



Communiqué de presse
28 octobre 2021

Le nouveau Mercedes-AMG SL : la nouvelle édition d'une icône

Sommaire

La renaissance d'une icône.....	2
Faits et chiffres intéressants.....	9
Un design équilibré avec des gènes sportifs	10
Grande facilité d'utilisation au quotidien grâce aux sièges 2+2 et au poste de conduite « hyperanalogique »	12
Nouvelle architecture de roadster avec une structure en aluminium composite pour une rigidité maximale	17
Poids réduit et centre de gravité bas.....	19
Une grande variété et plus de choix que jamais.....	20
Allie agilité et stabilité	26
Les assistants de l'ombre	34
De nombreux services numériques de Mercedes me connect.....	37

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz. Des divergences sont possibles selon les pays. Vous trouverez de plus amples informations sur les véhicules proposés, ainsi que les valeurs WLTP valables pour votre pays sur www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Allemagne
Téléphone +49 711 17-0, Fax +49 711 17-22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com
Siège et juridiction compétente : Stuttgart, n° RCS HRB762873
Président du Conseil de surveillance : Bernd Pischetsrieder

Directoire : Ola Källenius (Président), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Pour de plus amples informations sur les valeurs officielles de consommation de carburant et d'émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves, consultez le « Guide de la consommation de carburant, des émissions de CO₂ et de la consommation de courant » des voitures particulières neuves, qui est disponible gratuitement dans tous les points de vente et auprès de Deutsche Automobil Treuhand GmbH sur www.dat.de.

La renaissance d'une icône

Le nouveau Mercedes-AMG SL : en bref

Schlieren. Le nouveau Mercedes-AMG SL, réédition d'une icône, renoue avec ses racines avec une capote en tissu classique et un caractère sportif. Dans le même temps, le luxueux roadster est particulièrement adapté à un usage quotidien en tant que 2+2 places et transmet ses performances sur la route pour la première fois avec une transmission intégrale. Des composants high-tech tels que le train de roulement AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec régulation antiroulis active, la direction de l'essieu arrière, le système de freinage en céramique composite AMG hautes performances disponible en option ou le DIGITAL LIGHT de série avec fonction de projection accentuent son profil sportif. En combinaison avec le moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres, il en résulte une expérience de conduite de haut niveau. Mercedes-AMG a développé le SL en tant que modèle de luxe performant de manière totalement indépendante à Affalterbach. Deux modèles équipés de moteurs V8 AMG donneront le coup d'envoi de la commercialisation. En Suisse, la nouvelle Mercedes-AMG SL arrivera chez les distributeurs en mars 2022.

Il y a presque 70 ans, une voiture de sport était lancée à Stuttgart et entrainait immédiatement dans la légende. La vision d'étendre le potentiel de la marque Mercedes-Benz par le biais de succès dans le domaine de la course automobile débouche ensuite sur la première SL, une voiture de course adaptée à la conduite sur route. Peu après ses débuts en 1952, la 300 SL (désignation interne W 194) collectionne les succès sur les circuits de course du monde entier. Au cours de son année inaugurale, elle remporte notamment une double victoire spectaculaire lors des légendaires 24 heures du Mans et décroche même les quatre premières places du Grand Prix du jubilé des voitures de sport du Nürburgring. Grâce à ses succès, le SL devient rapidement un mythe.

La voiture de course à succès est suivie en 1954 par la voiture de sport de série 300 SL (W 198) appelée « Gullwing » en raison de ses « portes papillon » inhabituelles. En 1999, un jury de journalistes spécialisés l'élite « Voiture de sport du siècle ». Parmi les autres points forts de l'histoire du modèle, citons la « Pagode » (W 113, 1963-1971), la R 107 (1971-1989), construite pendant 18 ans, ou son successeur, la R 129, qui est considérée comme une sculpture automobile en raison de sa forme cunéiforme saisissante. L'abréviation « SL » représente donc aujourd'hui encore l'une des rares véritables icônes automobiles au monde.

Au cours des décennies de l'histoire de son développement, de la voiture de course pure à la voiture de sport de luxe à toit ouvert, le nouveau Mercedes-AMG SL pose de nouveaux jalons. Il combine la sportivité du SL original avec le luxe unique et l'excellence technologique qui caractérisent les modèles Mercedes modernes.

« Le SL est une icône : Depuis près de 70 ans, cette voiture de sport exceptionnelle fait le bonheur des clients Mercedes de toutes les générations dans le monde entier. Avec la renaissance du roadster de Mercedes-AMG, le nouveau SL reste plus que jamais le symbole de cette fascination intemporelle », déclare Britta Seeger, membre du Directoire de Daimler AG responsable de la distribution de Mercedes-Benz Cars.

« Le nouveau SL combine les gènes sportifs du SL original avec les performances de conduite typiques d'AMG. Dans le même temps, il offre un luxe et un confort d'exception. Cette combinaison est unique dans le segment des voitures de sport et se reflète également dans l'habitacle où les plus hauts niveaux de confort et de qualité sont alliés à la bonne dose de sportivité. La combinaison haut de gamme du monde analogique et des équipements numériques de pointe montre clairement que le nouveau SL est la renaissance d'une icône pour l'ère moderne », déclare Philipp Schiemer, président de la direction de Mercedes-AMG GmbH.

« Avec le nouveau SL, nous avons créé un repositionnement du design iconique du SL. L'extérieur au modelé expressif dégage une impression de légèreté et de pureté et met en parfaite harmonie la beauté sensuelle et le design original », déclare Gorden Wagener, Chief Design Officer du groupe Daimler.

« Chez Mercedes-AMG, nous considérons comme un grand honneur d'avoir été autorisés à développer la nouvelle édition de cette icône de la voiture de sport. Lorsque nous avons obtenu le contrat pour le développement global du nouveau SL, nous avons pu partir de zéro sans nous appuyer sur une structure existante. Nous sommes fiers de ce résultat, qui démontre une fois de plus le haut niveau d'expertise en matière de développement d'Affalterbach. Le nouveau concept 2+2 associe une dynamique de conduite agile à un haut niveau de confort et à une aptitude sans restriction à l'usage quotidien », déclare Jochen Hermann, Chief Technical Officer de Mercedes-AMG GmbH.

Avec son design passionnant, une technologie de pointe et des caractéristiques de conduite exceptionnelles, le nouveau Mercedes-AMG SL établit des normes dans le segment des voitures de sport de luxe. Le design extérieur fascine par sa triade parfaite : il associe la philosophie du design moderne de Mercedes-Benz, à savoir la clarté sensuelle, à la sportivité typique d'AMG et à des détails caractéristiques qui font respectueusement référence à la tradition des SL, vieille de près de 70 ans. Les deux bossages sur le capot ne sont qu'une des nombreuses réminiscences de la première génération de SL. Le jeu d'ombre et de lumière rend la vue d'ensemble plus légère et résolument basse. Il est donc clair dès le premier coup d'œil que le nouveau SL a renoué avec ses racines sportives.

Design extérieur : un design équilibré avec des gènes sportifs

Les éléments caractéristiques de la carrosserie sont l'empattement long, les porte-à-faux courts, le long capot, l'habitacle en retrait avec un pare-brise fortement incliné et l'arrière puissant. Ils font les proportions typiques du SL. Avec les passages de roues volumineux et les grandes roues en alliage léger en affleurement avec la carrosserie, ils confèrent au roadster son aspect puissant et dynamique. Lorsqu'elle est fermée, la capote en tissu parfaitement intégrée souligne l'impression de pureté et de sportivité.

La calandre spécifique AMG accentue l'effet de largeur de l'avant et, avec ses 14 lamelles verticales, salue l'ancêtre de tous les modèles SL, la légendaire voiture de course 300 SL de 1952. Parmi les autres éléments de design distinctifs, citons les phares à LED DIGITAL LIGHT plats et très découpés, ainsi que les feux arrière à LED extra plats.

