait le plus marqué était une W116 – 280 SE. J'avais aimé sa ligne, qui est très masculine et qui dégage une sorte de force tranquille et de robustesse.

Il y a 2 ans, j'avais besoin d'un retour aux sources, sans doute pour me rassurer et rebondir vers l'avenir. C'est alors que, je ne sais pas pourquoi, j'ai repensé à cette voiture. Je me suis donc renseigné sur elle, et c'est là que j'ai découvert, sur le tard, l'existence de la 6.9. Rapidement, j'ai pu constater qu'elle était, étrangement, très abordable : les premiers prix étaient aux alentours de 20.000 €. Il faut dire que sa consommation et son entretien peuvent en décourager plus d'un, à l'heure où l'on nous parle de développement durable (tu parles !), d'économies d'énergie, de pollution et autres culpabilisations.

Faisant fi de tous ces faux principes, je résolu d'en acheter une, pour me faire enfin plaisir, vraiment, dans ma vie !

Je parle de faux principes, car une voiture de plus de 40 ans aurait de nos jours été recyclée au moins 4 fois : songez à la quantité d'énergie nécessaire pour construire puis démolir 4 fois une automobile (et donc aux énergies fossiles déployées) ! Pensez également à tous ces plastiques non recyclables des voitures modernes et à la pollution que cela génère. Sans parler du gâchis de matériaux.

Il suffit, pour s'en convaincre, de regarder quelques vidéos de casses sur Youtube pour constater que nous mettons au rebut des voitures souvent en très bon état : société de consommation. Le tout encouragé par nos gouvernements qui versent (souriez ! c'est vous qui payez avec vos impôts !) des

primes à la casse pour encourager le marché. Alors, qu'on ne me parle plus de développement durable : ce sont des choses pour gogos-bobos éco-conscientisés. De l'escrologie !

Pour patienter, je m'achetais deux modèles réduits. Il en existe de très réussis, tant au 1/43<sup>e</sup> qu'au 1/18<sup>e</sup>me : NOREV en a sorti récemment à un prix raisonnable (89 € environ), et Revell en avait fabriqué une il y a quelques temps, encore plus fidèle. On peut les retrouver facilement sur internet, sur E.Bay, Catawiki, ou même Le Bon Coin. C'est un très bon moyen de patienter avant l'achat de la vraie !

## **1/ la prospection.**

Vous trouverez sur ce site les principales adresses Internet et sites sur lesquels on peut trouver une Mercedes 450 SEL 6.9.

Pour ma part, sachez que cette étape de prospection a duré près d'un an. Soyez donc patient, car griller cette étape risque de vous conduire à bien des déconvenues notamment un choix porté sur le mauvais véhicule, c'est-à-dire un choix que vous regretteriez ensuite. La prospection vous permettra par ailleurs de vous renseigner plus en détail sur cette voiture et donc d'être donc bien affûté le jour où vous vous sentirez prêt à l'acheter.

Je fréquentais trois sites Internet, dont l'un est un moteur de recherche assez puissant. La combinaison de ces trois sites permet de visionner la quasi-totalité de l'offre sur Internet.

Les sites en question sont :

<http://www.leparking.fr/>

<https://www.automobile.fr/> (version française de <https://www.mobile.de/>). A noter qu'il existe aussi avec une application très pratique pour votre smartphone.

<https://www.autoscout24.fr/>

<http://www.fabulousmotors.com/fr/Annonces/Voitures/Mercedes-Benz/1900/1988/page=1>

<https://www.lesanciennes.com/lecture.php?search=Mercedes->

[Benz+450+SEL&ftype=vo&fcats=autos&dr1=&rec\\_prixd=&rec\\_prixf=&rec\\_anneed=&rec\\_anneef=&rec\\_nouv=&rec\\_img=&rec\\_part=&cl=dat&fstsearch=1](https://www.lesanciennes.com/lecture.php?search=Mercedes-Benz+450+SEL&ftype=vo&fcats=autos&dr1=&rec_prixd=&rec_prixf=&rec_anneed=&rec_anneef=&rec_nouv=&rec_img=&rec_part=&cl=dat&fstsearch=1)

[www.Novaweb.fr](http://www.Novaweb.fr)

[www.Lva-auto.fr/](http://www.Lva-auto.fr/)

[www.Collectionneur.net](http://www.Collectionneur.net)

[www.Rétro-collection](http://www.Rétro-collection)

et bien sûr <https://mercedes450sel69.com/> !

Il faut rentrer la catégorie du véhicule sans indiquer la finition 6.9 car cela risque d'exclure un certain nombre d'offres qui sont pourtant des 6.9.

Précisez qu'il s'agit d'une 450, avec la version SEL (sinon, vous tomberez sur toutes les 450 contemporaines, et sur la floppée des coupés et cabriolets des années 70-80). Avec ça, on obtient une cinquantaine de réponses et le tri est rapidement fait.

Vous constaterez rapidement que le marché est très étroit, et très peu liquide : certains véhicules de qualité restent en annonce de très nombreux mois, ce qui démontre qu'il est assez difficile de revendre une 6.9... Ne ratez donc pas votre achat, vous vous en mordriez les doigts si vous deviez la revendre.

A moins que vous ayez des compétences mécaniques avec du matériel de professionnel sous la main, ou d'excellentes adresses de carrossiers et mécaniciens spécialisés en Mercedes anciennes, éliminez d'office les véhicules qui sont visiblement en mauvais état : les coûts de restauration vous feront rapidement grimper au cocotier, et sauf à négocier très fermement le prix à environ 10 000 € (et encore), et de connaître de très bons garagistes pour la remise en état, le coût total risque au final d'avoisiner les 40 000 voire 50 000 €. En tout état de cause, un véhicule correct est évalué aujourd'hui entre 30 000 et 50 000 €. En ce qui me concerne, j'ai acheté le mien à 17 000 €, et j'ai déjà effectué 9 000 € de frais en passant chez l'Atelier 600, près de Vernon (Eure). Sachant que ne je

n'ai pas encore traité la rouille ni remis en état la climatisation ! Mais elle roule déjà très bien. Sachez qu'une 6.9 restaurée à 30.000 € serait une excellente affaire à saisir !

Vous ne pourrez pas voir tous ses défauts, mais sachez que les gros postes de travaux se situent dans la suspension hydropneumatique, et pas seulement les sphères, mais aussi les vérins (indisponibles, donc faits main : comptez 2.000 € minimum la paire), l'échappement (2.500 €) qui est également à faire refaire à la main (il n'existe plus de pièces). Pour information, l'Atelier 600 a sous-traité la confection de la totalité de la ligne d'échappement en inox à un chaudronnier outre-Rhin.

Les conseils techniques à l'achat se trouvent pour la plupart sur ce site. On pourra les compléter par ce lien : <http://www.automobile-sportive.com/guide/mercedes/450sel6l9w116.php>

Quand vous aurez trouvé le véhicule qui correspond à vos critères, vous pouvez alors rentrer en contact avec le revendeur. Souvent, les Allemands parlent français, ou au minimum anglais. Cela facilite quand même la conversation... et l'échange d'informations !

