icone

Mercedes-Benz

Générations SLK

ANDRÉ DEWAEL

SOPHIA
ÉDITIONS

icone

Mercedes-Benz

Générations SLK

ANDRÉ DEWAEL

SOPHIA
ÉDITIONS







SOMMAIRE

AVANT-PROPOS · 6

01

COMME UN VENT DE JEUNESSE · 8

02

LA R170 OU L'INITIATRICE DU GENRE · 22

ÉTUDE ET DÉVELOPPEMENT · 24
UNE NAISSANCE DÉSIRÉE · 38
UN FACELIFT POUR L'AN 2000 · 50
UN ENFANT CACHÉ NOMMÉ CROSSFIRE · 63

03

76 · LA R171 OU LA BABY-SL
78 · ASSURER LE LEADERSHIP
88 · L'AVANCE PAR LA TECHNOLOGIE
100 · DES TRAITEMENTS DE FERVEUR
111 · UNE ÉVOLUTION DANS LA CONTINUITÉ

04

120 · LA R172 OU LA MATURITÉ AFFIRMÉE

122 · CONFIRMER LE LEADERSHIP
133 · ÉTUDE ET DÉVELOPPEMENT
147 · À LA RENCONTRE DE SA CLIENTÈLE
168 · LA PIONNIÈRE REBAPTISÉE

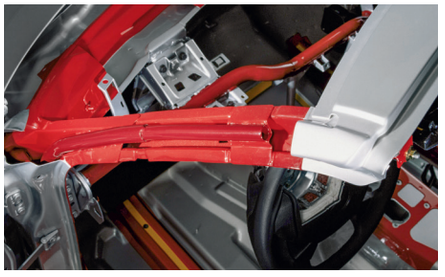
188 · CONCLUSION
190 · ANNEXE · ÉVOLUTION DU TARIF EN FRANCE

ÉTUDE ET DÉVELOPPEMENT

L'étude et le développement d'un véhicule d'un nouveau genre nécessitent un soin tout particulier pour y intégrer idéalement les concepts qui ont présidé à sa création. Un constructeur réputé comme Mercedes est l'un des mieux à même de relever le défi avec un haut niveau de qualité. Les choix posés par ses ingénieurs vont se porter sur des éléments disponibles dans la banque d'organes de la marque. Mais, pour produire un véhicule homogène, il faut réussir la synthèse des fruits de l'expérience acquise et y greffer une innovation révolutionnaire.

LE CHÂSSIS

Aussi l'étude de la Mercedes R170 (R = roadster) se base-t-elle sur l'excellente plate-forme de la Classe C (W202) dont l'empattement passe de 269 à 240 cm. En bon roadster qui se respecte, son architecture est donc celle d'une propulsion à moteur longitudinal avant. À partir de la plate-forme empruntée, les ingénieurs conçoivent une structure dans un souci de rigidité maximale. L'habitacle (ou cellule de survie) bénéficie d'une rigidité structurelle homogène. Les zones avant et arrière du châssis sont destinées à encaisser les chocs en contrôlant leur déformation. Des renforts métalliques sont ajoutés afin d'obtenir un haut niveau de rigidité en torsion. Une nouvelle cloison ellipsoïde faisant partie de la structure avant augmente la zone de déformation en cas de collision frontale, ce qui réduit le risque de resserrement du plancher.



La baie de pare-brise a été étudiée pour offrir une rigidité optimale.



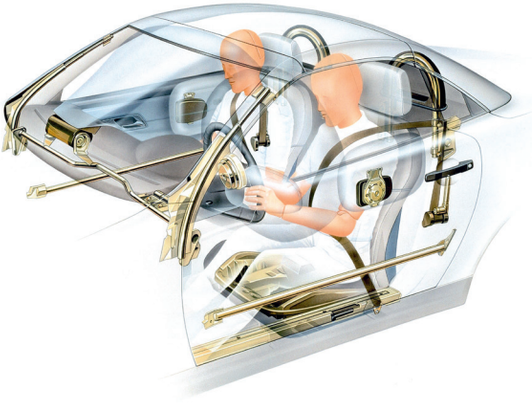
L'arceau boulonné à la structure surplombe l'appuie-tête.