Design intérieur : performance de luxe avec le poste de conduite « hyperanalogique »

L'intérieur du nouveau Mercedes-AMG SL fait entrer la tradition du premier roadster 300 SL dans l'ère moderne. La nouvelle édition combine parfaitement les vertus sportives et le luxe. Des matériaux de qualité et une fabrication soignée soulignent l'exigence d'un niveau de confort maximal. Le design du poste de conduite, incluant la conception de l'écran central réglable sur la console centrale, est centré sur le conducteur. Le plan carrossier entièrement redessiné avec 2+2 places offre à la fois plus de fonctionnalité et d'espace dans l'habitacle qu'auparavant. Les sièges arrière augmentent l'aptitude à l'usage quotidien et offrent de l'espace pour des personnes mesurant jusqu'à 1,50 mètre.

L'intérieur minimaliste du 300 SL Roadster, équipé de matériaux de haute qualité, a inspiré les designers pour l'aménagement intérieur du nouveau modèle : Le résultat est une combinaison passionnante de géométrie analogique et de monde numérique appelée « hyperanalogique ». Cela est illustré par le combiné d'instruments entièrement numérique intégré dans une visière tridimensionnelle. Le système d'infodivertissement MBUX de série offre le choix entre plusieurs styles d'affichage spécifiques et différents modes.

L'un des nombreux points forts de l'intérieur du nouveau SL est le design sculptural des sièges sport AMG à réglage électrique de série. Les appuie-tête sont intégrés au dossier et soulignent le caractère sportif du véhicule. L'AIRSCARF est à bord de série : L'air chaud circule dans l'habitacle à partir des sorties d'air situées dans les appuie-tête et s'enroule comme une écharpe autour du cou et de la nuque du conducteur et du passager avant. Une ergonomie parfaite et divers motifs de surpiqures et d'agrafage progressistes complètent la symbiose entre high-tech, performance et luxe. Les sièges Performance AMG sont disponibles en option.

La dernière génération de MBUX (Mercedes-Benz User Experience) est d'utilisation intuitive et évolutive. Elle offre de nombreux contenus fonctionnels et la structure de fonctionnement du système MBUX de deuxième

génération qui a fait ses débuts dans la nouvelle Mercedes-Benz Classe S. Dans le SL, un vaste contenu spécifique à AMG est ajouté dans cinq styles d'affichage. Des options de menu exclusives telles que « Performance AMG » ou « AMG TRACK PACE » soulignent également le caractère sportif du véhicule.

Caisse nue : nouvelle architecture de roadster avec structure en aluminium composite

Le SL 2021 est basé sur une toute nouvelle architecture de véhicule 2+2 places développée par Mercedes-AMG. Construit en aluminium composite léger, le châssis se compose d'un space frame en aluminium avec une structure autoportante. La conception garantit une rigidité maximale et constitue ainsi la base parfaite pour une dynamique de conduite précise, un confort élevé, un emballage optimal et des proportions de carrosserie sportives. La nouvelle carrosserie a été créée - comme pour le premier SL en 1952 - littéralement sur une feuille blanche : Pas un seul composant ne provient du précédent SL ou d'un autre modèle tel que l'AMG GT Roadster.

L'objectif de l'architecture de la caisse nue est de représenter les performances de conduite typiques d'AMG en mettant l'accent sur la dynamique latérale et longitudinale, tout en répondant aux normes élevées de confort et de sécurité. Dans le nouveau SL, le mélange intelligent de matériaux permet d'obtenir la plus grande rigidité possible pour un poids réduit. Les sections transversales optimisées des matériaux et les formes sophistiquées des composants créent de l'espace pour les nombreux équipements de confort et de sécurité ainsi que pour la capote en tissu. Les matériaux utilisés sont l'aluminium, le magnésium, les fibres composites et l'acier, dont est fait le cadre du pare-brise, par exemple. Celui-ci sert de protection contre le retournement en liaison avec le système d'arceaux derrière les sièges arrière qui peut être déployé en un clin d'œil si nécessaire.

Par rapport à la série précédente, la rigidité à la torsion de la structure de la caisse nue a augmenté de 18 %. La rigidité transversale est supérieure de 50 % à la valeur déjà exceptionnelle de l'AMG GT Roadster. La rigidité longitudinale est supérieure de 40 %. Le poids de la caisse nue est d'environ 270 kilogrammes. Associée à un centre de gravité bas, la construction légère ciblée assure une dynamique de conduite exceptionnelle.

Aérodynamique active : pour un équilibre parfait et une efficacité élevée

L'un des principaux axes de développement du nouveau SL était l'efficacité aérodynamique élevée, en particulier : un équilibre parfait entre faible résistance de l'air et portance réduite. Ici, le luxueux roadster bénéficie de la grande expertise de Mercedes-AMG en matière de sport automobile et de nombreux éléments aérodynamiques actifs à l'avant et à l'arrière. Tous les éléments d'optimisation du flux sont intégrés de manière transparente dans le design extérieur. D'autres mesures de détail réduisent le coefficient de pénétration dans l'air pour atteindre un c_x de 0,31 - une excellente valeur pour les voitures de sport à ciel ouvert.

L'aérodynamisme du SL répond aux exigences complexes de stabilité de conduite, de résistance à l'air, de refroidissement et de bruit du vent. Que la capote en tissu soit ouverte ou fermée, le caractère du véhicule et ses caractéristiques de conduite restent inchangés. La conception aérodynamique équilibrée du véhicule permet d'éviter des situations de conduite critiques - notamment lors d'une manœuvre d'évitement soudaine à vive allure.

Système de régulation d'air AIRPANEL : en deux parties pour la première fois

Un point fort technique dans le développement de l'aérodynamique : le système de régulation d'air actif en deux parties AIRPANEL. La première partie fonctionne avec des lamelles verticales cachées derrière la prise d'air inférieure de la jupe avant. La seconde partie est située derrière la prise d'air supérieure et comporte des lamelles horizontales. Normalement, toutes les lamelles sont fermées. Cette position réduit la résistance à l'air et permet de rediriger l'air spécifiquement vers le dessous de la carrosserie. Cela réduit encore l'effet de portance à l'avant. Lorsque des composants prédéterminés atteignent une température spécifique et que les besoins en air de refroidissement sont de ce fait particulièrement élevés, les lamelles s'ouvrent (le deuxième système uniquement à partir de 180 km/h) et permettent un écoulement maximal d'air de refroidissement en

direction des échangeurs thermiques.

Un autre élément actif est le becquet arrière rétractable intégré de manière transparente dans le couvercle du coffre. Il change de position en fonction des conditions de conduite. Le logiciel de commande tient compte pour ce faire de nombreux paramètres : il inclut dans le calcul la vitesse de conduite, l'accélération longitudinale et latérale et la vitesse de braquage. Le becquet adopte cinq positions angulaires différentes à partir de 80 km/h pour optimiser la stabilité de conduite ou réduire la résistance à l'air.

L'élément aérodynamique actif en option dissimulé dans le soubassement devant le moteur contribue également à l'amélioration de la tenue de route. Ce profilé en carbone, qui ne pèse que deux kilogrammes environ, réagit à la position des programmes de conduite AMG et se déploie automatiquement d'40 millimètres vers le bas à une vitesse de 80 km/h. Cela crée ce qu'on appelle l'effet Venturi, qui colle la voiture à la chaussée et réduit l'effet de portance à l'essieu avant. Le conducteur le ressent positivement au niveau de la direction : le SL se conduit avec encore plus de précision dans les virages et offre une tenue de route encore plus stable.

Une gamme de roues en alliage léger 19, 20 ou 21 pouces, optimisées sur le plan aérodynamique, est disponible pour le SL, réduisant la résistance à l'air avec moins de turbulences. Les roues 20 pouces dotées d'anneaux aérodynamiques en plastique, qui permettent également de gagner du poids, sont particulièrement sophistiquées.