Demandez au préalable un maximum de documents : carte des données, carnet d'entretien, papiers du véhicule, photo sous toutes les coutures, origine et historique du véhicule.... tout cela peut vous être envoyé par mail très facilement par le vendeur. Regardez attentivement ces documents, et aux besoins faites-les traduire (notamment les derniers contrôles techniques).

Une fois trouvé le véhicule de vos rêves, prenez rendez-vous avec le vendeur. Faites en sorte, si cela s'avère possible, de convenir d'un lieu de rendez-vous proche d'un aéroport international ou d'une grande gare, ce qui vous évitera un long déplacement.

Une fois sur place, essayez la voiture ! C'est vraiment là le point central, qui validera (ou non), votre envie. Et faites-vous expliquer par le menu détail ses points faibles. Vérifiez les documents (carte grise, carnet d'entretien...)

Mais rien ne vaut un récit de l'expérience que j'ai vécue et que je souhaite partager avec vous aujourd'hui... :

Je suis tombé sur une annonce sur Le Bon Coin. Il faut en général faire vite, car elles restent peu de temps. Le hasard – ou la Providence – voulut que le vendeur n'était autre que Ludéric, l'associé de Jean-Christophe Branthomme, de l'Atelier 600 ! Et la voiture se trouvait donc près de Paris, dans son atelier.

Rendez-vous fut donc pris pour essayer la belle : accompagné de Ludéric, nous parcourûmes les routes de l'Eure, et Ludéric me convia à effectuer un dépassement que je trouvais osé. Il m'indiqua alors l'existence du fameux petit bouton au fond de l'accélérateur : une poussée sur la pédale, un petit déclenchement et là... la révélation ! Ce monstre de 2 tonnes rugit et bondit simultanément, vous collant quasiment au siège. C'est bluffant ! Je ne fis qu'une bouchée de la file de voitures devant moi, mais le plus étonnant est que la décélération se fit toute seule : la puissance du frein moteur est telle que, même sans passer en S, la voiture ralentit aussi vite qu'elle a accéléré : je n'eus même pas besoin de freiner pour revenir à une vitesse décente. La puissance du couple est telle que la décélération est aussi rapide que l'accélération. Et sur la route, c'est un avantage décisif sur les autres, car cela ouvre la perspective d'une conduite sportive tout en restant en sécurité. Attention cependant aux accélérations sur routes mouillées...

Cet essai valida en moi ma décision de passer à l'achat. Même si je ne fis pas affaire avec Ludéric pour cette voiture, à laquelle hélas il manquait le toit ouvrant, ce qui était un de mes critères de choix, je parcourus encore plus fébrilement internet à la recherche de la perle rare.

Je trouvais sur Mobile.de une annonce à 19.500 €, qui passa quelques temps après à 17.900 €. L'affaire semblait intéressante : malgré un important kilométrage (en fait, le moteur avait été changé et n'avait que 170.000 kms), cette 6.9 au toit ouvrant et aux petits rideaux intérieurs me semblait faite pour moi. A ce propos, n'ayez pas peur des 6.9 à fort kilométrage : le moteur est en fonte et donc durable, et en 40 ans, c'est le signe qu'elle a roulé. Le contraire (faible kilométrage) serait inquiétant, car une voiture qui ne roule pas s'use mal.

Je résolu de me renseigner auprès du vendeur. Il s'agissait d'un ami du propriétaire, lequel était collectionneur. Il avait acheté cette 6.9 auprès de son premier propriétaire, lequel l'avait conservée 40 ans. Malgré une immobilisation de près de 7 ans, le véhicule semblait bien fonctionner.

Après plusieurs semaines d'échanges de courriels, durant lesquelles je me fis envoyer un maximum de photos, copies de documents etc..., je pris donc un billet d'avion pour Francfort pour aller essayer la voiture.

L'essai confirma mes premières impressions avec celle de Ludéric : en prime, je l'essayais sur l'autobahn, sans limitation de vitesse ! Je n'ai qu'un mot pour qualifier cette voiture : fulgurante ! C'est vraiment ça. Quel moteur, mon Dieu, quel confort aussi. Même si la voiture est un peu plus bruyante que celles d'aujourd'hui, qui ont fait beaucoup de progrès dans l'insonorisation, la conduite se révèle très agréable, fluide. Même si on sent qu'il faut de la puissance pour la décoller du goudron, à cause de son poids.

Je me fis montrer les papiers, dont je pris la copie pour entamer les démarches, et je pris quelques photos supplémentaires. Malgré ma vigilance, et tous les conseils dont je fus entouré, je ne vis pas les défauts qui se révélèrent ensuite, après l'achat...

## **2/ L'achat**

Ça y est, vous franchissez le pas ! Vous vous êtes décidé, et vous allez chercher votre Mercedes là-bas, après une dure négociation (si si, c'est possible de négocier ! Il y a relativement peu de demande).

J'avais constaté pour ma part un peu de rouille (oh, très peu : juste une cloque sur l'aile arrière droite) et un siège conducteur abîmé, un grand classique. Je résolu de négocier – un peu, et timidement je l'avoue – le prix. Surprise : le vendeur acceptât tout de suite mon offre à 17.000 € !

J'entamais donc les démarches.

Pour ne pas se rater, il y a des documents à exiger, et à préparer soi-même pour que les formalités se déroulent au mieux ensuite.

**A/** En premier lieu, prenez soin avant de partir de rédiger et d'imprimer **un contrat de vente** (2 exemplaires en français et 2 exemplaires en allemand, dont vous trouverez les modèles ci-après traduits par un professionnel) mentionnant le prix. C'est important, notamment parce que l'administration fiscale vous le demandera en français pour le fameux Quitus que nous évoquerons après. Ce prix indiqué servira d'ailleurs à calculer l'éventuelle plus-value que vous feriez en cas de revente, si vous immatriculez votre 6.9 en carte grise collection (voir le chapitre 5).

Demandez, pour remplir ce contrat dans les deux langues, une copie de la carte d'identité du vendeur. Cela vous évitera d'ailleurs une éventuelle mauvaise surprise quant à l'identité du propriétaire figurant sur la carte grise allemande.

**B/** Ce contrat de vente devra être doublé de la signature par le vendeur et par l'acheteur du **certificat de cession d'un véhicule d'occasion, CERFA n° 15776-01, que l'on peut télécharger ici : [https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa\\_15776.do](https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_15776.do)**. Ce document est lui aussi essentiel pour les futures formalités d'immatriculation en France.

