

Mercedes SL 500 : L'élégance de sa classe

La mythique SL « Papillon » de 1957 peut être fière de sa nouvelle descendance. Renouant avec une ligne racée, le nouveau cabriolet-coupé de Mercedes effectue aussi une envolée technologique spectaculaire.

Comme il est désormais de règle lors de la présentation d'un nouveau produit, c'est dans une débauche de décibels que l'on a découvert la dernière génération de SL. Domage, car son élégance naturelle se serait parfaitement accommodée d'une plus grande sobriété. Née de la compétition, la gamme SL reste le fleuron statutaire de Mercedes. Marqué à la culotte par le japonais Lexus, qui propose désormais des produits de haut de gamme d'une grande qualité, le constructeur souabe revient dans ce créneau avec un modèle à l'esthétique réussie. Après s'être consacré quelque temps à l'élargissement de sa gamme vers le bas afin de rejoindre les rangs de constructeurs généralistes, Mercedes se tourne ici vers une clientèle à très haut pouvoir d'achat.

L'agrément du roadster, le confort du coupé

Viellissant paisiblement avec sa clientèle, l'actuel SL avait pris, au fil des ans, quelques rides qui n'altéraient en rien l'élégance de sa robe. Bien sûr, on pouvait critiquer l'équilibre de ses proportions, un peu écrasées, mais rarement un modèle n'aura traversé une décennie avec autant de sérénité. Avec 49 véhicules immatriculés en 2000, et seulement douze depuis le début de l'année, il devenait néanmoins urgent d'offrir un successeur au SL dont la version équipée du V12 n'était plus produite depuis décembre 2000. Apparue en 1952, la dénomination SL a toujours été associée à un modèle élitiste dont certaines versions se sont illustrées en compétition.

En combinant l'agrément du roadster au confort du coupé, ce nouveau SL à toit dur rétractable s'inscrit dans la continuité du petit SLK. A cet égard, rappelons que Peugeot fut le premier, en 1934, à proposer ce système avec la 401 Eclipse de Paulin et Pourtout, tandis que la Ford Fairlane 500 de 1957 disposait d'un retractable hardtop similaire. Le SLK de 1996 n'en était qu'une reprise. Si l'on retrouve dans le nouveau modèle une influence du modèle précédent, il ressort en priorité un style tendu et puissant. Rappel du passé, les entrées d'air latérales sont un hommage aux mythiques « Portes papillons » de 1954. La première impression qui se dégage est la nervosité dynamique de la ligne. Avec un équilibre parfait entre ses porte-à-faux et son empattement - augmentés à l'avant et diminués à l'arrière avec un empattement plus long -, le nouveau SL possède un dessin réussi. Curieusement, comme pour les trois modèles précédents, ce sont les flancs qui prêtent le plus à discussion. Ici trop creusés dans la porte, ils épaississent légèrement la ligne au niveau des bas de caisse.

Dans la face avant, on retrouve les phares cacahuètes apparus sur la Classe C, qui s'intègrent parfaitement dans le capot et encadrent la calandre étoilée. A l'arrière, la sobriété du dessin est d'une pureté rarement atteinte. Qu'elle soit découverte ou capotée, la nouvelle SL conserve la même élégance. Dans l'habitacle, les commandes sont regroupées sur une console centrale, tandis que les tachymètres, ronds et visibles, sont abrités des lumières parasites par deux grandes visières. Le volant multifonction permet de commander toutes les fonctions audio et navigation selon les options choisies. Simple, complète, l'instrumentation est intégrée dans une planche de bord qui suggère néanmoins la notion de luxe.

Toit escamotable

Pour pallier les inconvénients d'une simple capote ou l'encombrement d'un hardtop, Mercedes a retenu pour son SL le principe du toit repliable et escamotable dans le coffre. Aussi astucieuse qu'élégante, cette solution facilite la vie de l'utilisateur. Seul le volume du coffre souffre de ce choix. Fonctionnel, le toit du SL ne rompt absolument pas l'harmonie de son style : son intégration dans le dessin des courbes est parfaite. La cinématique retenue reprend quasiment celle du SLK et du Lexus SC 430, un concurrent direct du SL : un toit en deux parties et un couvercle de coffre intégré au système.

La principale différence réside dans la rotation indépendante de la lunette arrière qui, en s'inversant, s'applique aux formes du toit : une solution qui dégage plus d'espace. Le volume utile est de 235 litres décapoté, et de 371 litres, toit fermé. Le système est commandé par onze vérins hydrauliques et une pompe à haute pression. Une version vitrée du toit escamotable est prévue pour juin 2002.

Pour ce modèle, Mercedes n'a pas lésiné sur les assistances électroniques. On trouve pour la première fois un nouveau système de freinage, le Sensotronic Brake Control. Alliant l'hydraulique et l'électronique, il utilise les avantages de la micro-électronique et du micro-ordinateur pour une gestion du freinage inédite.

L'informatique règne en maître

L'ordinateur recueille les données relatives à la pression de la pédale de frein et les croise avec toutes les informations venues de l'ABS et de l'ESP, ainsi que celles de gestions du moteur et de la boîte de vitesses. Un système complexe qui permet l'efficacité maximale du freinage et qui détermine la force à appliquer à chaque roue.

Dans un premier temps, Mercedes a choisi de commercialiser son SL avec un V8 de 4 966 cm³. Associé à une boîte automatique à cinq rapports, il développe 306 ch, avec un couple de 460 Nm. Puis viendront des modèles équipés de six et de douze cylindres. Une version AMG SL 55 sera aussi disponible en 2002.

Sans préjuger des qualités dynamiques de la nouvelle SL, il faut saluer le travail de Peter Pfeiffer pour le design, et de Frank Knothe en aérodynamique, qui ont donné naissance à un modèle d'exception. Il ne restera qu'à convaincre le client qui, entre Porsche, Jaguar, Maserati, Chevrolet, et maintenant Lexus, dispose d'un large choix.

Par Joël CHASSAING-CUVILLIER

Source et informations complémentaires : L'argus

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 10 août 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/208-mercedes-sl-500-l039elegance-sa-classe.html>