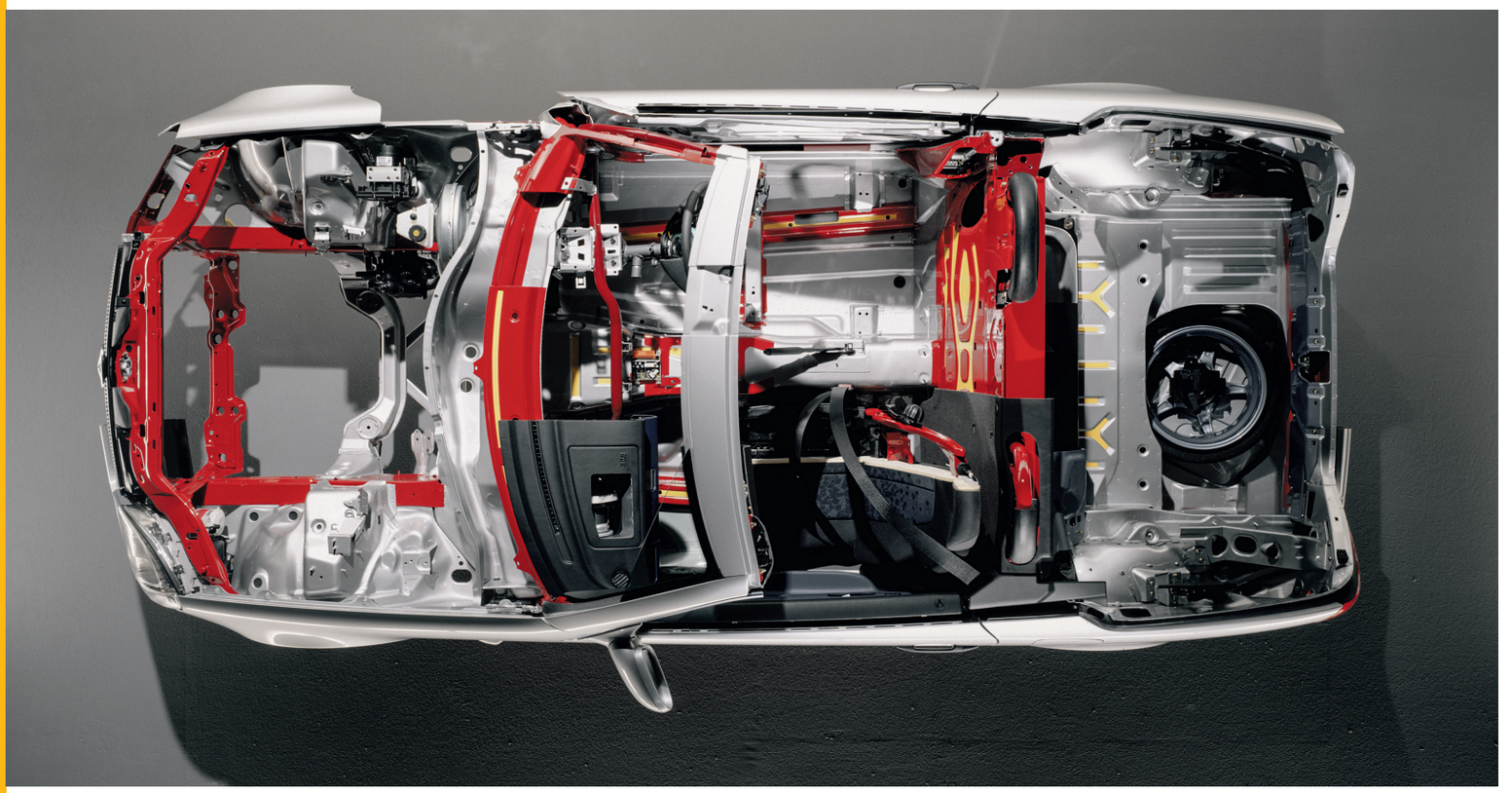
La portière intègre l'airbag de protection latérale.