**C/ Paiement** : attention ! Les Allemands demandent souvent le règlement en liquide ! Même pour la totalité de la somme... J'ai pu négocier une petite partie du paiement par virement bancaire, mais il a fallu que je réunisse en peu de temps une somme rondelette en liquide. Or, il est très difficile en France de se procurer des espèces. Client à la Société Générale depuis 30 ans, j'étais allé, confiant, à l'agence centrale située boulevard Haussmann à Paris. Quel naïf ! Ils ont peu d'espèces en caisse, et tout ce que j'ai pu obtenir, c'était un dépassement temporaire du plafond de retrait en distributeur automatique ! Imaginez-moi donc, allez retirer chaque jour 800 € jusqu'à obtenir la somme désirée... Heureusement que j'avais négocié et que je n'avais pas à sortir 40.000 € ! Moralité : prévoyez un bon délai pour retirer la somme avant votre voyage.

**D/** Demandez que le vendeur effectue pour vous et avec vous les **formalités d'immatriculation de transit** pour l'exportation (« Ausfuhrenkennzeichen » ou « Zollkennzeichen ») avec la bande rouge à droite, valides 15 jours en général. Ces plaques de transit vous permettront de ramener le plus légalement du monde la 6.9 jusqu'à chez vous. C'est mieux que de la faire rapatrier sur un plateau. Demandez également que le vendeur vous prenne une assurance pour ce transit. Ce qui ne vous empêche pas de l'avoir demandée au préalable et avant l'achat, à votre propre assureur. Plus d'informations ici : [https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user\\_upload/eu-consommateurs/PDFs/vos\\_droits/vehicule/Achat\\_vehicules\\_occasion.pdf](https://www.europe-consommateurs.eu/fileadmin/user_upload/eu-consommateurs/PDFs/vos_droits/vehicule/Achat_vehicules_occasion.pdf)

Sachez en tout état de cause que jamais vous ne pourrez revenir en France avec les plaques de l'ancien propriétaire : le véhicule doit obligatoirement être radié du fichier des immatriculations allemandes et les plaques retirées sur place. L'alternative des plaques de transit est donc l'idéal. Et rassurez-vous : l'administration allemande est d'une efficacité et d'une rapidité redoutables. En une heure à peine, après vous être simplement présenté au service des immatriculations de la mairie (eh oui, pas besoin d'aller dans une préfecture lointaine ou pire, de traîner des heures sur un service internet que le monde entier doit sans doute nous envier), vous obtiendrez vos papiers allemands de transit et juste en face, vous pourrez faire faire immédiatement après vos plaques de transit et les poser puis repartir. Simple comme « Guten tag » ! Choisissez de préférence la mairie d'une petite localité : c'est plus rapide.

Négociez avec le vendeur qu'il vous accompagne pour ces formalités, surtout si vous ne maîtrisez pas la langue de Goethe. Vous verrez, c'est tellement plus simple.



A noter : pas besoin de certificat de non-gage : ça n'existe pas là-bas, et l'administration française ne vous le réclamera pas pour immatriculer la voiture en France.

Pas besoin non plus de demander un certificat de conformité au vendeur : en immatriculant en véhicule de collection, l'attestation FFVE en tiendra lieu automatiquement. En revanche, si vous immatriculez en carte grise normale, vous en aurez besoin, et là, pas moyen d'échapper à une réception à titre isolé à la DRIEE ou à la DREAL de votre Préfecture. Galère en vue.

Voilà, vous avez vos plaques de transit fixées sur la 6.9, et vous avez tous les papiers nécessaires (ancienne carte grise, carte grise de transit, certificat de cession d'un véhicule d'occasion CERFA n° 15776-01, contrat de vente en français et en allemand) et votre portefeuille s'est quelque peu allégé... Vous pouvez maintenant prendre la route du retour vers la France. Profitez de l'autobahn et de son absence de limitation de vitesse à certains endroits pour vous faire plaisir, ce n'est pas en France que vous pourrez rouler à 200...

Dans mon cas, c'est à l'arrivée à Paris que j'ai vu les défauts : je m'étais mis en tête de lui faire passer le contrôle technique à mon arrivée. Bien que cela aurait été inutile, puisque les délais d'obtention du certificat FFVE m'auraient mis à plus de 6 mois après le passage du CT, cet épisode au garage a révélé les défauts techniques que je n'avais pas vus :

- ligne d'échappement corrodée,
- vérins de suspension avant HS et bols de protection (indisponibles donc sur mesure) manquants (j'ai dû acheter sur le chemin du retour du liquide de suspension hydropneumatique !),
- joint torique fuyard,
- tringlerie de chauffage HS (900 €, car il faut démonter les sièges avant et toute la console !)
- freins avant : étriers avant abîmés, signe d'une inutilisation prolongée...

Bref, la voiture s'est affaîssée illico chez le contrôleur technique, et il a fallu que j'appelle mon assurance (heureusement que je l'avais souscrite à mon départ pour l'Allemagne) pour la faire dépanner sur un plateau, direction l'Atelier 600. Inutile de vous dire combien j'étais furieux contre le vendeur, qui avait pris soin de me cacher cette « imperfection ». J'ai passé quelques mauvais

moments ce jour-là, mais avec le recul, cela fut très bénéfique : ne pouvant de toutes façons pas rouler avec tant que l'attestation FFVE ne m'étais pas parvenue, ce qui empêchait toute démarche d'immatriculation, ces réparations immobilisant la voiture tombaient bien en fin de compte. Mais j'ai rongé mon frein (sans jeu de mots) avant de pouvoir la conduire !

### **3/ L'assurance**

Ça peut vous paraître bête, mais il vaut mieux vous assurer avant de partir chercher votre belle... Contactez donc votre assureur ou courtier 15 jours au moins avant votre voyage pour lui envoyer la copie du certificat d'immatriculation afin qu'il vous prépare le dossier et vous donne la fameuse carte verte pour le retour. Vous aurez ainsi l'esprit tranquille et serez assuré pendant votre voyage du retour.

Il conviendra par la suite, afin d'être correctement assuré, de procéder à une expertise de votre 6.9 par un expert agréé par votre assureur, qui vous fournira une liste sur votre demande. La valeur du véhicule retenue servira de base pour une éventuelle indemnisation en cas de sinistre, que je ne vous souhaite pas évidemment. Mais sait-on jamais.

Le coût d'une assurance si vous décidez d'immatriculer en véhicule de collection, est souvent deux fois moins cher qu'un véhicule normal. C'est bon à savoir.

### **4/ Le quitus fiscal (CERFA n° 1993-PART)**

Il s'agit de la pièce la plus facile à obtenir. Mais elle est absolument nécessaire pour pouvoir effectuer les formalités d'immatriculation ultérieures.

Voir ce lien : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F179>

En bref, vous devez le demander au service des impôts dont dépend votre lieu de résidence, en vous rendant sur place.

Vous devez présenter les documents suivants (originaux et photocopies) :

- la facture d'achat ou le certificat de cession (il s'agit du CERFA 15776-01 que vous aurez pris soin de signer et de faire signer par votre vendeur lors de l'achat ainsi que du contrat de vente en français)
- la carte grise obtenue dans le pays étranger (carte grise allemande avec 2 volets : Teil 1 & Teil 2),
- une pièce d'identité, au nom de la personne qui a acheté le véhicule,
- un justificatif de son domicile en France (EDF, téléphone).

