

Mercedes SL : le must a 70 ans !

Mercedes fête cette année les 70 ans du SL. Si cette voiture fut lancée en 1954, c'est 2 ans plus tôt que sa version "course" s'est illustrée en compétition.

1952 - 300 SL « Gullwing »: les débuts en course

C'est tout d'abord pour la compétition que Mercedes décide de produire un coupé tout en rondeur. SL pour « Sport Leicht » ou Sport Léger. Cette voiture pesait en effet un peu plus d'une tonne sur la balance et embarquait un moteur 6 cylindres en ligne d'une puissance de 170 ch. La voiture est capable d'atteindre 240 km/h, ce qui, bien entendu à cette époque, est exceptionnel. Les résultats en course ne se font pas attendre puisqu'elle remporte aussi bien les 24 Heures du Mans que la non moins célèbre Carrera Panamericana où elle se permet de boucler une moyenne de 165 km/h durant 3 111 km de parcours. Bien entendu, par la suite, le constructeur lance une voiture de série qui va révolutionner le monde du design par ses portes à ouverture « papillon ». Sa planche de bord est une pure merveille de sportivité et d'élégance. Son 6 cylindres en ligne délivre alors 240 ch lui permettant d'être la voiture de série la plus rapide du monde (225 km/h). Ce qui caractérise également le 300 SL, c'est sa suspension qui lui offre un confort inédit jusque-là, surtout pour une sportive de ce niveau. Une voiture tout simplement extraordinaire à la pointe pour 1954. En parfait état, la belle ne s'échange pas à moins d'1,5 million d'euros.

1955 - 300/190 SL Roadster

En 1955, Mercedes décline pour la première fois son SL en roadster. Cette version se veut moins coûteuse à fabriquer que celle à portes papillon. Il est décliné en 2 motorisations. Le 190 SL utilise une version dédiée du bloc 6 cylindres en ligne du 300 SL et délivre 105 ch. Il permet tout de même d'atteindre 175 km/h ce qui reste, là encore, exceptionnel pour un cabriolet des années 50. Aujourd'hui, le 190 SL est plus abordable, c'est bien logique, que le 300 SL. Il faudra tout de même casser une grosse tirelire...

1963 - SL « Pagode »

1963 est sans doute l'une des plus grandes années pour l'automobile. C'est le début de la Porsche 911, de la sublime Aston Martin DB5, mais aussi de la « Pagode » ! C'est Paul Bracq, designer français, qui va imaginer des formes concaves pour le hard-top de la voiture. Le coup de crayon est tout simplement révolutionnaire. Pour en arriver là, il s'inspire des temples asiatiques. Les montants de pare-brise sont très fins et soutiennent ce toit presque incurvé. La face avant adopte désormais des feux verticaux. La SL Pagode embarque toujours un bloc 6 cylindres en ligne de 170 ch (SL230), qui va monter jusqu'à 195 ch pour la version 280 produite à partir de 1966.

1971 - la conquête de l'ouest

Début des années 70, si le Mercedes SL est déjà bien connu aux États-Unis, le constructeur décide de conquérir davantage ce pays amoureux des roadster avec une toute nouvelle génération de SL. Moins léger qu'il ne l'était, il devient surtout beaucoup plus luxueux et confortable. Sa ligne est désormais plus longue et affiche encore plus d'éléments chromés. Cette génération qui va être produite jusqu'à la fin des années 80 se distinguera particulièrement dans des séries télé américaines comme *L'Amour du Risque* et *Dallas*.

1989 - la révolution

La fin des années 80 marque également de gros changements dans le monde de l'automobile. Porsche lance la 911 (Type 964) équipée d'un ABS, d'une direction assistée et éventuellement de 4 roues motrices. Mercedes propose en 1989 un SL totalement nouveau. Une silhouette plus anguleuse, mais qui reste très élégante tout en affichant plus de sportivité que par le passé. Cette génération innove pour son niveau de sécurité avec un arceau de sécurité qui se déploie en seulement 3 dixièmes de secondes en cas de retournement de la voiture. Petite anecdote, à l'époque, un journaliste japonais décide de tester le système volontairement sur un circuit. Tout fonctionne à merveille mais la voiture est... détruite, forcément. C'est aussi sur cette génération que vont apparaître les airbags conducteur et passager. L'habitacle présente toujours autant de luxe et de confort. Le SL est désormais disponible avec plus de motorisations. Un bloc 6 cylindres en ligne pour les versions 280 et 320 (respectivement 204 et 224 ch), un V8 pour la 500 allant jusqu'à 320 ch, mais aussi un V12 pour la SL600 dont la puissance approche les 400 ch.

2001 - c'est Noël !

En 2001, la voiture s'allonge encore et s'offre un toit rigide escamotable pour la première fois (inauguré par le petit frère SLK quelques années plus tôt). Cette fois-ci, le design est plus rond que la génération précédente et l'habitacle encore plus haut de gamme. Ce SL est même celui qui embarque le plus d'équipements aussi bien pour le confort que pour la sécurité. Outre les nombreux airbags, il s'offre des sièges chauffants, ventilés et multicontours, sans oublier le côté massant. À l'avant, le constructeur propose un plus grand panel de motorisations avec des V6, V8 et V12, des déclinaisons AMG avec notamment le SL 55 AM dopé par un compresseur et dont la sonorité était "détonante". Côté liaison au sol, le confort de la suspension électrohydraulique est tout simplement exceptionnel. À l'instar de la récente Classe S, le SL est équipé d'une suspension pilotée qui gère en temps réel l'assiette de la voiture pour virer à plat. Seul bémol, le freinage qui, à vive allure, a tendance à chauffer en raison du point approchant les 2 tonnes. L'appellation Sport Leicht n'a plus vraiment de sens mais les prestations très haut de gamme font le reste. En 2012, le SL subit un gros restylage et embarque de nouveaux moteurs. La gamme se réduit à un V6, un V8 et deux versions AMG (V8 et V12 biturbo). Toutefois, le SL s'alourdit encore et devient presque pataud sur la route, surtout face à une concurrence toujours plus affûtée. Il est temps de tourner la page...

2022 - d'une feuille blanche et un tout nouveau style

Mercedes vient de lancer un tout nouveau SL. Cette génération entend également remplacer la Classe S Cabriolet tout en apportant un tempérament sportif.

Lire la suite [Essai : SL AMG 63](#)