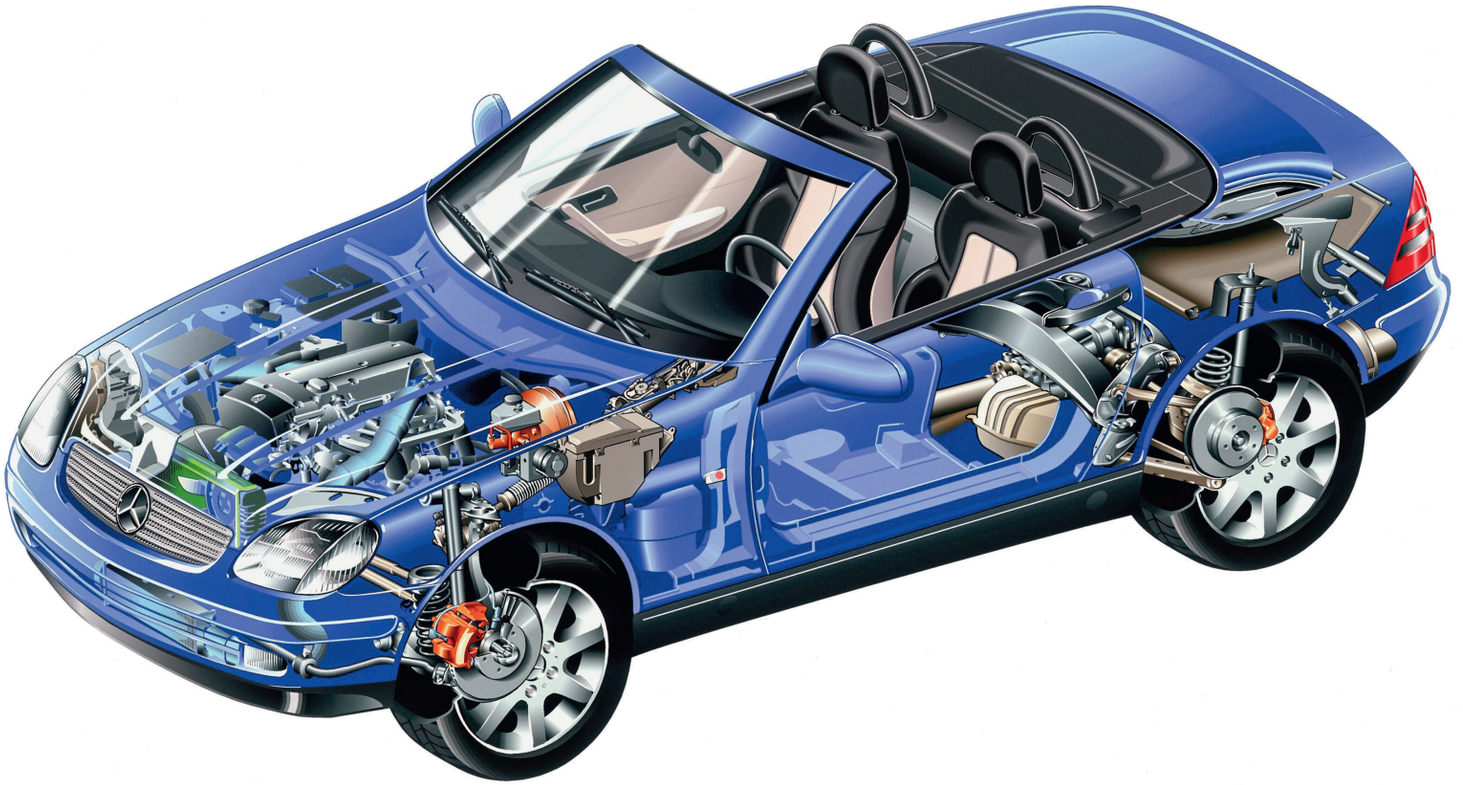
La diffusion de l'énergie d'un impact frontal.