Une traduction certifiée peut vous être demandée si la facture ou la carte grise n'est pas rédigée en français. D'où l'importance d'avoir rédigé et signé votre contrat de vente en français et en allemand : présentez l'exemplaire en français au fonctionnaire des impôts.

### **5/ Le dossier véhicule de collection (FFVE).**

Tout véhicule de plus de 30 ans révolus au 1<sup>er</sup> janvier suivant la date de 1<sup>ère</sup> immatriculation peut, selon la volonté de son propriétaire, se faire immatriculer en carte grise collection, ou CGC (mention à la rubrique Z.1 de votre future carte grise).

Outre la condition de l'âge, il est très important de noter que les caractéristiques du véhicule ne doivent jamais avoir été modifiées quant à son châssis/cadre (exemple : 6.9 transformée en limousine longue comme aux USA), à son moteur (attention ! J'ai déjà vu des 6.9 avec un moteur au GPL !!! Non immatriculable en collection, c'est à savoir !!!), pont, carrosserie, suspension.

Pourquoi faire immatriculer en collection ? Avantages et inconvénients.

Dossier sur <https://www.eplaque.fr/infos/carte-grise-collection-avantages-et-inconvenients>

**A/ Passons tout de suite sur les inconvénients** : une fois passée en carte grise collection (CGC), vous ne pourrez plus jamais rechanger en carte grise normale. Surtout, vous n'avez pas le droit d'utiliser votre 6.9 à des fins professionnelles. Concrètement, en faire votre gagne-pain en la louant pour des mariages etc...

Autre inconvénient : la taxe des plus-values à la cession lors de la revente (cf ces dossiers en ligne : <https://www.autocollec.com/fiscalite-voitures-de-collection/> et <https://patrimoine.lesechos.fr/impots/impots-revenu/0301467718282-special-impots-2018-plus-values-sur-meubles-metiaux-precieux-voitures-2163347.php#>) :

La Loi de Finance 2014 a redéfini le régime d'imposition des plus-values de cessions de véhicules de collection (lorsque vous revendez le véhicule plus cher que vous ne l'avez acheté) quand :

- le montant total de la vente dépasse 5.000 euros (facile avec une 6.9...),
- le véhicule a été détenu moins de 22 ans,
- le véhicule n'est pas vendu à un musée référencé au ministère de la Culture.

Calcul de la plus-value

– Prix de vente, duquel il faut déduire :

– Le prix d'acquisition, augmenté des frais réels d'acquisition, de restauration et de remise en état.

Le résultat, constitue la plus-value taxable, dont le montant est réduit d'un abattement de 5% par année de détention au-delà de la deuxième, d'où une exonération totale après 22 ans de détention du bien cédé.

Calcul de l'imposition

– La plus-value est taxable au taux de 19%, plus les prélèvements sociaux de 17,2 % en 2018, ce qui donne un total de 36,2 %.

– Si le particulier vendeur n'est pas en mesure de prouver la date et le prix d'acquisition du bien cédé, ou s'il ne souhaite pas être imposé sur la plus-value, il peut verser une taxe forfaitaire de 6.5 % (6% CSG + 0,5% CRDS) du prix de vente du bien cédé. Pour être imposé sur la plus-value, il faut exercer une déclaration écrite, sinon c'est le régime de la taxe de 6.5 % sur le prix de vente qui s'applique. D'où l'importance d'établir un contrat de vente comportant le prix ! Cf. notre paragraphe 2/ L'achat.

Exemple : vous achetez votre 6.9 à 17.000 € en 2017. Vous effectuez 10.000 € de frais de remise en état (toute ressemblance...) Vous la revendez à 40.000 € en 2027.

Plus-value = 40.000 – 17.000 – 10.000 = 13.000 €.

Abattement : 5 % dès la 3<sup>ème</sup> année de détention et par année, soit 5% x 8 années = 40 % de 13.000 €, donc plus-value ramenée à 7.800 € x taux de 36,2 %, soit une taxe finale de 2.823,60 €.

Et si vous faites le choix de la taxe forfaitaire, c'est 40.000 x 6,5 % = 2.600 €.

Déclaration et paiement

Jusqu'en 2013, les particuliers devaient déposer eux-mêmes la déclaration N°2048-M et le règlement de l'impôt dans le mois suivant la cession, faute de quoi, ils s'exposaient à un redressement fiscal assorti de majorations en cas de contrôle fiscal. Depuis 2014, cette obligation a été transférée à l'acquéreur lorsqu'il s'agit d'un professionnel assujéti à la TVA et qu'il n'y a pas d'intermédiaire à la transaction. En clair, si vous vendez à un professionnel, il va déclarer aux impôts qu'il vous a acheté un véhicule à telle somme...

Il faut relativiser cet inconvénient : outre le fait qu'une plus-value reste très hypothétique (je connais de nombreux possesseurs de 6.9 dont les frais d'achat puis de travaux ont dépassé de loin le prix de revente !), ainsi que son calcul, il vaut mieux prendre tout de suite l'économie que représente le coût de la carte grise collection par rapport au coût d'une carte grise normale : 2.000 € ! Pour faire bref : ne comptez pas forcément faire une plus-value : une 6.9 n'est pas un placement, cela reste un bien de consommation qui s'use. L'éventuelle plus-value de revente ne serait que la cerise sur le gâteau.

**B/ Avantages : ils sont multiples.**

Citons-les en vrac :

- Pas de surtaxe carte grise sur les véhicules de grosse cylindrée ! Normalement, avec une carte grise classique, le montant de la taxe étant fixé à 500 euros par cheval fiscal à partir du 36<sup>ème</sup>, et la 6.9 faisant 39 CV fiscaux, vous devriez payer pour l'émission de votre certificat

d'immatriculation 2.000 € en sus du coût de ladite carte grise (906 € à Paris), soit 2.906 € ! Pas avec la carte grise collection (906 € tout de même). Ce qui contrebalance l'inconvénient fiscal lors de la revente cité plus haut. Et comme le disent si bien nos amis américains, qui ont un sens très développé de l'argent : « Take the money and run ! ». Autrement dit, « Un "tiens" vaut mieux que deux "tu l'auras" ». L'avantage de la carte grise collection est ici supérieur à mon avis à l'éventuelle taxe lors de la revente car il est immédiat, certain et déterminé.