La capote : poids réduit et centre de gravité bas

Le positionnement plus sportif du nouveau SL a également induit le choix d'une capote électrique en tissu à la place de l'ancien toit escamotable en métal. La réduction de poids de 21 kg et l'abaissement du centre de gravité qui en résulte ont un effet positif sur la dynamique de conduite et la maniabilité. Le pliage en Z, qui fait gagner de l'espace et du poids, permet de se passer d'un couvercle de compartiment de capote conventionnel. La partie avant de la capote garantit que la capote ouverte se place en affleurement dans sa position finale. Dans le même temps, les développeurs ont été confrontés à la tâche de maintenir l'aptitude élevée à l'utilisation quotidienne et un confort sonore exemplaire. La conception à trois couches se compose d'une enveloppe extérieure tendue, d'un ciel de pavillon fabriqué avec précision et d'un tapis acoustique en matériau de haute qualité de 450 g/m² inséré entre les deux.

L'ouverture et la fermeture ne prennent que 15 secondes environ et sont possibles jusqu'à une vitesse de 60 km/h. La commande de la capote s'effectue à l'aide du panneau de commande de la console centrale ou de l'écran tactile multimédia sur lequel une animation indique la progression de l'opération.

Moteur, boîte de vitesses et transmission intégrale : une grande variété et plus de choix que jamais

Lors de son lancement sur le marché, le nouveau SL est animé par un moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres, proposé dans deux niveaux de puissance. Les moteurs sont assemblés à la main sur le site de l'entreprise d'Affalterbach, selon le principe « Un homme, un moteur ». Sur le modèle de pointe SL 63 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte de 12,7 à 11,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte de 288 à 268 g/km)¹, le groupe motopropulseur développe 430 kW (585 ch) et fournit un couple maximal de 800 Nm sur une large plage de régime allant de 2 500 à 4 500 tr/min. L'accélération de 0 à 100 km/h ne prend que 3,6 secondes, la vitesse maximale est de 315 km/h. Sur le SL 55 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte de 12,7 à 11,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte de 288 à 268 g/km), le moteur V8 développe une puissance de 350 kW (476 ch) et un couple maximal de 700 Nm. Le sprint de l'arrêt à 100 km/h prend 3,9 secondes, la vitesse maximale est atteinte à 295 km/h.

Pour le SL, le moteur a reçu un nouveau carter d'huile, des refroidisseurs d'air de suralimentation repositionnés et une ventilation active du carter. Les conduits d'admission et d'échappement ont été

¹ Les données techniques relatives à la puissance, au couple, au kilométrage, à la consommation de carburant et aux émissions figurant dans cette publication sont provisoires et ont été déterminées en interne conformément à la méthode de certification applicable. Des valeurs confirmées par l'organisme de contrôle technique TÜV, une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

optimisés pour un balayage des gaz encore plus efficace et le guidage des gaz d'échappement vers le boîtier du convertisseur catalytique et le filtre à particules essence a été élargi. Les développeurs sont parvenus à augmenter la puissance du SL 63 4MATIC+ principalement en augmentant la pression de suralimentation et le débit d'air, ainsi qu'en modifiant le logiciel du moteur. En définitive, le huit-cylindres séduit par son déploiement de puissance exceptionnel et ses reprises vigoureuses à tous les régimes, mais aussi par son efficacité exceptionnelle, qui se traduit par de faibles valeurs de consommation et d'émissions.

Des hybrides performants en développement

Nous proposerons également le SL en version hybride performante à une date ultérieure. La stratégie d'entraînement AMG E PERFORMANCE repose sur le principe directeur consistant à proposer un groupe motopropulseur électrifié qui améliore encore la dynamique de conduite tout en étant très efficient.

Embrayage de démarrage humide pour la boîte de vitesses

La boîte de vitesses SPEEDSHIFT MCT 9G AMG combine l'expérience émotionnelle du passage des vitesses avec des temps de passage extrêmement courts et elle est spécialement adaptée aux exigences du nouveau SL. Un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Il réduit le poids et, grâce à sa faible inertie, optimise la réponse à l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, notamment lors des poussées et des alternances de charge.

Plus de traction et de stabilité de conduite : transmission intégrale entièrement variable Performance AMG 4MATIC+

Pour la première fois en près de 70 ans d'histoire, le SL est disponible avec une transmission sur les quatre roues. Les deux modèles V8 sont équipés de série de la technologie de transmission intégrale AMG Performance 4MATIC+. Ce système intelligent allie les avantages de différents concepts de transmission : d'une part, la répartition du couple entièrement variable entre l'avant et l'arrière garantit une traction optimale en conditions limites. Le conducteur peut d'autre part compter sur une stabilité de marche et une sécurité de conduite élevées en toutes circonstances.

Train de roulement et freins : essieu avant multibras, régulation antiroulis active et décélération optimale

Le SL 55 4MATIC+ est équipé de série d'une nouvelle suspension AMG RIDE CONTROL en acier avec des amortisseurs en aluminium particulièrement performants et des ressorts hélicoïdaux légers. Pour la première fois, un véhicule de série Mercedes-AMG est équipé d'un essieu avant multibras dont les cinq bras sont entièrement disposés dans la jante, ce qui améliore considérablement la cinématique. Un dispositif multibras à 5 bras guide également les roues au niveau de l'essieu arrière.

Le train de roulement innovant AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec régulation antiroulis hydraulique active fait ses débuts sur le SL 63 4MATIC+. La plus grande nouveauté : des éléments hydrauliques actifs remplacent les barres stabilisatrices transversales mécaniques classiques et compensent les mouvements de roulis du nouveau SL en quelques fractions de seconde. Le système permet un comportement optimal de la direction et des alternances de charge avec les caractéristiques de conduite typiques d'AMG en termes de dynamique, de précision et de retour d'information pour le conducteur. Dans le même temps, il augmente le confort de conduite en ligne droite et sur dos d'âne.

Le nouveau système de freinage en céramique composite AMG hautes performances garantit d'excellentes valeurs de décélération et un contrôle précis. Il séduit par des distances de freinage courtes, une réponse sensible et une grande stabilité, même en cas de sollicitation extrême. Les nouveaux disques de frein en composite sont plus légers qu'auparavant et prennent moins de place, ce qui permet d'améliorer encore le refroidissement des freins. La perforation directionnelle est également nouvelle : outre le gain de poids supplémentaire et une meilleure dissipation de la chaleur, cette solution offre une réponse plus rapide sur chaussée mouillée ainsi qu'un meilleur nettoyage des plaquettes après le freinage.

Direction active de l'essieu arrière : combine agilité et stabilité

Pour la première fois dans sa longue histoire, le SL est équipé de série d'une direction active de l'essieu arrière. En fonction de la vitesse, les roues arrière braquent soit dans la direction opposée (jusqu'à 100 km

/h), soit dans la même direction (plus de 100 km/h) que les roues avant. Le système permet donc un comportement à la fois agile et stable - des caractéristiques contradictoires sans direction de l'essieu arrière. Parmi les autres avantages, citons un contrôle plus facile du véhicule aux limites et un effort de braquage moindre, car le rapport de direction des roues avant est plus direct.

Six programmes de conduite et AMG DYNAMICS : du confort au dynamisme

Les six programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT « Chaussée glissante », « Confort », « Sport », « Sport + », « Individual » et « RACE » (de série sur le SL 63 4MATIC+, inclus dans le Pack AMG DYNAMIC PLUS en option sur le SL 55 4MATIC+) permettent d'obtenir un large éventail de caractéristiques véhicule, du confort au dynamisme. Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite individuelle, précisément adaptée aux différentes conditions de conduite. Dans le cadre des programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT, les modèles SL disposent également de la technologie AMG DYNAMICS. Cette régulation du comportement dynamique intégrée élargit les fonctions de stabilisation de l'ESP® à des interventions dynamisantes dans la régulation de la transmission intégrale, la courbe caractéristique de la direction et les fonctions supplémentaires de l'ESP®. En conduite dynamique dans les virages, une brève intervention de freinage sur la roue arrière située à l'intérieur de la courbe permet d'appliquer un couple de lacet défini sur l'axe vertical pour un braquage spontané et précis en virage. Le choix s'étend du mode axé sur une sécurité maximale à un programme hautement dynamique.