La sécurité passive intégrale de l'habitacle.



Structure métallique renforcée (sections en rouge).



Vue éclatée de la conception d'ensemble.

L'AVANCE PAR LA TECHNOLOGIE

UN CHÂSSIS TOUT NEUF

Pour assurer sa montée en gamme, la nouvelle génération ne se contente pas d'un costume neuf : ses entrailles recèlent d'autres arguments tout aussi convaincants. Il en va ainsi de son châssis, de ses liaisons au sol, de ses motorisations, de sa technologie embarquée et de son équipement innovant.

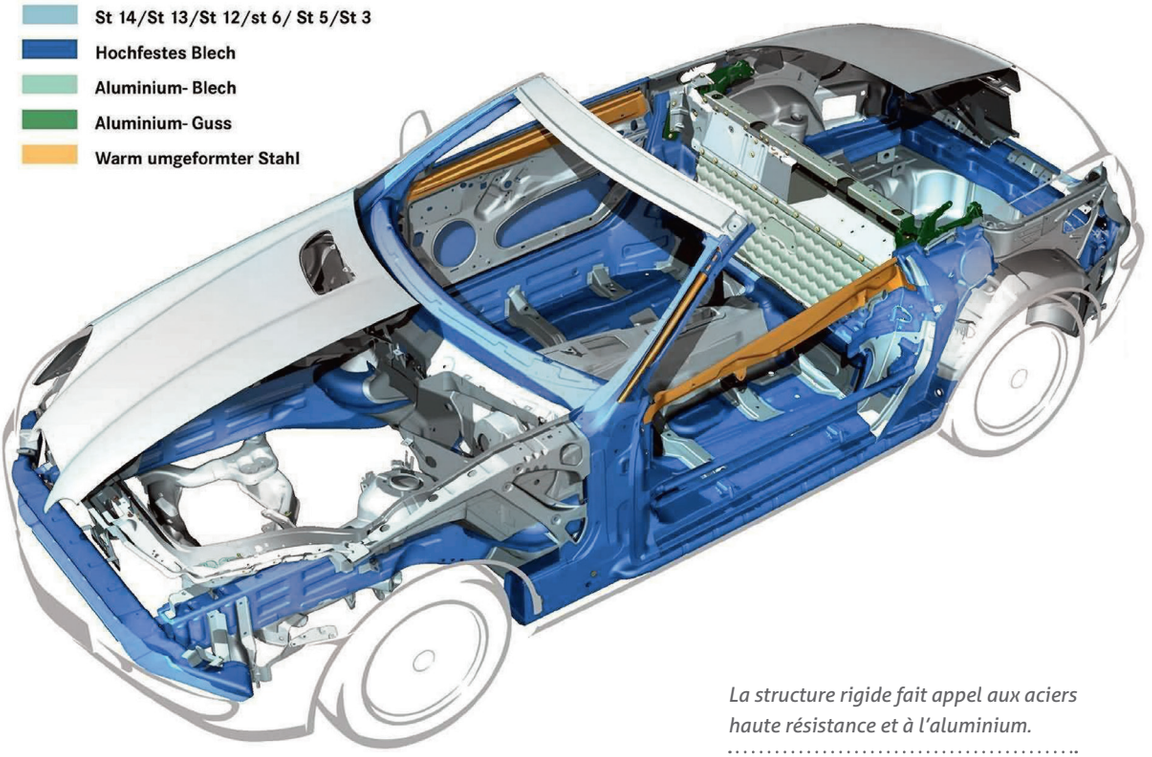
Poursuivant sa sous-traitance, Karmann fournit la base de la voiture à l'usine Mercedes de Brême. La plate-forme est reprise de la Classe C (W203) avec un empattement raccourci. Obtenir un maximum de dynamisme et d'agilité tout en veillant à la sécurité active lors du réglage du train de roulement, tel est le secret de l'agrément de conduite sportif que procure la nouvelle Classe SLK.