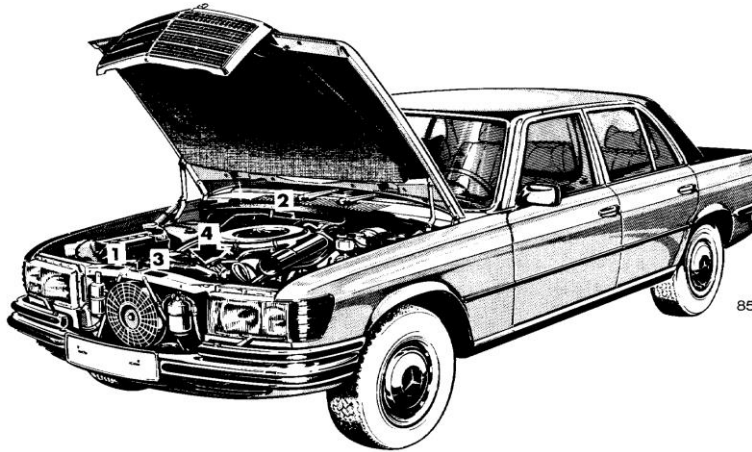
- En cas de sinistre, l'expert ne pourra pas immobiliser le véhicule et demander sa destruction : vous aurez donc le droit de le réparer et de le sauver. Ce n'est pas rien !
- Exemption de l'homologation (et donc de la réception à titre isolé en DRIEE / DREAL) en cas d'achat du véhicule à l'étranger. Voilà un des meilleurs avantages de la CGC : pas besoin de certificat de conformité pour obtenir son titre. Il suffit simplement de brandir son attestation de datation de la FFVE, à joindre lors de la constitution de votre dossier à l'ANTS.
- Possibilité de circuler dans les zones restreintes aux véhicules possédant une vignette CRIT'AIR. Rappelons que les véhicules de plus de 20 ans ne peuvent pas avoir cette vignette et sont donc interdits de cité dans de nombreuses zones, dont prochainement toute la première couronne parisienne ! La 6.9 ayant minimum 39 ans, avec la carte grise collection, vous pouvez aller dans ces zones !
- Contrôle technique allégé et seulement tous les 5 ans. On n'ira pas vous embêter avec une petite fuite, courante sur un véhicule de plus de 40 ans, alors qu'avec un CT normal, tout doit être nickel : il faut nettoyer moteur, boîte, pont avant le passage...
- Possibilité d'arborer des plaques minéralogiques blanches sur fond noir. Lors d'un contrôle de police, vous serez rapidement trié comme étant véhicule de collection, ce qui vous évitera de vous faire arrêter en cas de contrôle sur une restriction de circulation.

La FFVE est justement l'organisme chargé de vous délivrer ce précieux sésame que constitue l'attestation d'authenticité et donc la CGC. Il faut aller sur leur site pour constituer un dossier que l'on peut télécharger ici :

<https://www.ffve.org/files/docs/Formulaire%20demande%20attestation%20remplissable.pdf>

1. Imprimez le document, qui comporte 5 pages :
2. En page 1, cochez dessus dans l'encadré « cas n° 3 » les cases suivantes, qui sont des documents à transmettre à la FFVE (donc à joindre au dossier) :
  - a. De l'UE : copie du certificat des services fiscaux CERFA VT1993 (ou 1993-PART)
  - b. Copie du certificat d'immatriculation étranger (je vous conseille de mettre la copie de la carte grise allemande de l'ancien propriétaire (Teil 1 & Teil 2, car la carte grise est en 2 parties en Allemagne) et celle de la carte grise de transit qui sera à votre nom (Teil 1 & Teil 2 aussi).
  - c. Copie du certificat de cession : CERFA n° 15776-01 signé le jour de l'achat.
3. Page 1 toujours, cochez également les cases figurant à droite du formulaire « pour tous les cas de 1 à 5 » et fournissez les documents correspondant :
  - a. Fiche de suivi (le présent formulaire que vous êtes en train de remplir, en fait),
  - b. Formulaire de demande d'attestation FFVE complété et signé (page 2 du document imprimé),
  - c. Attestation sur l'honneur remplie, datée et signée (page 5)
  - d. Imprimez et joignez 3 photos du véhicule :
    - i. 3/4 avant,
    - ii. 3/4 arrière,
    - iii. Intérieur de l'habitacle (sièges, aménagement intérieur). N'hésitez pas à mettre 2 ou 3 photos de l'intérieur sur la même feuille.
  - e. Photo de la plaque constructeur rivée sur la voiture avec le numéro de série (W11603612000XXXX) (devant le radiateur), voir numéros 2 ou 3 sur le schéma ci-dessous.





- |   |                     |   |  |
|---|---------------------|---|--|
| 1 | Plaque signalétique | 3 | Numéro de carrosserie,<br>numéro de peinture |
| 2 | Numéro de châssis   | 4 | Numéro moteur                                |

- f. Photo du moteur dans le véhicule,
- g. Photo du numéro de moteur frappé dessus. Attention, il est très difficile d'accès et donc à photographier, mais pas impossible !! Il se situe juste derrière le couvercle gauche, c'est-à-dire à la verticale sous le poumon de vanne de chauffage (à côté du servo-frein / boîte à fusibles). Il est très difficile à voir. Il faut un miroir avec lampe télescopique (ou une caméra endoscopique, les garages ont ça) et surtout nettoyer le cambouis. Pour information, le numéro de moteur est plus élevé que le numéro de châssis de quelques numéros (les surplus moteur). Le numéro se présente sous cette forme : par ex le moteur n°350 portera le numéro 100.985 12 00 0350..
- h. Un chèque de 60 € libellé à l'ordre de la FFVE.
4. Remplir la page 2 « demande d'attestation FFVE » :
- Cochez la case « Particulier » ou « Professionnel » selon votre cas,
  - Indiquez vos nom, prénoms, adresse, n° de téléphone (portable) et mail
  - Renseignements sur le : indiquez son véhicule (les lettres sont celles utilisées sur votre future carte grise)
    - n° d'immatriculation (celui de l'ancien propriétaire),
    - la date de 1<sup>ère</sup> immatriculation (Cf la carte grise allemande).
    - Marque : Mercedes-Benz
    - Type, variante, version : 116 036
    - Dénomination commerciale : 450 SEL 6.9
    - Numéro de série d'identification : 1160361200XXXX (indiquez les 4 derniers chiffres sur le châssis ou la carte grise allemande).
    - Masse en charge maximale techniquement admissible... : 2.420
    - Masse en charge maximale admissible...(PTAC) : 2.420
    - Poids à vide national : 1.935
    - Genre national : V.P.
    - Carrosserie (désignation nationale) : CI
    - Type de carburant : ES
    - Puissance administrative nationale : 39 CV – Cylindrée : 6.834 (ou parfois 6.786, selon les cas, référez-vous à ce qui est indiqué à la même rubrique de la carte grise allemande)
    - Nombre de places assises : 5.

Indiquez également le numéro du moteur (100.XXX.XXXXXXXXXX), le nombre de cylindres (8), la cylindrée(6.834), l'alésage x course (107 x 95 mm) et le nombre de vitesses (3).
- Puis datez et signez le formulaire de demande d'attestation.
5. Remplissez, datez et signez en page 5 l'attestation sur l'honneur.

