

# Auto & Sport

Magazine du sport et de l'Automobile Club de Suisse

Numéro 213

Juillet - Août 2010

FRS 5,50

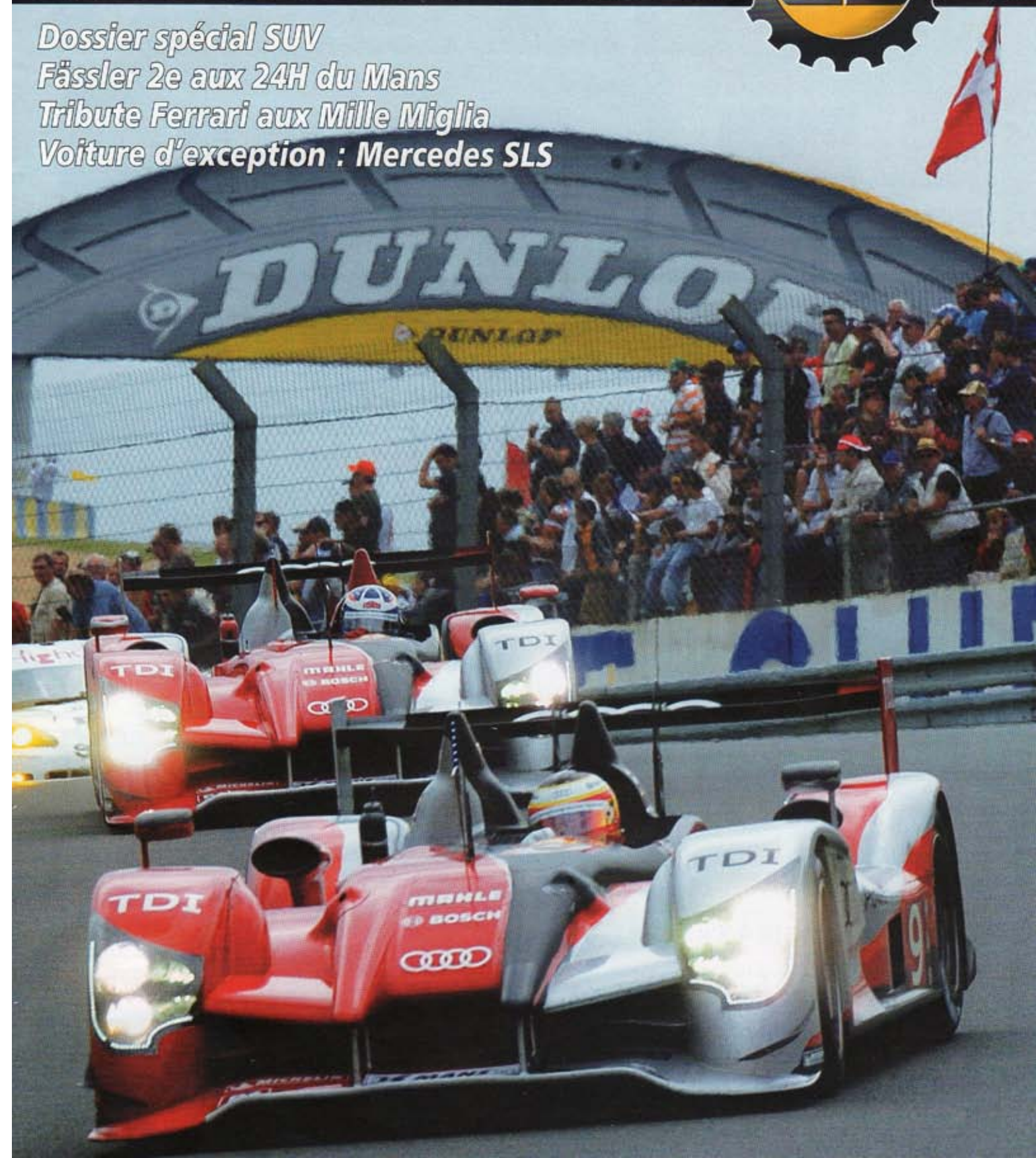


*Dossier spécial SUV*

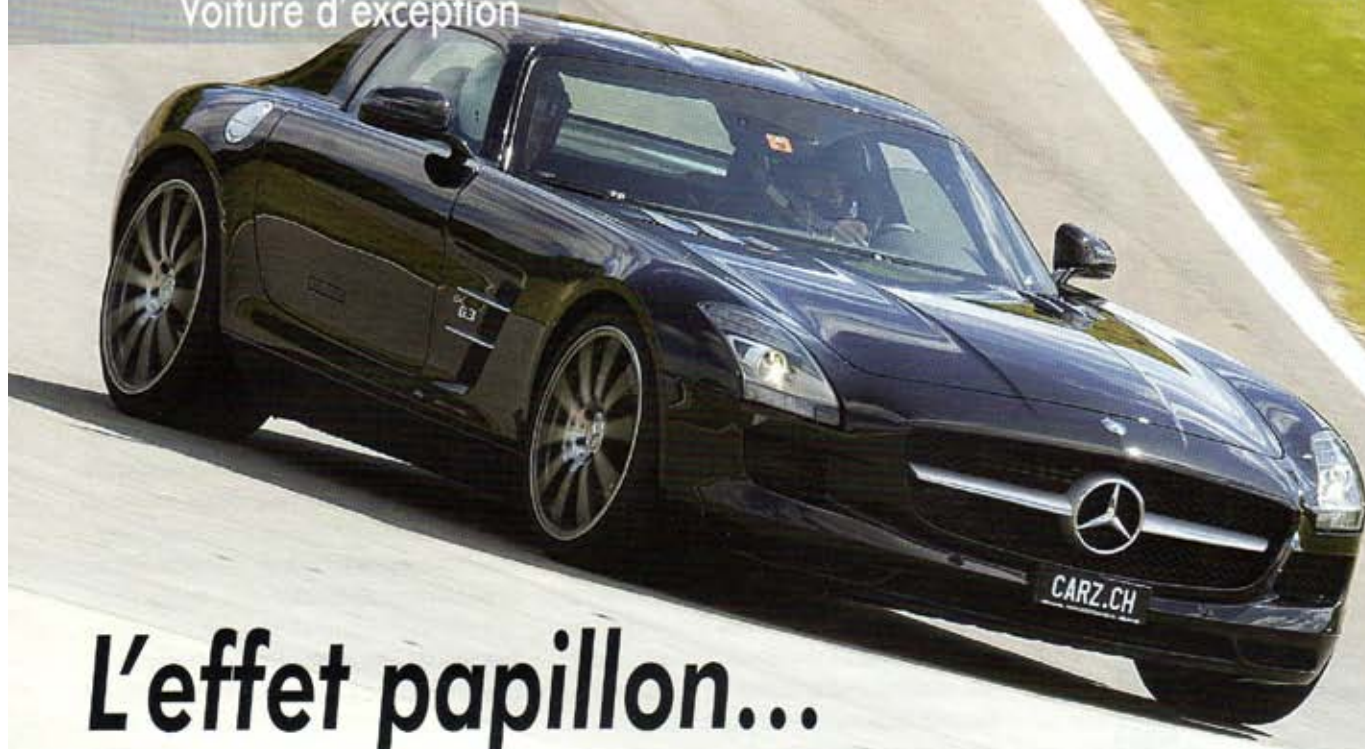
*Fässler 2e aux 24H du Mans*

*Tribute Ferrari aux Mille Miglia*

*Voiture d'exception : Mercedes SLS*



Voiture d'exception



# L'effet papillon...

**Tout a commencé en 1954, lorsque Mercedes proposa à ses clients la 300 SL Gullwing, un coupé deux places qui se distinguait notamment par ses portes à ouverture papillon.**

Extrapolée de la 300 SL qui signa le doublé aux 24 Heures du Mans 1952, la Mercedes 300 SL Gullwing était la première voiture équipée d'un moteur essence à injection directe. Incliné à 50° sur la gauche, pour abaisser le centre de gravité de la voiture, le 3 litres six cylindres en ligne à injection mécanique Bosch développait 240 chevaux à 6 100 tr/min. Une puissance qui permettait d'atteindre 235 km/h à la Mercedes 300 SL, ce qui faisait d'elle la voiture la plus rapide du monde et la première Supercar. Produite jusqu'en 1963, la Mercedes 300 SL à portes papillon a traversé les décennies et continue de fasciner les amoureux de l'automobile. Véritable voiture de course vêtue d'un smoking, la Gullwing avait au moins vingt

ans d'avance. Alors, une voiture aussi marquante pouvait-elle laisser insensible les concepteurs de Mercedes du 3e millénaire ? On connaît la réponse, et c'est au dernier salon de Francfort qu'a été dévoilée la Gullwing moderne.

## Made in Deutschland

Associé à McLaren en F1 pendant de longues années, Mercedes a repris son indépendance depuis fin 2009, en achetant l'équipe Brawn. C'est sans doute pour suivre cette même ligne que la nouvelle Mercedes 300 SLS n'est plus issue des ateliers britanniques de McLaren, comme l'était la SLR. La coupure est donc totale

et la nouvelle figure de proue du constructeur allemand est entièrement produite par AMG. On l'aura compris, cette voiture n'a rien à voir avec la SLR, conçue et fabriquée par McLaren. Posée sur une coque employant 96 % d'aluminium, la Mercedes SLS AMG est propulsée par un V8 de