Avec une tenue de cap améliorée par rapport à la série R170, une direction plus directe et plus précise ainsi qu'une stabilité de marche et de freinage encore accrue, la série R171 s'affiche en véritable roadster sportif. Comme dans la gamme précédente, l'ABS avec freinage d'urgence assisté BAS et la régulation de comportement dynamique perfectionnée ESP avec ASR sont inclus dans la dotation standard. Un train de roulement sport surbaissé est proposé en option aux clients prônant une conduite encore plus sportive.

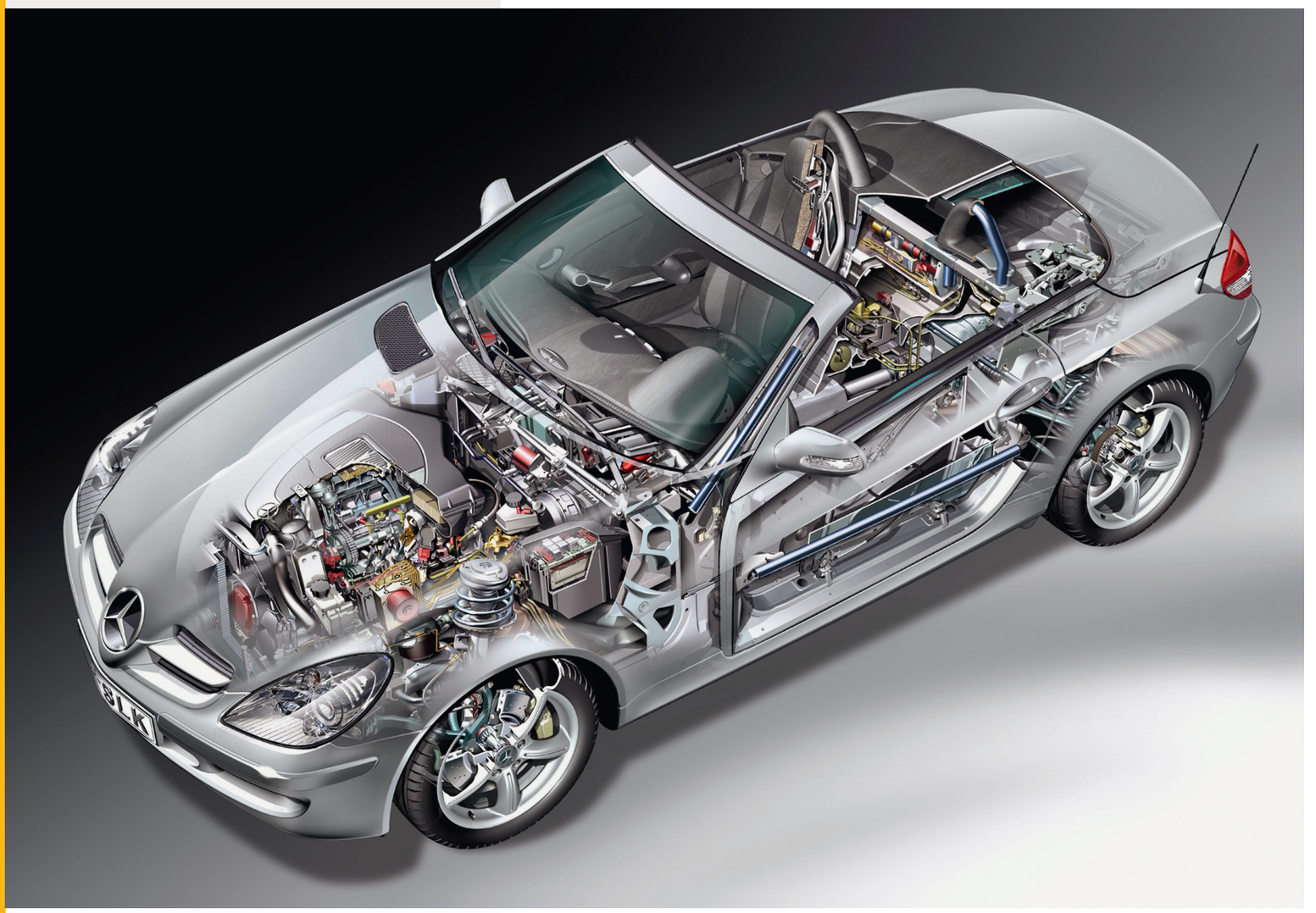
Ces aptitudes routières bonifiées découlent des progrès réalisés par l'équipe d'ingénieurs qui a voulu défendre la réputation enviable de Mercedes quant à la qualité de ses châssis. Grâce à leur savoir-faire en matière de conception et à un choix intelligent de matériaux, les ingénieurs ont créé une structure qui, avec le toit abaissé, bénéficie d'une amélioration de la résistance de 46 % en torsion et de 19 % en flexion par rapport au R170.