Programme d'équipement SL : grande variété pour une allure individuelle

Les détails de l'équipement et les nombreuses options offrent un large éventail de personnalisation pour répondre aux souhaits les plus divers des clients - de sportif-dynamique à luxueux-élégant. Douze peintures, dont les deux teintes exclusives SL hyperbleu métallisé et gris Monza magno MANUFAKTUR, trois variantes de coloris de toit et de nombreux nouveaux modèles de roues font de ce choix un véritable plaisir. Trois packs de design extérieur sont disponibles pour affiner le look dans le sens de l'élégance ou du dynamisme. Le SL 55 4MATIC+ est équipé de série de roues en alliage léger AMG 19 pouces multibranches, disponibles en option en argent ou en noir mat. Le SL 63 4MATIC+ repose sur des roues en alliage léger AMG 20 pouces à 5 branches doubles. La gamme de roues comprend un total de neuf variantes différentes. Elle comprend notamment deux options de 20 pouces optimisées sur le plan aérodynamique, dans un design à 5 branches doubles ou multibranches. La gamme est complétée par des roues en alliage léger AMG 21 pouces à 10 branches et des jantes forgées AMG 21 pouces à 5 branches doubles, toutes deux disponibles en deux variantes de couleur.

Systèmes d'aide à la conduite et MBUX : des assistants intelligents en arrière-plan

À l'aide de nombreux capteurs, caméras et radars, les systèmes d'aide à la conduite observent le trafic et les environs du nouveau roadster. Si nécessaire, les assistants intelligents peuvent intervenir en un clin d'œil. Comme dans les générations actuelles de Mercedes Classe C et Classe S, le conducteur est assisté par de nombreux systèmes nouveaux ou améliorés - dans les situations de la vie quotidienne, par exemple, par une assistance lors de l'adaptation de la vitesse, du contrôle de la distance, de la direction et des changements de voie. En cas de danger, les systèmes l'aident à réagir à une collision imminente en fonction de la situation. Le fonctionnement des systèmes est visualisé par un nouveau concept d'affichage dans le combiné d'instruments.

Le nouvel affichage d'assistance dans le combiné d'instruments montre le fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite de manière compréhensible et transparente en plein écran. Le conducteur reconnaît sa voiture, les voies, les marquages au sol et les autres usagers de la route tels que les voitures, les camions et les deux-roues représentés de manière abstraite dans l'espace. L'état du système et le fonctionnement des assistants sont visualisés à l'écran sur la base de cette représentation de l'environnement. Le nouvel affichage d'assistance animé est basé sur une scène en 3D générée en temps réel. Cette représentation haut de gamme et dynamique garantit la transparence du fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite dans le cadre d'une expérience de réalité augmentée unique.

De nombreux services de connectivité disponibles

Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) offre de nombreuses possibilités de commande intuitive et de nombreux services numériques de Mercedes me connect. Parmi les points forts, citons le concept de commande intuitif via l'écran tactile ou les boutons de commande tactiles au volant, l'intégration des smartphones d'Apple CarPlay et Android Auto, le dispositif mains libres via la connexion Bluetooth et la radio numérique (DAB et DAB+). En liaison avec MBUX, les clients ont déjà accès à des services de connectivité tels que Live Traffic Information. Avec Mercedes me connect, le nouveau SL devient toutefois encore plus intelligent dans son ensemble : des fonctions supplémentaires peuvent être utilisées avant et après le voyage ou pendant le trajet. Il suffit d'associer le roadster à un compte Mercedes me dans le portail Mercedes me et d'accepter les conditions d'utilisation. Grâce à la navigation avec Live Traffic Information et à la communication Car-to-X, le client conduit avec des données routières en temps réel, qui permettent d'éviter efficacement les embouteillages et de gagner un temps précieux. Grâce à la communication Car-to-X, les véhicules en réseau échangent des informations sur les événements du trafic.

Faits et chiffres intéressants

Le nouveau Mercedes-AMG SL en un coup d'œil

Le nouveau plan carrossier à **2+2 places** permet d'obtenir des proportions musclées et améliore l'aptitude à un usage quotidien.

Le nouveau SL a été créé sur une toute nouvelle **architecture de roadster** avec une structure en aluminium composite. Aucune partie de la carrosserie n'a été reprise du prédécesseur ou d'une autre série de modèles.

Pour la **première fois** en 70 ans, le SL est **disponible avec une transmission intégrale** : Le système AMG Performance 4MATIC+ répartit la puissance motrice de manière entièrement variable entre les roues avant et arrière.

La régulation antiroulis active **AMG ACTIVE RIDE CONTROL** fonctionne sans barres stabilisatrices transversales et apporte des avantages en termes de dynamique de conduite et de confort.

La **direction de l'essieu arrière**, qui allie agilité et stabilité, est également présente pour la **première fois** sur un SL.

Deux moteurs V8 AMG pour le lancement. D'autres versions de moteurs suivront, ainsi qu'une puissante variante hybride **E PERFORMANCE**.

La **capote en tissu** électro-hydraulique s'ouvre ou se ferme de manière entièrement automatique en **15 secondes** environ, et ce jusqu'à 60 km/h.

L'écran tactile multimédia peut être réglé électriquement en inclinaison de **12 à 32 degrés**.

L'assistant vocal intelligent « Hey Mercedes » comprend jusqu'à **28 langues**.

Lors du lancement sur le marché, le nouveau SL est disponible en **douze peintures**, dont **cinq** peintures métallisées, et **six** teintes MANUFAKTUR ainsi que **trois** couleurs de capote différentes.

Numérisation - **huit motifs d'écran** peuvent être affichés dans l'unité principale

Un design équilibré avec des gènes sportifs

Le nouveau Mercedes-AMG SL : le design extérieur

Le nouveau SL combine le meilleur des deux mondes au niveau de son design extérieur : la philosophie de design Mercedes-Benz, caractérisée par une clarté sensuelle, associée aux gènes sportifs d'AMG. Des détails caractéristiques tels que les bossages du capot rappellent de manière respectueuse la longue tradition SL. Le design équilibré offre simultanément plus de fonctions et d'espace à l'intérieur qu'auparavant. Le jeu d'ombre et de lumière rend la vue d'ensemble plus légère et résolument basse. Chaque détail est porteur de valeur et d'exclusivité. Les proportions musclées indiquent au premier coup d'œil que le nouveau SL a renoué avec ses racines sportives.

« SL » - la combinaison de lettres comme abréviation de « Super » et « Light » devient rapidement un mythe en raison des succès en sport automobile de la Mercedes-Benz 300 SL, présentée en 1952. À partir de 1954, la voiture de sport de la série 300 SL (W 198) avec ses portes papillon distinctives, dérivées de la voiture de course, a considérablement augmenté son attrait. Autres points forts de l'histoire du modèle : la « Pagode » (W 113, 1963-1971), la R 107 (1971-1989), construite pendant 18 ans, ou son successeur, la R 129, qui est considérée comme une sculpture automobile avec sa forme cunéiforme saisissante. Au cours des décennies de l'histoire de son développement, de la voiture de course pure à la voiture de sport de luxe à toit ouvert, le nouveau Mercedes-AMG SL pose de nouveaux jalons. Elle combine la sportivité de la SL originale avec le luxe unique et l'excellence technologique qui caractérisent les modèles Mercedes modernes.

Le plan carrossier étendu avec 2+2 sièges a offert aux concepteurs une plus grande liberté dans leurs possibilités de conception. L'empattement long, les porte-à-faux courts, le pare-brise fortement incliné et le cadre peint en noir confèrent au SL un aspect compact et résolument bas. Les proportions typiques du SL telles que le long capot et l'habitacle décalé vers l'arrière, dégagent l'impression d'une voiture de sport luxueuse qui convient également très bien à un usage quotidien. Les surfaces modelées toutes en fluidité, sans moulure ni arête, jusqu'aux poignées de porte escamotées, transposent l'esprit unique de l'émblématique SL dans le futur. Lorsqu'elle est fermée, la capote en tissu de haute qualité souligne l'impression de légèreté et de purisme. Les passages de roue volumineux et les roues en alliage léger affleurantes soulignent la puissance et le dynamisme du véhicule.