6,2 litres développant 571 chevaux. Ce moteur est relié par un arbre de transmission en carbone à une boîte de vitesses à double embrayage et sept rapports accolée au pont arrière. Avec son poids de 1620 kilos, la Mercedes SLS AMG accélère de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes et atteint allégrement 315 km/h. L'excellente répartition des masses (AV/AR : 48/52) garanti un comportement routier très neutre. Pour être complet, on parlera des suspensions à double triangle, des jantes de 19 pouces à l'avant et 20 pouces à l'arrière, optimisant le flux aérodynamique, et les impressionnants disques de freins en carbone responsables d'arrêter le bolide. L'ESP se règle selon trois modes : actif, sportif ou complètement inactif. Aucun doute, la SLS est bien la plus sportive des Mercedes actuelles.

des aérations en forme d'hélices un volant cuir, plat au niveau des jambes et des coques de sièges en magnésium. Le ton est donné, on est dans l'ambiance Gullwing – d'ailleurs on s'en rend compte en fermant la porte qu'il faut aller chercher très haut. Faudra rester souple... mais Mercedes a volontairement renoncé à tout système électrique pour préserver l'esprit de l'originale. Comme d'habitude dans ce genre de voiture, on appuie sur le bouton start pour lancer le V8 et avaler quelques tours du circuit du Laquais. On enclenche le premier rapport avec la palette droite au volant qui commande la boîte sport à 7 rapports Speedshift DCT AMG, dotée de quatre programmes de conduite et de la fonction Race Start. Grâce au blocage de différentiel mécanique intégré et des passages de rapports rapides, la SLS monte les tours sans interruption

de la force motrice. Selon les envies et le lieu, on a le choix entre quatre programmes de conduite différents – de confortable à extrêmement sportif et également d'une fonction Race Start. Inutile de dire que les quelques tours de circuit enroulés au volant de cette voiture confinent au bonheur absolu que procurent toutes les Supercars du marché. Mais, car il y a un mais, la Mercedes SLS m'a vraiment bluffé par sa facilité de pilotage et la très grande impression de sécurité qu'elle offre. De quoi donner du plaisir à tous ceux qui apprécient ce genre de machine... et qui en ont les moyens parce qu'il faut quand même compter sur une dépense de 300'000.- francs pour accéder au bonheur. Tous nos remerciements à Monsieur Frank Milet, de la société Carz à Lausanne, qui nous a permis de tester cette voiture en exclusivité.

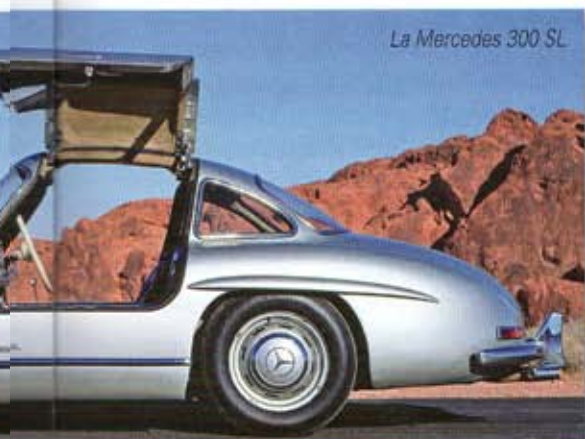
## Bienvenue à bord

Mythique, les portes papillon s'ouvrent sur un cockpit qui ne rappelle guère l'habituelle austérité de la marque. Aucune surprise en ce qui concerne le choix des matériaux utilisés l'étoile filante s'est parée de cuir, alcantara, aluminium et carbone. L'agencement sportif, très fonctionnel comporte les dernières technologies de la marque, un indicateur de passage de rapports,

## Engagement de la SLS en GT3

En pleine expansion, le championnat GT3 a attiré de nombreux constructeurs qui ont extrapolé des versions compétition de leur GT routière. Comme Porsche, Ferrari, Aston Martin, Lamborghini et BMW, Mercedes propose sa GT3. Basée sur la SLS, la version compétition est spectaculaire, avec son immense aileron, un extracteur pas vraiment

plus petit et des ailes élargies de 5 centimètres par rapport à la version routière. Côté moteur, le V8 AMG de 6,2 litres n'a pas beaucoup évolué pour rester conforme au règlement du FIA GT3. Notons le passage au carter sec afin d'abaisser le centre de gravité et de mieux réguler la lubrification lors d'appuis importants.



La Mercedes 300 SL



## Voiture de sécurité de la F1

Tradition établie depuis une quinzaine d'années, Mercedes fournit régulièrement les safety cars de la F1. Un rôle crucial, car si les Formule 1 roulent trop lentement, leurs pneumatiques refroidissent trop vite, et à l'inverse leurs moteurs surchauffent. La Mercedes SLS AMG et les 571 chevaux de son V8 dispose d'équipements nécessaires à son rôle. La rampe de toit lumineuse avec éclairage à LED intègre une caméra de télévision. La plaque d'immatriculation affiche le terme safety car avec 700 LED vertes, et intègre une autre caméra, à l'usage du copilote. A l'intérieur, sanglés dans leurs baquets, l'ancien pilote DTM Bernd Maylander et son copilote Pete Tippetts, ont deux moniteurs pour contrôler les F1.