La carrosserie est entièrement galvanisée et le nouveau châssis fait largement appel à l'acier à haute résistance qui intervient désormais pour 42 % dans sa composition. Certes, ce type d'acier est plus cher, mais il autorise l'emploi de panneaux plus minces à résistance égale, ce qui contribue à réduire le poids et donc à améliorer la maniabilité et les performances. L'aluminium intervient également, que ce soit pour certains éléments annexes tels que la cloison entre l'habitacle et le coffre, ou même dans le système d'ouverture de ce dernier. La fixation des organes de roulement au châssis *via* des berceaux accroît encore la rigidité de l'ensemble tout en offrant un meilleur filtrage des vibrations. L'efficacité et la performance s'accordent alors à un haut niveau de confort.

En matière de sécurité passive, comme le veut la tradition maison, les ingénieurs de Stuttgart sont allés bien au-delà des normes fixées, telles que les spécifications NCAP. Ils ont ajouté leurs propres critères basés sur les données de collision recueillies au cours de décennies de recherche avec des voitures d'essai et les rapports d'analyse d'accidents réels. Bien entendu, comme c'est la règle, la coque dispose de zones de déformation qui permettent à la voiture de se déformer à un rythme contrôlé en cas



La structure rigide fait appel aux aciers haute résistance et à l'aluminium.



Vue éclatée de la nouvelle Classe SLK R171.



La chaîne de montage à l'usine de Brême.



Un liseré rouge entoure les compteurs.



L'habitacle joue sur le contraste visuel noir et argent.

Ces nouvelles jantes à dix branches sont chaussées de pneumatiques de tailles 225/45 R17 à l'avant et 245/40 R17 à l'arrière. Des feux arrière teintés (façon AMG) et des badges « Edition » sur les ailes avant complètent sa distinction visuelle.

Dans l'habitacle, les occupants bénéficient d'une sélection de matériaux et d'un contraste visuel noir et argent. Les sièges, l'accoudoir de la console centrale et le sélecteur de vitesses sont garnis de cuir noir. Les sièges chauffants présentent une zone centrale en cuir perforé gris foncé, des surpiqûres argentées et un logo « Edition » brodé sur leurs dossiers. Le ciel de toit et le contour intérieur de la lunette arrière sont de couleur noire. Des tapis de sol en velours avec bordure noire et logo « Edition » brodé complètent la dotation.

Au tableau de bord, les deux inserts décoratifs face au conducteur sont noirs, tandis que celui situé au-dessus de la boîte à gants adopte un look carbone. Le compteur de vitesse et le compte-tours s'offrent un liseré rouge et un entourage couleur aluminium.

Les équipements de confort et de commodité habituels sont également disponibles sur demande. Il s'agit notamment du chauffage de nuque Airscarf, de la climatisation automatique Thermotronic ou du système Comand avec navigation dans toute l'Europe.

Cette série spéciale anniversaire est livrable en trois motorisations, au tarif suivant (prix départ Allemagne) :

- SLK 200 Kompressor Edition 10 : 37 734,90 euros ;
- SLK 280 Edition 10 : 42 911,40 euros ;
- SLK 350 Edition 10 : 47 671,40 euros.