Vue avant : incontestablement SL, incontestablement Mercedes-AMG

La calandre spécifique AMG caractérise la partie avant puissante et large. Avec son contour qui s'élargit vers le bas et ses 14 lamelles verticales, celle-ci salue l'ancêtre de tous les SL, la voiture de course 300 SL de 1952, qui connaîtra un succès mondial. Ces dernières années, cette calandre est devenue le signe distinctif le plus frappant de tous les nouveaux modèles AMG. Sur le nouveau SL, elle affiche un design tridimensionnel prononcé et est positionnée particulièrement bas, ce qui renforce l'impression de dynamisme.

La prise d'air inférieure confère à la partie avant un effet de largeur supplémentaire. La jupe avant est caractérisée par la Jet-Wing (aile de jet) : les grandes prises d'air extérieures s'étendent loin vers le centre de la voiture et canalisent le flux d'air vers les radiateurs à trois ailettes verticales. Les déflecteurs d'air latéraux en noir brillant permettent à l'air de circuler autour du véhicule de manière ciblée. Le large splitter avant en chrome argenté plane littéralement juste au-dessus de la route comme

un élément aérodynamique supplémentaire. Le capot long et plat souligne les gênes distincts des voitures de sport AMG. Les deux bossages sont d'autres rappels indubitables à l'histoire du SL.

Les phares à LED DIGITAL LIGHT, extrêmement plats et nettement découpés, confèrent au nouveau SL une présence plus marquante. Des graphiques précis dans l'intérieur sombre des phares en soulignent la profondeur. La signature des feux de jour avec ses deux points lumineux rend le SL reconnaissable de loin.

Vue latérale : des surfaces homogènes, claires et complètes

En vue latérale, l'épaulement fortement prononcé du véhicule, associé aux roues en alliage léger AMG, confère un équilibre parfait entre élégance et sportivité. L'inclinaison des flancs accentue également la puissance du véhicule, notamment grâce aux passages de roues arrière fortement évasés. Les détails précis de l'habillage des ailes offrent un contraste accentué avec les surfaces claires et pleines, qui restent sans discontinuité grâce aux poignées de porte encastrées.

Le SL 55 4MATIC+ Roadster est équipé de série de roues en alliage léger de 9,5 J x 19 (à l'avant) et 11,0 J x 19 (à l'arrière) avec des pneus 255/45 R 19 (à l'avant) et 285/40 R 19 (à l'arrière). Sur le SL 63 4MATIC+, les chiffres sont de 9,5 J x 20 (avant) et 11,0 J x 20 (arrière) avec des pneus 265/40 R 20 (avant) et 295/35 R 20 (arrière). De nombreux autres modèles de 19 à 21 pouces sont disponibles en option. Les roues en alliage léger AMG 20 pouces comportent également des éléments aérodynamiques. Ceux-ci favorisent le C_x du roadster et ainsi améliorent également la consommation.

Vue arrière : basse et puissante avec becquet actif intégré

La capote en tissu à pliage en Z permet de concevoir une partie arrière basse et puissante. Le becquet arrière actif est intégré de manière fluide dans le couvercle du coffre. Associées à la voie large, les lignes fortement galbées à l'arrière soulignent la largeur du roadster. Les feux arrière étroits à LED définissent une vue arrière encore plus marquante. Le design des feux arrière reprend la forme des phares avant. Une signature spécifique et des points lumineux mettent en scène la lumière de manière reconnaissable entre toutes, de jour comme de nuit.

Parmi les autres éléments de design caractéristiques de l'arrière, citons le diffuseur noir brillant du soubassement, doté de quatre ailettes verticales, ainsi que les nouvelles doubles sorties d'échappement intégrées. Dans le même temps, l'aptitude à l'usage quotidien n'est pas négligée : Grâce au Pack Stationnement de série avec caméra de recul, le conducteur garde une vue d'ensemble même dans les situations difficiles.

Grande facilité d'utilisation au quotidien grâce aux sièges 2+2 et au poste de conduite « hyperanalogique »

Le nouveau Mercedes-AMG SL : le design intérieur

L'intérieur du nouveau SL fait entrer la tradition du premier roadster 300 SL dans l'ère moderne. Avec ses gènes de performance Mercedes-AMG, la nouvelle édition s'adresse aussi bien au groupe-cible sportif qu'aux clients qui privilégient un confort maximal. Les matériaux nobles, les finitions méticuleuses et l'attention portée aux détails soulignent le haut niveau de luxe de l'habitacle. Le design du poste de conduite, jusqu'à l'écran central réglable électriquement dans la console centrale, est centré sur le conducteur et impressionne par son harmonie d'ensemble. Le plan carrossier entièrement redessiné avec 2+2 places offre à la fois plus de fonctionnalité et d'espace dans l'habitacle. Le système d'infodivertissement MBUX offre le choix entre plusieurs styles d'affichage spécifiques et différents modes.

Le premier 300 SL Roadster est l'une des icônes automobiles les plus célèbres. Son habitacle minimaliste et de haute qualité a inspiré les designers lors de la création de l'intérieur du nouveau Mercedes-AMG SL. Pour la nouvelle édition de l'icône, ils ont créé un mélange de géométrie analogique et de monde numérique, dit « hyperanalogique ». Le combiné d'instruments entièrement numérique, intégré dans une visière tridimensionnelle, en est un bon exemple.

« L'intérieur du nouveau Mercedes-AMG SL offre un luxe sophistiqué au conducteur et aux passagers. L'habitacle du nouveau SL allie les plus hauts niveaux de confort et de qualité à une bonne dose de sportivité. La combinaison de haute qualité du monde analogique et des équipements numériques les plus modernes le montre clairement : le nouveau SL est la renaissance d'une icône à l'ère moderne », déclare Philipp Schiemer, président de la direction de Mercedes-AMG GmbH.

« Le SL est l'icône de notre marque : depuis des décennies, ce roadster est synonyme de fascination automobile et de convoitise. C'est une incroyable opportunité et un grand défi pour le design, puisque chaque designer souhaite créer des icônes », constate Gorden Wagener, Chief Design Officer du groupe Daimler. « Il en résulte une expérience de l'espace intérieur révolutionnaire, à la croisée du luxe numérique et analogique. Nous avons créé le SL le plus emblématique de tous les temps, l'icône du luxe des années 2020. »

Le nouveau plan carrossier très sophistiqué permet une configuration 2+2 places pour la première fois depuis 1989 (Mercedes SL série R 129). Cela rend le nouveau SL encore plus polyvalent. Les sièges arrière augmentent la facilité d'utilisation au quotidien et offrent de l'espace pour les personnes mesurant jusqu'à 1,50 mètre (jusqu'à 1,35 mètre avec un siège enfant). Si les sièges supplémentaires ne sont pas nécessaires, un pare-vent enfichable derrière les sièges arrière peut protéger les passagers avant des courants d'air sur la nuque. Ou bien la deuxième rangée de sièges peut être utilisée comme espace de rangement supplémentaire et accueillir un sac de golf, par exemple.

Planche de bord inspirée de l'aviation

La planche de bord symétrique est conçue comme une aile sculpturale et puissante, structurée en deux sections superposées. Le point fort est constitué par les quatre buses galvanisées de type turbine de conception nouvelle. Leurs surfaces se fondent dans la planche de bord sous la forme d'imposants

bossages. La section inférieure de la planche de bord se déploie de manière fluide à partir de la console centrale, reliant les deux éléments en toute transparence.

Malgré la symétrie, la conception du poste de conduite crée une focalisation claire sur le conducteur : L'écran LCD haute résolution de 12,3 pouces du combiné d'instruments n'est pas conçu pour être autonome, mais intégré dans une visière de haute technologie. Cela permet d'éviter les reflets causés par la lumière du soleil.

