

Mercedes SLK 3 : La maturité

Si en 1996, on pouvait le taxer d'engin pour la frime, le SLK a beaucoup évolué en 15 ans. Plus mature, cette 3e génération offre un agrément de conduite et un niveau de sécurité qui font vite oublier le SLK 2 pourtant déjà très abouti. Explications.

C'est la voiture qui a relancé la mode du coupé-cabriolet. En 1996, le SLK de Mercedes était presque perçu comme une icône. Mais depuis, alors que les constructeurs généralistes ont largement démocratisé le principe du coupé-cabriolet, le SLK s'est largement bonifié. Pour cette 3e génération, les designers ont adopté la même recette que pour la précédente. Alors que la seconde génération s'inspirait partiellement du SLR, le nouveau reprend par des traits du SLS. C'est le cas de la face avant qui se révèle plus agressive. A l'arrivée, un design très réussi qui fait moins dans la finesse que par le passé. On peut même considérer que ce SLK fait oublier le côté féminin du précédent pour une ligne beaucoup plus virile, ce qui semble-t-il, n'empêchera pas la gente féminine de tourner la tête. Élégant et sportif, ce SLK l'est aussi bien en mode cabriolet qu'en mode coupé. Le toit met environ 20s pour se mettre en place. Petite option intéressante, une partie en verre qui peut s'opacifier en appuyant sur un simple bouton. Sur les routes de Tenerife, nous avons plutôt opté pour la conduite au grand air.

Toujours luxueux, bien présenté, bardé d'options parfois coûteuses et parfaitement assemblé, l'habitacle s'inspire lui aussi beaucoup de la supercar SLS notamment pour le style très vertical de la planche de bord mais aussi pour des détails comme les buses d'aération en étoile. Pour l'équipement, sans rentrer dans le détail, sachez que notre version SLK350 d'essai avait quasiment tout. S'il gagne quelques litres par rapport aux générations précédentes, le coffre ne fera pas de miracles si l'on souhaite partir à deux plus de 3 jours. On note toutefois un nombre de rangements beaucoup plus important. 3 moteurs sont prévus pour le lancement : 4 cylindres essence 1,8 l turbo décliné à 184 ch (SLK 200) et 204 ch (SLK 250), mais aussi V6 3,5 l essence (SLK 350). Pour l'année prochaine, le constructeur annonce une très prometteuse version AMG mais aussi, et c'est une première, une version 4 cylindres diesel. Mais pour l'heure, nous avons opté pour le SLK 350. Le V6 3,5 l est désormais à injection directe essence. Premier constat, il gagne en puissance avec désormais 306 ch perchés à 6 500 tr/min. Sans gagner en performances pures ; il permet un 0 à 100 km/h en 5,6 s comme le précédent ; il se distingue par une consommation en chute libre. Alors qu'en 2004, le SLK 350 affichait 10,6 l, celui-ci voit sa moyenne tomber à 7,1 l soient 3,5 l d'économie en 7 ans ! Côté CO2, il faut tabler sur 167 g/km. Même si cela peut paraître élevé, sachez que la majorité du parc français roulant est bien au-dessus de cette valeur et que, de surcroît, nous parlons ici d'une voiture de plus de 300 ch.

Les motoristes ont donc fait des prouesses, les ingénieurs sur le châssis également. Si ce SLK 3 n'a pas vraiment gagné en confort, son train avant se révèle beaucoup plus agile et autorise désormais une conduite réellement sportive (ce qui n'était pas le fort du 2nd, encore moins du 1er...) avec un train arrière qui se place à la demande. Du coup, on peut même dire que ce nouveau SLK dépasse largement l'actuel BMW Z4 embourgeoisé et presque pataud. Notez que lors d'un comparatif SLK/Z4 de notre numéro de juin 2004, les tendances étaient totalement inverses, comme quoi, les temps changent... pas les tarifs !

Ticket d'entrée du SLK 200, 39 990 €, 55150 € pour notre version 350 bien équipée. C'est un gros budget, surtout que les options sont encore nombreuses, mais rien que pour le plaisir de conduite, ce nouveau SLK vaut quelques sacrifices...