Ces prix représentent un supplément d'environ 3 100 euros par rapport aux versions de série.

Avec cette Edition 10, Mercedes-Benz rappelle que son SLK a lancé la mode du coupé-cabriolet, un concept précurseur immédiatement devenu populaire. Avec une part moyenne de 30 %, la Classe SLK en est le leader sur le marché mondial. En Allemagne et dans d'autres pays d'Europe occidentale, une voiture sur deux immatriculée dans ce segment du marché est une SLK. Au total, Mercedes-Benz en a produit à ce stade environ 465 000 exemplaires. La nouvelle génération lancée en mars 2004 affirme encore davantage sa nature sportive, tout en créant de nouvelles tendances grâce à sa technologie d'avant-garde.

UNE ÉVOLUTION DANS LA CONTINUITÉ

L'HEURE DU RESTYLAGE

Arrivé à mi-carrière en 2008, le roadster *Sport Leicht Kurz* s'offre un restylage, alors que son grand frère SL s'apprête à revoir son style en profondeur. Depuis son apparition en 1996, ce petit biplace avant-gardiste symbolise l'image dynamique de Mercedes-Benz. Pour poursuivre sa success-story, il convient d'y introduire de nouveaux éléments dynamiques et puissants. Lors de sa présentation au Salon de Genève en mars 2008, la marque tente bien de nous persuader qu'il s'agit d'une nouvelle génération en martelant qu'environ six cent cinquante composants ont été nouvellement développés à cet effet. On n'en doute pas mais, connaissant le perfectionnisme du constructeur, la plupart sont invisibles et ont pour objectif d'approcher le produit de la perfection.

Les évolutions stylistiques portent essentiellement sur les faces avant et arrière qui introduisent de nouveaux clins d'œil à la compétition. La différence la plus frappante concerne le bouclier avant qui accentue sa référence aux McLaren-Mercedes via un séparateur inférieur aux allures de moustache de F1. À cet effet, les montants verticaux ont été déplacés vers le centre et le porte-à-faux a été augmenté de 14 mm. De son côté, le nez proéminent façon museau de monoplace est toujours bien marqué, il a juste été repoudré ! Et la zone autour de l'étoile a été remodelée par des contours plus visibles et par des ailettes horizontales plus massives devant une calandre à la grille quadrillée. Les nouveaux feux de brouillard, avec cerclage chromé, sont intégrés dans les grilles de ventilation inférieures, elles aussi, quadrillées. L'ensemble fait paraître le véhicule plus large.

Les designers ont également modifié la poupe en intégrant un diffuseur aérodynamique dans la jupe arrière, ce qui donne au roadster une apparence plus virile. Cet effet est renforcé par les sorties d'échappement trapézoïdales et les feux arrière foncés d'inspiration AMG.

Les nouveaux rétroviseurs extérieurs offrent une plus grande surface et comportent des indicateurs LED en forme de flèche prononcée qui



Le bouclier avant accentue sa référence aux McLaren-Mercedes de F1.



Les nouveaux rétroviseurs intègrent des indicateurs LED en forme de flèche.



L'antenne souple ne mesure plus que 20 cm.


S MB 2300



LA R172 OU LA MATURITÉ AFFIRMÉE

En rouge et en bleu, les nouvelles SLC posent pour la presse



au bord de la Méditerranée.



En mode Eco et Comfort, il fait à peine plus de bruit qu'une SLC 300, mais si vous sélectionnez Sport ou Sport +, le son vous ravira avec un son grave, rauque, beau mais très présent. En ce sens, la SLC 43 AMG ressemble à la A 45 AMG, à la Porsche 718 Boxster ou à l'Audi RS 3.

« La voiture que nous avons conduite au col de Braus était équipée de la suspension AMG Ride Control avec amortissement adaptatif réglable et du pack Handling avec différentiel mécanique autobloquant sur l'essieu arrière.