Mettez sous enveloppe après avoir joint les pièces indiquées précédemment, la fiche de suivi (page 1), le formulaire de demande d'attestation (page 2), l'attestation sur l'honneur (page 5) en envoyez le tout à la FFVE. – B.P. 40068 – 92105 Boulogne-Billancourt Cedex.

N'oubliez pas de conserver précieusement une copie du dossier complet (si possible en couleurs).

**Attention : les délais d'instruction du dossier se sont considérablement allongés ! Il faut parfois jusqu'à 4 voire 5 mois pour obtenir le précieux sésame ! Profitez de ce délai pour la faire réviser chez un garagiste, car la plaque de transit allemande n'est valable que 15 jours...**

Ce point est important, car le délai de la FFVE est si long que vous ne pourrez pas circuler tant que vous n'aurez pas obtenu l'attestation FFVE puis l'immatriculation. Il vous faudra donc vous munir de patience à cet égard, et en profiter pour refaire une beauté à votre 6.9.

## **6/ Le contrôle technique**

Une fois muni de votre attestation FFVE, vous pouvez aller à un centre de contrôle technique. Montrez l'attestation FFVE, ils devraient vous passer le CT en véhicule de collection.

Garder et scannez ensuite le précieux certificat de contrôle technique, qui servira pour le dossier de demande d'immatriculation.

## **7/ Les formalités d'immatriculation:**

La demande de carte grise se fait maintenant via le site internet de l'ANTS. On ne va plus en Préfecture, ce n'est d'ailleurs même pas la peine de le tenter car plus aucun fonctionnaire ne s'occupe de ces démarches là-bas.

Autant vous dire que si vous voulez ne pas vous rater, vous avez intérêt à présenter sur le site internet les bons papiers (scannés), sinon vous risquez fort des déconvenues. Le respect rigoureux des étapes précédemment décrites dans ce dossier vous permettra de franchir sans encombre cet obstacle.

La délivrance de la carte grise se fait par internet depuis novembre 2017. J'ai acheté ma 6.9 début décembre, et heureusement qu'elle est allée directement au garage pendant 9 mois, sinon j'aurais sans doute essuyé les plâtres, car les dysfonctionnements du début furent nombreux et décourageants pour nombre d'automobilistes.

Pour ma part, je n'ai rencontré aucun problème. Il faut dire que j'avais eu le temps de lire toute la littérature sur le sujet sur internet, et ce n'était guère reluisant ni encourageant. J'étais donc bien préparé et j'ai fourni un maximum d'éléments pour éviter tout rejet et retard subséquent.

Je dois avouer que je me suis posé beaucoup de questions sur les formalités à accomplir et sur les pièces à réunir. Sachant que je réunissais 2 cas : 1ère immatriculation en France d'un véhicule étranger + immatriculation en véhicule de collection. Mais en fin de compte, ce n'est pas si compliqué. Suivez pas à pas les démarches et papiers à réunir, vous ne devriez pas rencontrer de problème.

Voici les démarches à accomplir :

1 - Aller sur le site <https://ants.gouv.fr/monespace/s-inscrire>

2 - Colonne de droite : cliquez sur "S'identifier avec France Connect"

3 - Cliquez sur le compte avec lequel vous souhaitez vous connecter. Vous avez le choix entre votre compte des impôts (Impots.gouv), votre compte de la Sécurité Sociale (AMELI.fr), votre compte de la Poste, si vous en avez un, et "Mobile Connect et Moi". Vous pouvez aussi tout simplement créer un identifiant et un mot de passe vous sera envoyé par mail.

Pour ma part, je me suis connecté via mon compte AMELI. Vous devrez, en fonction du compte choisi, renseigner les identifiant et mot de passe correspondants. Par exemple, pour AMELI, renseignez votre numéro de Sécurité Sociale (13 chiffres) et votre mot de passe.

4 - Une fois l'identification terminée, cliquez sur l'icône vous demandant de continuer sur les sites de l'ANTS.

5 - Cliquez sur "Mon espace véhicule".

6 - Cliquez sur "Je souhaite faire une autre demande". Cette rubrique regroupe les achats de véhicules étrangers et/ou de véhicules de collection.

7 - "Je souhaite" :

Catégorie : sélectionner "Immatriculer pour la première fois un véhicule en France"

Sous-catégorie : sélectionnez "Immatriculation d'un véhicule d'occasion (acquis à l'étranger ou démuné d'une immatriculation au format SIV)".

8 - Dans le cadre "Je précise ma demande", profitez-en pour détailler au maximum votre cas, afin de permettre au fonctionnaire de l'autre côté de l'écran de bien comprendre votre démarche et les pièces que vous fournissez, avec les éventuelles complications que vous aurez pu rencontrer et qui pourraient bloquer le processus ou susciter des questions de l'administration.

Ainsi, pour l'exemple, voici ce que j'avais écrit :

*"Il s'agit d'une première demande d'immatriculation en France d'un véhicule de 42 ans acheté en Allemagne avec immatriculation allemande.*

*Demande avec certification de datation FFVE, donc directement en véhicule de collection.*

*Je joins notamment les 2 cartes grises allemandes :*

*1- celle de l'ancien propriétaire, M. X, sous l'immatriculation XXXXX, reportée dans le CERFA 15776\*01 Certificat de cession d'un véhicule d'occasion,*

*2- L'immatriculation provisoire de transit, à mon nom (XXXX), reportée dans le CERFA 13750\*05 Demande de certificat d'immatriculation.*

*A noter :*

*1) la vente a eu lieu le 01/12/2017. Je ne fais la demande d'immatriculation qu'aujourd'hui, car le véhicule a été immobilisé plusieurs mois, nécessitant d'importants travaux pour passer le contrôle technique.*

*2) Le certificat d'immatriculation provisoire ne comporte pas le nom du vendeur, car il avait demandé à un ami (M. YYYY) de le représenter aux services d'immatriculation allemands.*

*3) Le contrôleur technique a, dans son procès-verbal de contrôle technique, mis par erreur l'ancien certificat d'immatriculation figurant dans la carte grise du vendeur (xxxxx : numéro antérieur à celui du vendeur). Pour autant, le numéro de châssis permet de bien identifier le véhicule. »*

9 – Précisez que vous faites la démarche pour vous-même (donc pas besoin de fournir un mandat) en cliquant sur la case « Pour moi-même ».

10 – Renseignez votre adresse mail, précisez que le titulaire est une personne physique (ou morale si c'est un véhicule de société), puis renseignez les noms, prénom, date et ville de naissance, départements de naissance et de résidence...