Console centrale avec écran tactile réglable

La console centrale domine la séparation entre le conducteur et le passager. D'une largeur maximale et s'élevant fortement vers l'avant, elle se fond dans la zone inférieure de la planche de bord. Le centre fonctionnel et visuel de la console centrale est le panneau métallique qui interrompt les surfaces en cuir à l'avant et à l'arrière. Avec la signature de l'admission d'air NACA, celui-ci perpétue les gènes de l'AMG GT et du coupé GT 4 portes. Cet élément de design devient ainsi un élément de style AMG typique dans l'habitacle. La prise d'air NACA se fond presque parfaitement dans l'écran tactile multimédia de 11,9 pouces au format portrait. Pour éviter les reflets lumineux gênants causés par les différentes positions du soleil lorsque la capote est ouverte, l'écran tactile peut être réglé électriquement dans son inclinaison de 12 degrés à 32 degrés. Son format portrait offre des avantages évidents, notamment pour la navigation, ainsi qu'un espace plus ergonomique. L'écran tactile semble flotter entre les deux buses de ventilation centrales à la finition de haute qualité qui rappellent élégamment l'histoire du SL, comme un contraste numérique aux éléments de design émotionnels.

Les contre-portes s'intègrent dans le design harmonieux de l'habitacle

Tout comme la console centrale, les surfaces des portes se déploient de manière fluide à partir de la planche de bord. Une ligne accentuée par des surpiqûres orne tout le pourtour en mettant en valeur les buses de type turbine sur le côté. Le panneau central de la porte est conçu comme une topographie sensuelle. La poignée de fermeture assistée est conçue de la même manière que la console centrale et constitue un autre point d'attraction. La matérialité et le modelage des surfaces sont répétés dans les portes, créant un équilibre dans l'intérieur. Des haut-parleurs Burmester haut de gamme en métal véritable, dont le motif tout en perforations ressort aussi visuellement, sont intégrés dans les portes.

Sièges au design sculptural avec appuie-tête intégrés

Le design avant-gardiste et sculptural des sièges sport AMG de série, à réglage électrique, joue habilement avec les couches et les surfaces rabattables. Les sièges semblent ainsi plus légers et moins volumineux. Les appuie-tête sont intégrés au dossier et contribuent ainsi aux proportions sportives du siège. Une ergonomie parfaite et divers motifs de surpiqûres et d'agrafage progressistes complètent la symbiose entre high-tech, performance et luxe.

Sièges Performance AMG en option

Les sièges sport de série offrent déjà un niveau élevé de soutien latéral en plus d'un confort élevé. Les sièges Performance AMG avec appuie-tête intégré, disponibles en option, sont encore plus sportifs. Les joues des sièges multicontours en option se resserrent automatiquement dans les modes de conduite Sport, Sport+ et RACE pour assurer un soutien latéral optimal à tout moment.

Le grand choix de housses reflète également la large gamme d'équipements allant du confort à la performance. Le cuir Nappa uni ou bicolore fait tout autant partie du choix que le cuir Nappa STYLE particulièrement élégant avec surpiqûres en losange ou la combinaison sportive de cuir Nappa avec microfibre DINAMICA RACE et surpiqûres contrastantes en jaune ou rouge. Sur demande, des coussins d'air gonflables et trois programmes de massage dans les sièges multicontours du conducteur et du passager avant assurent un confort exceptionnel sur les longs trajets. Enfin le Pack ENERGIZING Plus

combine, entre autres, des fonctions de siège telles que le massage et diverses ambiances lumineuses pour créer des programmes de confort stimulants ou relaxants.

L'AIRSCARF est proposé de série sur les modèles à huit cylindres : L'air chaud circule dans l'habitacle à partir des sorties d'air situées dans les appuie-tête et s'enroule comme une écharpe autour du cou et de la nuque du conducteur et du passager avant. La température du chauffage des sièges du conducteur et du passager avant peut être contrôlée séparément pour les assises et les dossiers des sièges. En outre, un système de ventilation des sièges à trois niveaux est disponible.

Volant Performance AMG à doubles branches

Le volant Performance AMG, avec ses boutons parfaitement intégrés, offre également une valeur ajoutée tangible et visible. Les trois branches doubles arrondies allient stabilité et légèreté. La couronne du volant, aplatie à la base et recouverte de cuir Nappa ou de cuir Nappa/microfibre DINAMICA, est chauffante en option. Un coussin capteur de détection « Hands-On » est par ailleurs intégré. Si le conducteur ne maintient pas ses mains sur le volant pendant un temps défini, une cascade d'alerte est déclenchée qui débouche sur l'activation de l'assistant d'arrêt d'urgence en cas d'inactivité prolongée du conducteur.

Les boutons, parfaitement intégrés à la surface des doubles branches horizontales, constituent des points forts visuels et techniques. Les aides tactiles situées dans la zone des pictogrammes facilitent la commande. Le combiné d'instruments est piloté via la surface de capteurs à gauche des branches de volant supérieures. L'écran média, quant à lui, l'est via la surface de capteurs à droite. Les branches inférieures incluent des éléments de commande du Tempomat/DISTRONIC (à gauche) et un dispositif téléphone/mains libres/réglage du volume (à droite).

Les deux boutons ronds du volant AMG de série séduisent par leur utilisation intuitive, leurs écrans LCD couleur brillants et leurs icônes modernes. Cela permet de contrôler les fonctions de conduite importantes et les programmes de conduite sans avoir à retirer les mains du volant. Ils fonctionnent en tournant (la bague de réglage) ou en appuyant (sur le bouton d'affichage). Le réglage sélectionné est affiché sur l'écran directement intégré dans le bouton correspondant. Les palettes de commande de boîte au volant en aluminium, implantées sur la gauche et la droite à l'arrière de la couronne du volant permettent de commander manuellement avec précision et rapidité la boîte de vitesses 9G SPEEDSHIFT MCT AMG.

Avec commande intuitive et évolutive : le système MBUX (Mercedes-Benz User Experience) nouvelle génération

Certains contenus fonctionnels et la structure de commande du système MBUX de deuxième génération correspondent à ceux de la Classe S. Ils ont été largement complétés ou remplacés par des contenus et des vues spécifiques à AMG. Cinq styles d'affichage sont disponibles : Classic, Sport, Supersport, TRACK PACE et Discret. Le style Supersport spécifique à AMG offre la possibilité d'afficher différents contenus, par exemple les données actuelles du moteur, les données de température des différents composants du véhicule, les réglages actuels du véhicule ainsi qu'un menu audio/média. En outre, les autres styles d'affichage ont également été adaptés aux exigences d'AMG. Cela rend le nouveau SL très indépendant en termes de communication et d'information. Des options de menu exclusives telles que « Performance AMG » ou « AMG TRACK PACE » en soulignent le caractère sportif.

Le contenu indépendant réservé au SL comprend la mise en scène de l'ouverture et de la fermeture du capot, les réglages sur circuit, les différentes vues du véhicule selon le modèle. En outre, il est possible de configurer divers paramètres de conduite tels que la commande de boîte manuelle, le son du véhicule, les réglages du train de roulement, l'ESP® ou le becquet arrière actif.

Dans le menu Performance AMG, le conducteur peut appeler un large éventail de données d'une simple pression du doigt sur différentes vignettes, de la puissance, du couple ou de l'accélération transversale à la répartition de la puissance de la transmission intégrale et à l'état actuel du véhicule avec la pression des pneus et la température des fluides. L'attention portée aux détails va si loin que même les angles des roues aux essieux avant et arrière ou la pression d'huile dans la régulation antiroulis active peuvent être consultés.

L'intérieur devient encore plus numérique et intelligent, le matériel et le logiciel ayant été largement perfectionnés. Des affichages brillants sur les écrans LCD facilitent le pilotage des fonctions du véhicule et des fonctions confort. L'écran conducteur et l'écran central offrent une expérience esthétiquement agréable et entièrement coordonnée. L'apparence du combiné d'instruments peut également être personnalisée grâce à différents styles d'affichage et à des vues principales sélectionnables individuellement.

À l'aide du bouton d'affichage capacitif situé sur la barre de commande sous l'écran central, le conducteur sélectionne diverses fonctions telles que le volume des médias, les systèmes d'assistance, les fonctions du véhicule ou le mode de conduite approprié, de « Comfort » à « RACE ».