« Ce sont peut-être là quelques-uns des secrets d'une voiture qui m'a agréablement surpris, et à laquelle je ne peux reprocher que deux choses : la première est que dans la descente du versant opposé de la montagne, et toujours à un rythme plus élevé que d'habitude, le système de freinage a commencé à montrer des signes de fatigue. Le deuxième point négatif est le manque d'espace dans l'habitacle pour ranger les petits objets. Son prix n'est pas vraiment abordable, puisque la SLC 43 coûte 66 000 euros, et dans cet ordre de prix, il existe de nombreuses concurrentes tout aussi intéressantes que celle-ci. Malgré tout, ceux qui optent pour la SLC 43 sont assurés d'en retirer beaucoup de plaisir.

« À peine sortis de l'AMG, et à peine le temps d'assimiler toutes les sensations que la version la plus performante nous avait offertes, il était temps de se mettre au volant de la SLC 200, la version équipée du moteur 2,0 litres turbo de 184 ch. J'ose dire que c'est probablement l'un des moteurs les plus équilibrés et les plus rationnels pour ce modèle. En tout cas, si vous recherchez des performances décentes, une faible consommation de carburant et un niveau de confort supérieur à celui de l'AMG, cette voiture est faite pour vous.

« Le tronçon de route que nous avons emprunté à bord de la SLC 200 était très différent de celui que nous venions de laisser derrière nous, mais cela ne nous a pas dérangés. De nombreux virages peuvent être un peu pénibles, alors avec cette version, nous avons apprécié les tronçons de montagne rapides et sinueux, les sections d'autoroute et même la route de montagne de Monaco.

« La première chose à noter à propos de ce moteur, c'est qu'il est très élastique et qu'il ne vous oblige pas à manipuler en permanence la boîte de vitesses manuelle à six rapports. La 9G-Tronic est également disponible en option.

« Grâce à son couple de 300 Nm disponible à seulement 1 200 tr/min, la voiture dispose d'une importante réserve à bas régime et tire bien. Elle accélère de 0 à 100 en 7 secondes et ses sensations sont excellentes. J'aime le confort de conduite qu'elle offre sur l'autoroute, à tel point que je ne pense pas qu'un voyage avec elle serait une torture pour nos dos. Qui aurait cru cela quand j'ai commencé ma journée en conduisant la SLC 43 ? Les chiffres de consommation affichés par l'ordinateur de bord de la SLC 200 sont nettement inférieurs à ceux de la 43, ce qui est logique car le rythme est également plus conforme à l'utilisation habituelle de ce type de voiture. Nous lisons environ 7 l/100 km sur l'ordinateur de bord, et en un rien de temps nous arrivons à Nice.

« Il était temps de quitter les nouvelles SLC et de retourner en Espagne. Nous le faisons en sachant qu'il s'agit de bonnes voitures qui restent une option à considérer pour ceux qui recherchent un roadster biplace haut de gamme. Elles répondent aux attentes des clients qui ont opté précédemment pour une SLK. »









Avec son formidable toit rigide escamotable, la Mercedes-Benz SLK lance la mode des coupés-cabriolets modernes dès 1996. Son caractère ludique profite du statut de sérieux de la marque tout en lui permettant de toucher une nouvelle clientèle, plus jeune, plus féminine et plus dynamique. Elle constitue un événement majeur dans l'histoire du constructeur de Stuttgart, soucieux de rajeunir son image.

La SLK n'a alors aucune concurrente et ses tarifs de lancement la rendent abordable pour une Mercedes. La réussite commerciale de ce concept incite bon nombre de constructeurs à lui emboîter le pas. Aucun n'a cependant réussi à interpréter cette solution avec autant d'élégance que Mercedes, qui a su garder une longueur d'avance technologique durant toute sa carrière. En trois générations (types R170, R171 et R172), le roadster compact à l'étoile se sera vendu à plus de 710 000 exemplaires. Au passage, il aura partagé ses gènes pour donner vie à la Chrysler Crossfire.

www.sophia-editions.com

49,00 €
ISBN : 978-2-38514-015-1
9 782385 140151