

- LDA Classic Car  
420 rue d'Estienne d'Orves  
92705 Colombes Cedex
- Tél. : 01 58 75 66 60
- Fax : 01 58 75 80 26
- LDAClassicCar@aon.fr

> Passion auto > Voitures d'exception > Essais > Mercedes SLS AMG

## Mercedes SLS AMG

### Le retour du papillon

#### Le constructeur allemand replonge dans le grand bain du GT sportif avec une berlinette renouant avec l'esprit de la fameuse 300 SL.

L'épisode de l'exclusive McLaren SLR refermé, Mercedes revient sur terre avec une sportive plus accessible mais bardée d'innovations technologiques. Si l'architecture dépoussière un concept à l'ancienne avec ses portes se déployant comme les ailes d'un papillon, son empattement long, son capot immense et ses occupants assis sur l'essieu arrière, la SLS AMG est une berlinette moderne répondant aux critères d'une authentique voiture de sport. Exhumant le système si particulier d'ouverture des portes de la 300 SL, la SLS provoque toujours la même fascination et répond à un cérémonial un peu complexe. S'installer à bord de ce nouveau coupé évoluant au ras du sol nécessite une souplesse de gymnaste. Dégagée de son logement par une pression sur la télécommande, la poignée implantée très bas nécessite de s'incliner. C'est encore courbé, pour ne pas se cogner la tête contre la portière déployée, que l'on enjambe le bas de caisse. Une fois confortablement installé dans le siège baquet débordant de réglages, il vous faudra allonger le bras et pour les petits gabarits se dresser hors du siège pour claquer la portière à l'aide de la poignée intérieure. Inutile de chercher à basculer le volant comme sur la 300 SL pour faciliter l'accès, la nouvelle Gullwing n'en dispose pas. A cet instant, un sentiment de claustrophobie pourra vous saisir en raison du petit pare-brise et de la faible surface vitrée latérale. Les grands gabarits (+ 1,85 m) pesteront après la faible garde au toit.



Habillé de cuir, de suédine et d'aluminium pour la console centrale, l'intérieur est un savant mariage de sportivité et de luxe. Dédicée au plaisir du pilotage, l'ergonomie est excellente avec notamment les palettes de sélection des rapports implantées sur la colonne de direction. Toutes les fonctions essentielles sont regroupées sur le tunnel central : le bouton démarreur, les boutons rotatifs sélectionnant les cinq modes de la boîte de vitesses et ceux de l'ESP. Si l'on trouve tout de suite ses marques, rien n'a été prévu pour les effets personnels (sacoche et vêtement) qui devront prendre place soit, derrière le dossier du siège, dans le coffre exigü ou sur la plage arrière avec le risque d'occulter une visibilité déjà médiocre.

La SLS AMG, c'est un peu Docteur Jekyll et Mister Hyde. Dans la circulation, cette tonitruante sportive progresse sans aucun mode d'emploi. Comme une banale berline de la marque. Si la boîte à double embrayage distribue les sept rapports en se faisant oublier, le V8 de 571 ch bouillonne d'impatience. Une brève pression suffit à le réveiller dans un grondement typique d'un runabout qui ne manque pas piment. Le couple titanique immédiatement disponible vous catapulte d'un virage à l'autre. L'allonge phénoménale de cette mécanique de caractère renforce le sentiment de puissance. Et comme dans une voiture de course, des borborygmes à l'échappement accompagnent chaque décélération. Enivrant ! Le plus bluffant n'est pas tant les accélérations qui vous plaquent au dossier – le 0 à 100 km/h est abattu en 3,8 secondes - mais la maîtrise avec laquelle la SLS avale les courbes dans un confort de berline. Jamais une Mercedes n'avait montré de telles dispositions sportives. Cette efficacité est le résultat d'une conception très aboutie. Grâce à l'architecture transaxle rejetant la boîte sur l'essieu arrière, à un châssis treillis et une carrosserie en aluminium, à un moteur placé en position centrale avant et à la répartition des masses idéale (47/53 %), la SLS réserve un équilibre confondant. Quelques tours du circuit californien de Laguna Seca nous ont permis de confirmer le bien-fondé des solutions retenues. Sur ce tracé très technique et exigeant, la SLS, lancée derrière le pace-car piloté par Bernd Schneider, ancien champion DTM, s'est montrée parfaitement à l'aise. On aura apprécié la présence du pack performance AMG facturé 8 500

euros et les freins carbone-céramique (11 500 euros) évitant l'échauffement du système après quelques freinages appuyés. Dans cet exercice exigeant, la boîte est apparue un peu lente mais les freins carbone-céramique optionnels ont rempli leur rôle, évitant l'échauffement du système après quelques freinages appuyés.

Grisante à conduire tout en restant utilisable au quotidien, la SLS ne va pas seulement faire parler d'elle pour ses portes papillon. Grâce à elle, la firme allemande revient par la grande porte sur un marché qu'elle avait déserté depuis la 300 SL. La France qui dispose d'une allocation de 220 voitures en 2010 livrera les premiers exemplaires au printemps prochain.



#### Fiche technique

Moteur : V8, 6 208 cm<sup>3</sup>, 571 ch, 650 Nm de couple. Transmission : double embrayage 7 rapports.  
Dimensions : L. 4,63 m, l. 1,93 m, h. 1,26 m.  
Consommations : 13,2 l/100 km.  
Emissions CO<sub>2</sub> : 308 g/km.  
Vitesse : 317 km/h. Prix : 189 000 euros.

#### Galerie photo