L'affichage tête haute en option contribue à une conduite détendue, car le conducteur n'a pas besoin de quitter la route des yeux. Il affiche les informations et les actions pertinentes en trois dimensions dans la situation et l'environnement réels de la conduite. Ici, vous pouvez également choisir entre plusieurs variantes de style. Selon l'équipement ou les goûts personnels, la lumière ambiante encadre l'intérieur exclusif en 64 couleurs différentes. Le style d'affichage « Discret » est couplé à la lumière ambiante. Au total, sept couleurs de fond sont disponibles ici, chacune d'entre elles étant affectée à l'une des 64 couleurs. Parmi elles, deux couleurs de fond AMG exclusives.

AMG TRACK PACE : Enregistreur de données pour l'utilisation sur circuit de course

AMG TRACK PACE, l'ingénieur de course virtuel, est embarqué de série sur le SL 63 4MATIC+ et disponible en option sur le SL 55 4MATIC+ : le logiciel est inclus dans le système d'infodivertissement MBUX. Lors de l'évolution sur circuit, il enregistre plus de 80 paramètres spécifiques au véhicule (vitesse, accélération, angle de braquage, actionnement de la pédale de frein, par exemple) dix fois par seconde. 40 paramètres peuvent être affichés en direct sur l'écran « Télémétrie », dont quatre au maximum - compilés individuellement selon les souhaits du conducteur - simultanément.

Ce dispositif est complété par l'affichage des temps au tour et par secteur sur l'écran multimédia, l'affichage tête haute et le combiné d'instruments, ainsi que par des outils de formation et d'analyse supplémentaires. Des circuits de course sélectionnés tels que le Nürburgring ou Spa-Francorchamps sont déjà enregistrés, et il est également possible d'enregistrer ses propres circuits. La navigation de course dans l'affichage tête haute indique les angles de virage et les points de freinage pour vous aider à trouver la ligne idéale. La fonction de réalité augmentée du MBUX permet également d'afficher la ligne de course d'un enregistrement sauvegardé sur l'écran multimédia. Le conducteur peut ainsi améliorer ses temps au tour comme avec un instructeur virtuel. Les valeurs d'accélération et de décélération peuvent également être mesurées et stockées.

Avec l'équipement optionnel Dashcam (non disponible sur tous les marchés), il est également possible d'enregistrer des vidéos sur un périphérique de stockage USB à l'aide de la caméra HD intégrée au véhicule. Diverses données peuvent être intégrées à l'enregistrement sous forme de superposition, par exemple les temps au tour et par secteur, une mini-carte de la piste et des données spécifiques au

véhicule telles que la vitesse, l'accélération, l'angle de braquage ou l'actionnement de la pédale de frein.

Nouvelle architecture de roadster avec une structure en aluminium composite pour une rigidité maximale

Le nouveau Mercedes-AMG SL : la caisse nue

Tout a commencé en 1952 avec un châssis en treillis tubulaire filigrane, qui, dans le premier SL, combinait un faible poids avec la plus grande rigidité en torsion possible. Ce concept a vu le jour dans l'optique, initialement, d'une utilisation en sport automobile et il a été développé pour le modèle de série ultérieur en tant qu'ossature de coupé et de roadster. La dernière édition de l'icône du roadster est basée sur une toute nouvelle architecture de véhicule développée par Mercedes-AMG. Le châssis léger en aluminium composite offre une rigidité maximale et constitue la base d'une dynamique de conduite précise, d'un confort élevé, d'un packaging optimal et de proportions de carrosserie sportives.

La nouvelle architecture du roadster se compose d'un space frame en aluminium associé à une structure autoportante. Comme pour le premier SL en 1952, elle a été littéralement créée sur une feuille blanche : pas un seul composant n'a été repris du prédécesseur SL ou d'un autre modèle tel que l'AMG GT Roadster.

« Notre équipe de développement dans le domaine de la caisse nue a été confrontée à une tâche extrêmement attrayante, mais également difficile : Lorsque nous avons été chargés du développement global du nouveau SL, nous avons pu partir de zéro, pour ainsi dire, sans nous appuyer sur une structure existante. Nous pouvons à juste titre être fiers de ce résultat, qui prouve une fois de plus le haut niveau de compétence en matière de développement à Affalterbach. Parce que, d'une part, nous avons réussi à répondre aux exigences élevées en matière de packs. D'autre part, nous avons pu obtenir d'excellentes valeurs de rigidité avec un poids favorable dans tous les domaines, posant ainsi les bases d'une dynamique de conduite agile, d'un confort élevé et d'une sécurité maximale », déclare Jochen Hermann, Chief Technical Officer de Mercedes-AMG GmbH.

Les exigences en matière d'architecture de la caisse nue du nouveau SL étaient élevées : le cahier des charges exigeait une gamme de services beaucoup plus complète que pour les séries précédentes. En particulier, la disposition de base avec des 2+2 sièges et l'orientation vers une grande variété de propulsions ont posé aux développeurs des défis totalement nouveaux en termes de complexité. L'objectif était de représenter les performances de conduite typiques de la marque Mercedes-AMG ainsi que de répondre aux normes élevées de confort et de sécurité d'une Mercedes-Benz.

Mélange intelligent de matériaux avec une forte teneur en aluminium et de nouvelles fibres composites

Le mélange intelligent de matériaux en aluminium, acier, magnésium et fibres composites permet d'obtenir la plus grande rigidité possible pour un poids réduit. Les sections transversales optimisées des matériaux et le façonnage sophistiqué des composants créent de l'espace pour les caractéristiques de confort et de sécurité requises, la technologie de pointe et la capote. Parmi les autres mesures ciblées, citons les panneaux de poussée en aluminium sur le soubassement et les jambes de force à fonction intégrée à l'avant et à l'arrière. La planche de bord en magnésium et le pont de verrouillage en matériau composite à base de fibres de verre et de carbone témoignent également de la volonté des ingénieurs de trouver la meilleure combinaison possible de matériaux. Cela vaut également pour le cadre du pare-brise en acier tubulaire à haute résistance, formé à chaud. Celui-ci sert de protection

contre le retournement en liaison avec un système d'arceaux derrière les sièges arrière qui peut être déployé en un clin d'œil si nécessaire.

Composants moulés avec des épaisseurs de paroi personnalisées

Les pièces en fonte d'aluminium sont utilisées aux points de jonction des forces ou aux endroits stratégiques assurant une intégration fonctionnelle élevée, notamment là où des forces importantes sont transmises. Les pièces en fonte présentent l'avantage de canaliser les forces de manière ciblée. D'autre part, l'épaisseur des parois peut être adaptée précisément à la sollicitation du point correspondant. Cette conception permet d'obtenir ponctuellement une rigidité plus importante, aux points de liaison du train de roulement, par exemple. L'ajustement de l'épaisseur requise de la paroi pour chaque point précis de la pièce se traduit également par un gain de poids aux endroits moins sollicités.

Par rapport à la série précédente, la rigidité à la torsion de la structure de la caisse nue a augmenté de 18 %. La rigidité transversale est supérieure de 50 % à la valeur déjà exceptionnelle de l'AMG GT Roadster, tandis que la rigidité longitudinale est supérieure de 40 %. La rigidité d'introduction de la liaison au train de roulement, également améliorée, garantit un maniement très précis et une grande agilité. Le poids de la carrosserie nue sans les portes, le capot et le couvercle du coffre est d'environ 270 kilogrammes.

L'ensemble du concept du véhicule est élaboré pour maintenir le centre de gravité aussi bas que possible. Cela s'applique aussi bien à la connexion basse de la chaîne cinématique et des essieux qu'à la disposition des composants de la structure de la caisse nue qui ont une incidence sur la rigidité. Par exemple : les connexions flexibles et résistantes aux couples de la voiture avant et arrière avec la cellule de sécurité pour les passagers, qui sont systématiquement réalisées par des chemins de force aussi bas que possible.