11 – Les pièces jointes ! Capital, évidemment. Pour ma part, j'ai fourni les scans des pièces suivantes :

- Attestation de domicile EDF récente (vous pouvez facilement la télécharger sur le site internet d'EDF) ou facture de téléphone,
- La demande de certificat d'immatriculation CERFA 13750\*05 signé (il comportait le numéro de la plaque d'immatriculation provisoire de transit allemande, même pas le numéro de l'ancien propriétaire). On peut le télécharger ici : [https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa\\_13750.do](https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_13750.do)
- Le certificat de cession signé par l'ancien propriétaire et vous-même le jour de la vente CERFA 15776\*01 : [https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa\\_15776.do](https://www.formulaires.modernisation.gouv.fr/gf/cerfa_15776.do)
- Certificat d'immatriculation allemand de l'ancien propriétaire (Teil 1 & Teil 2 : la carte grise allemande est en 2 parties à fournir)
- Certificat d'immatriculation provisoire de transit allemand édité le jour de l'achat (Teil 1 & Teil 2 : la carte grise allemande est en 2 parties à fournir)
- Le quitus fiscal 1993-PART remis par l'administration suite à votre visite au centre des impôts
- Attestation de datation de la FFVE
- Le certificat de contrôle technique
- L'attestation d'identification éditée par Mercedes-Benz France (inutile en fait, car l'attestation de datation de la FFVE en tient lieu)
- L'attestation d'assurance
- Mon permis de conduire recto-verso
- Ma carte d'identité recto-verso

Certaines de ces pièces sont demandées dans le formulaire en ligne, les autres peuvent être ajoutées en pièces jointes. N'hésitez pas à être le plus complet possible. Il faut se mettre à la place du fonctionnaire : toute zone d'ombre ou incohérence fera l'objet de questions et donc de retards. Il faut les anticiper en mettant les pièces explicatives et en détaillant le paragraphe « Je précise ma demande », ainsi que je l'ai expliqué plus haut.

12 – Cliquez sur « Démarrer la procédure ».

Vous recevrez ensuite un certain nombre d'e-mails automatiques disant la même chose :

« Bonjour,

*Nous vous informons que votre autre demande immatriculation n° XXXXXXXX est passée à l'état "Analyse par le service instructeur".*

*Les différents états d'une demande :*

• *Abandonnée : demande annulée à votre initiative*

• *Analyse par le service instructeur : demande en cours d'analyse par le service instructeur. Cet état ne nécessite pas d'action de votre part.*

• *Rejetée / Rejetée par le service instructeur : demande rejetée par le service instructeur.*

• *Terminée : demande finalisée. Si votre demande concerne l'édition d'une carte grise (certificat d'immatriculation) ou d'une étiquette de changement d'adresse, vous pouvez suivre sa production et distribution, en cliquant sur ce lien <https://immatriculation.ants.gouv.fr/Services-associes/Ou-en-est-ma-carte-grise>.*

*Le service instructeur est en charge de la gestion des téléprocédures relatives au système d'immatriculation des véhicules*

*Vous pouvez consulter les messages et documents relatifs à votre demande n°XXXXXXXXX depuis votre espace personnel en cliquant sur le lien suivant <https://ants.gouv.fr/monespace/s-inscrire>.*

*Étapes pour consulter ces informations :*

- > Cliquer sur « Mon espace véhicule »*
- > Cliquer sur le bouton « Mes documents » ou « Mes documents ».*

*Cordialement,*

*Le ministère de l'Intérieur ».*

La démarche terminée, vous allez recevoir un accusé d'enregistrement récapitulant votre démarche et les pièces jointes mises dans le dossier. Enregistrez et imprimez ce document. A tout moment, vous pouvez vous connecter à l'ANTS, et en cliquant sur le lien inséré dans le mail, après avoir renseigné vos identifiant + mot de passe, allez dans « Mes documents » pour consulter les éventuels nouveaux documents s'y trouvant.

Une dizaine de jours après, vous recevrez un mail de l'ANTS vous demandant de vous connecter :

*« Bonjour,*

*Votre autre demande immatriculation n°XXXXXXXXX nécessite une action de votre part.*

*Vous devez vous rendre sur votre espace personnel accessible en cliquant sur le lien suivant <https://ants.gouv.fr/monespace/s-inscrire> afin de compléter votre autre demande immatriculation n°XXXXXXXXX.*

*Étapes pour compléter votre demande :*

- > Cliquer sur « Mon espace véhicule »*
- > Dans le tableau « Mes demandes en cours », sélectionner « Reprise » au niveau de la demande n°XXXXXXXXXXXX afin de la compléter».*

*Cordialement,*

*Le ministère de l'Intérieur ».*

En vous connectant à l'ANTS, et en cliquant sur le lien inséré dans le mail, après avoir renseigné vos identifiant + mot de passe, allez dans « Mon compte », puis dans « Mon espace véhicule », et dans la partie « Mes demandes en cours », cliquez sur « Voir vos démarches en cours, cliquez ici ». Cliquez sur « OK » en veillant à ce que le statut « Reprise » soit bien indiqué dans la colonne « Action » Vous serez alors redirigé vers la page « Récapitulatif ». Il vous sera alors demandé de payer la carte grise, par carte bancaire.

Le coût de la carte grise, en véhicule de collection, est de 906,76 € à Paris. Le montant de la taxe régionale (Y1) varie en effet beaucoup d'une région à l'autre. Faites la simulation sur <https://www.service-public.fr/simulateur/calcul/cout-certificat-immatriculation#main> . Vous noterez que l'un des avantages du passage en collection permet d'éviter le malus des véhicules de plus de 36 CV (+2.000 € pour la 6.9) !

**Montant des taxes :**

Type de taxe	TAXES DUES AU TITRE DE L'OPÉRATION
Y1 Taxe régionale	900,00 €
Y2 Formation pro.	0,00 €
Y3 Malus véhicule d'occasion ou Malus 1ère immatriculation	0,00 €
Y3 Taxe > 36 CV	0,00 €
Y4 Taxe de gestion	4,00 €
Y5 Acheminement	2,76 €
<b>Y6 Montant total</b>	<b>906,76 €</b>

Y1 : Taxe régionale

Y2 : Taxe pour le développement des actions de formation professionnelle dans les transports

Y3 : Malus véhicule d'occasion ou Malus 1ère immatriculation

Y3 : Taxe sur les véhicules > 36 CV

Y4 : Taxe pour la gestion du certificat d'immatriculation

Y5 : Redevance pour acheminement du certificat d'immatriculation (montant forfaitaire)

Le montant des taxes est estimé au jour de l'édition du bon d'opération. Le montant définitif sera calculé le jour du paiement des taxes

Allez au bas de la page et cliquez dans les conditions d'utilisation les 4 cases (ce qui implique que vous avez l'ancienne carte grise et une assurance valide). Puis cliquez sur « Validez ».

Vous êtes alors redirigé automatiquement vers le site de télépaiement. Il ne vous reste plus qu'à renseigner votre numéro de Carte Bleue, sa date d'expiration et le cryptogramme visuel, et validez.

Le paiement réalisé, vous revenez automatiquement sur le site et je vous conseille d'enregistrer l'accusé d'enregistrement de la démarche complémentaire, et surtout le fameux CPI (certificat provisoire d'immatriculation, contenant votre numéro définitif d'immatriculation,), généré immédiatement après ce paiement, et grâce auquel vous pourrez faire faire vos plaques d'immatriculation sans attendre de recevoir votre carte grise. N'oubliez pas non plus d'envoyer le CPI à votre assureur, pour qu'il vous renvoie une carte verte avec votre numéro d'immatriculation définitif.

Une semaine après avoir payé, vous recevrez par la Poste en recommandé AR votre précieux sésame ! Le passage du facteur vous sera d'ailleurs notifié par mail. Pour la petite histoire, je pensais que la formalité serait longue, et je l'ai effectuée le jour de mon départ en grandes vacances. J'ai dû faire faire un mandat à ma gardienne par le site internet de la Poste pour éviter que la carte grise ne retourne à l'ANTS !!! Ultime péripétie dans cette aventure de l'achat de ma 6.9...

Une dernière chose : il est permis de mettre des plaques blanches sur fond noir, à l'ancienne. Sachez cependant qu'il n'est pas très aisé de les trouver. On peut bien sûr passer par des multitudes de sites internet vous proposant toutes sortes de plaques. Il m'a cependant paru préférable d'aller dans une petite station-service près de chez moi qui en vendait : on sait exactement ce qu'on met sur sa voiture. La pose de la plaque à l'arrière n'est pas forcément évidente avec le support allemand. Le mécanicien qui l'a posée a dû procéder à une astuce pour les rivets afin d'être conforme : il a conservé les vis d'origine et ajouté de faux rivets pour être conforme (les gendarmes flanquent une amende de 90e par plaque s'il n'y a pas de rivet).

Voilà, vous avez franchi toutes les étapes de ce parcours du combattant : bravo ! Il est temps pour vous de prendre la route et de savourer la conduite de votre belle 6.9.

**Epilogue : plaisir et impressions de conduite.**

La peine que vous vous serez donnée pour acheter et pour remettre en état votre 6.9 sera amplement récompensée par le plaisir qu'elle vous procurera. D'abord, vous serez étonné de constater combien cette voiture attire le regard du passant. Un jour, en plein hiver, sur le parking désert d'une petite plage de la côte Atlantique, je me suis même fait accoster par les 2 seuls passants que j'ai croisés qui m'ont demandé si cette belle voiture était à moi ! De temps en temps, les plus

curieux vous demanderont à voir le moteur. Un autre m'a félicité de conserver ce patrimoine et de la faire rouler. Cela vous paraît idiot, mais ça fait chaud au cœur.

Sur la route, il se peut que vous croisiez des amateurs d'anciennes, qui prendront plaisir à vous courser avec leur voiture moderne, et finiront par s'incliner avec élégance et fair-play.

Je transporte souvent des bla-blacars : occasion de bavardages et de partage d'une passion.

Vous aurez également l'opportunité de faire la connaissance d'amateurs de Mercedes anciennes, qui vous refileront leurs tuyaux sur les bonnes adresses de mécaniciens ou autres conseils. Une voiture comme celle-là, ça rapproche et cela crée des liens.

A ce titre, inscrivez-vous impérativement sur les forums de Mercedes anciennes. Il en existe notamment deux où l'on peut glâner de précieuses informations :

<http://mercedes-benz.forumactif.com/forum>

<http://www.mercedes-anciennes.fr/forummb/index.php>

Vous ne regretterez pas de vous faire connaître, on vous souhaitera la bienvenue dans le club très fermé des possesseurs de 6.9.

Prenez le temps de découvrir les fabuleuses performances de votre 6.9 : je le répète, ce n'est pas seulement son accélération qui est bluffante, c'est aussi son frein moteur. Ceux qui connaissent bien la région parisienne comme moi et qui fréquentent la Nationale 118 connaissent la fameuse descente vers Paris, entre Vélizy et le Pont de Sèvres. Cette portion est très pentue, et tout le monde se voit obligé de freiner. Avec la 6.9, pas la peine : mettez-vous en S, elle rétrogradera en 2de, et vous respecterez la limitation de vitesse (70 puis 50) sans avoir à freiner le moins du monde, alors que vous ne verrez devant vous que des feux stop allumés.

Sur autoroute, on se trouve souvent dans un flot de voitures dont on a envie de s'extraire : une petite accélération et hop ! Bye-bye les amis, je vais plus loin.

Au niveau de la consommation, je confirme qu'on se trouve entre 16 et 18 litres aux 100. J'ai toutefois remarqué que je faisais des pleins de plus de 100 litres : en fouillant dans le dossier du vendeur, j'ai vu qu'il avait fait installer un réservoir agrandi en 1976, mais j'ignore sa capacité réelle. C'est vrai que pour faire de la distance, c'est une option sympa. Ah oui ! J'oubliais : Super SP98 exclusivement. Bannissez le SP95 et encore pire s'il est à l'éthanol : votre moteur fait votre 6.9, ne l'oubliez pas, alors pas de fausses économies, vous le regretteriez amèrement.

Vous remarquerez par ailleurs qu'au ralenti, elle tourne à 700 tours / minute à peine : un vrai cœur de sportive !

La qualité de la suspension hydropneumatique vous procurera également un confort ouaté. Vous aurez l'impression de flotter littéralement sur la route. Pareils pour le passage des dos d'âne : la secousse sera très atténuée (attention, je ne vous conseille pas de les passer à toute vitesse non plus !)

Enfin, je ne peux vous cacher une chose : vous aurez « la patate » en la conduisant ! J'ai baladé un jour des collègues à qui j'avais promis depuis longtemps une promenade en 6.9. Ils ont pris une photo à l'intérieur où l'on voit mon regard dans le rétroviseur : il en dit long sur ma satisfaction de la conduire, et je ne me suis pas forcé !

Pour ma part, je l'utilise très souvent, même l'hiver sous la pluie. Certains peuvent avoir des problèmes de joints fuyards (pare-brise, fenêtres), ça arrive avec les voitures de cet âge-là. Mais ce n'est pas systématique. Faites attention sous la pluie quand même, surtout si vous accélérez vivement : elle peut chasser de l'arrière, notamment sur les pavés parisiens...

Une dernière chose : si vous le pouvez, évitez de la garer de façon habituelle dans la rue : vous aurez toutes sortes de petits chocs ou rayures sur la carrosserie, les pare-chocs etc... Ce serait dommage. Et pour le nettoyage, évitez les jets à haute pression : mollo avec l'ancienne ! Faites-le avec amour et douceur : à la main avec un tuyau d'arrosage et une éponge adaptée, puis la (vraie) peau de chamois. Pour le pare-brise et les vitres, après le dégrassage habituel avec une éponge et le séchage, prenez un journal et chiffonnez-le : en le passant sur les vitres vous enlèverez toute la « buée » qui peut encore s'y trouver, surtout à l'intérieur, sans rayer : truc de garagiste ! Et si vos chromes de pare-chocs sont un peu oxydés, passez de la paille de fer triple 0 : ils retrouveront leur éclat. A éviter cependant sur la carrosserie et les autres chromes.

Bonne route !

Charles-Henri

Et encore merci à <https://mercedes450sel69.com/>