Qualité et finitions au plus haut niveau

Les techniques d'assemblage modernes telles que le soudage MIG, le soudage au laser, le rivetage par poinçonnage, le rivetage aveugle, le brasage MIG, les joints collés ou les vis de poinçonnage et, bien sûr, la fabrication d'outils de haute précision, élèvent la qualité de la caisse nue au plus haut niveau. Cela s'applique aussi bien aux dimensions des interstices qu'aux rayons ou aux parcours des joints. Il va sans dire que la nouvelle architecture de la caisse nue Mercedes-AMG répond à toutes les exigences internes en matière de collision, qui sont nettement plus strictes que les exigences légales dans de nombreux domaines.

Malgré l'exigence de qualité élevée, le développement du châssis a pu être réalisé dans les plus brefs délais grâce à une efficacité maximale : il a fallu moins de trois ans entre le moment où la commande a été passée avec une équipe initiale de six personnes seulement et le lancement de la série. La haute qualité du logiciel utilisé pour le développement numérique a permis de donner le feu vert à la production des outils de série sans prototype de châssis réel. Et le véhicule dit de protection structurelle, qui revêt une importance capitale pour la sécurité passive en cas d'accident, a satisfait aux exigences internes exigeantes dès le premier essai de collision réel.

Le nouveau SL est fabriqué sur le site de Brême qui a déjà produit son prédécesseur.

Poids réduit et centre de gravité bas

Le nouveau Mercedes-AMG SL : la capote

Le positionnement sportif du nouveau SL a également induit le choix d'une capote électrique en tissu à la place de l'ancien toit escamotable en métal. La réduction de poids de 21 kg et l'abaissement du centre de gravité qui en résulte ont un effet positif sur la dynamique de conduite et la maniabilité. Dans le même temps, les développeurs ont été confrontés à la tâche de maintenir l'aptitude élevée à l'utilisation quotidienne et un confort sonore exemplaire.

Ce résultat est obtenu grâce à une conception à trois couches, avec une coque extérieure tendue, un ciel de pavillon aux finitions précises et un tapis acoustique inséré entre les deux. Celui-ci est fabriqué dans un matériau de haute qualité de 450 g/m² et offre un haut niveau de confort sonore.

Le pliage en Z, qui fait gagner de l'espace et du poids, permet de se passer d'un couvercle de compartiment de capote conventionnel. La partie avant de la capote garantit que la capote ouverte se place en affleurement dans sa position finale. Deux volets de sortie de tringlerie entièrement automatiques à droite et à gauche referment ensuite les interstices avec la carrosserie. Chaque fois qu'ils s'ouvrent et se ferment, ils exécutent un impressionnant ballet. L'ensemble du processus ne prend que 15 secondes environ et est possible jusqu'à une vitesse de 60 km/h. La commande de la capote s'effectue à l'aide du panneau de commande de la console centrale ou de l'écran tactile multimédia sur lequel une animation indique la progression de l'opération d'ouverture ou de fermeture de la capote.

Le toit est constitué d'une construction acier-aluminium dont le poids a été optimisé et contribue à l'abaissement du centre de gravité du véhicule grâce à son faible poids. Deux traverses rondes intégrées en aluminium servent de renforts supplémentaires. La couverture extérieure est disponible en noir, gris ou rouge. Pour une bonne vue vers l'arrière, la lunette arrière en verre de sécurité peut être chauffée.

Compartiment de capote en tissu variable

Une autre innovation est le compartiment de capote en tissu. Il est nettement plus léger et plus compact que, par exemple, un compartiment fixe en tôle et permet ainsi de libérer plus d'espace dans le coffre à bagages. Deux sacs de golf trouvent parfaitement leur place dans le compartiment à bagages de 213 litres. La séparation automatique du coffre à bagages restant, incluse dans le Pack compartiment de chargement en option, est particulièrement pratique. Lorsque le toit est fermé, celle-ci coulisse vers le haut : cela porte le volume du compartiment de chargement à près de 240 litres par rapport à une séparation de série.

Grâce à la fonction HANDS-FREE ACCESS, le couvercle du coffre peut être ouvert et fermé de manière entièrement automatique d'un mouvement du pied sous le pare-chocs. Le Pack compartiment de chargement en option maximise la flexibilité et facilite la vie quotidienne. Un plancher de chargement variable, des filets de rangement pratiques dans le coffre, à l'arrière et dans l'espace pour les pieds des passagers, une boîte pliante pour les courses et une prise 12 V en font notamment partie.

Une grande variété et plus de choix que jamais

Le nouveau Mercedes-AMG SL : moteur, boîte de vitesses et transmission intégrale

Lors de son lancement sur le marché, le nouveau roadster est animé par un moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres, proposé dans deux niveaux de puissance. Et pour la première fois de son histoire, le SL transmet également sa puissance à la route grâce à la transmission intégrale.

Sur le modèle de pointe SL 63 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte WLTP de 12,7 à 11,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte WLTP de 288 à 268 g/km), le groupe motopropulseur éprouvé développe 430 kW (585 ch) et fournit un couple maximal de 800 Nm sur une large plage de régime allant de 2 500 à 4 500 tr/min. La motorisation de pointe du roadster garantit ainsi une conduite souveraine sur chaque plage de régime. Son accélération de 0 à 100 km/h en 3,6 s l'illustre parfaitement, au même titre que sa vitesse maximale de 315 km/h. Sur la Mercedes-AMG GT 55 4MATIC+ (consommation de carburant en cycle mixte WLTP de 12,7 à 11,8 l/100 km, émissions de CO₂ en cycle mixte WLTP de 288 à 268 g/km), le V8 développe 350 kW (476 ch) et un couple maximal de 700 Nm. Le sprint de l'arrêt à 100 km/h prend 3,9 secondes, la vitesse maximale est atteinte à 295 km/h.

Le moteur V8 AMG de 4,0 litres perfectionné fonctionne toujours avec une charge biturbo, dans laquelle les deux suralimentations ne sont pas situées à l'extérieur des bancs de cylindres, mais entre eux dans le V des cylindres. Les avantages du « V intérieur haute température » : une architecture moteur compacte, une réponse spontanée des turbocompresseurs et de faibles émissions à l'échappement grâce au flux optimal vers les catalyseurs proches du moteur.

Des turbocompresseurs dotés de la technologie twin-scroll sont utilisés pour améliorer encore la réponse. Ici, l'enveloppe du compresseur est divisée en deux canaux d'écoulement parallèles. Cette configuration, associée aux deux canaux du collecteur d'échappement, permet de gérer séparément les gaz parvenant à la roue de la turbine. Un canal est alimenté par les gaz d'échappement des premier et deuxième cylindres, tandis que l'autre reçoit ceux des troisième et quatrième. L'objectif est d'éviter une influence mutuelle négative des différents cylindres lors de l'alternance de charge. La contre-pression des gaz d'échappement est réduite et le balayage des gaz amélioré. Il en résulte un gain de puissance grâce au meilleur remplissage des cylindres en gaz frais, mais aussi un couple supérieur dès les bas régimes, ce qui se traduit par des reprises très spontanées.

Les caractéristiques du moteur comprennent également des pistons dont le poids a été optimisé, une optimisation de l'admission d'air et du refroidissement de l'air de suralimentation, ainsi que de nombreuses évolutions logicielles. Les motoristes ont conservé l'injection directe d'essence à jet dirigé avec injecteurs piézoélectriques, le bloc-cylindres entièrement en aluminium, la technologie à 4 soupapes avec calage de l'arbre à cames, le refroidisseur d'air de suralimentation avec échangeur air-eau, la gestion d'alternateur, la fonction Start/Stop ECO et le mode croisière.

Modifications spéciales pour l'utilisation dans un SL

Pour le SL, le moteur baptisé M 177 en interne a reçu un nouveau carter d'huile, des refroidisseurs d'air de suralimentation repositionnés et une purge active du bloc-cylindres. Les conduits d'admission et d'échappement ont été optimisés pour un balayage des gaz encore plus efficace et le guidage des gaz d'échappement vers le boîtier du convertisseur catalytique et le filtre à particules essence a été élargi. Les développeurs sont parvenus à augmenter la puissance du SL 63 4MATIC+ principalement en augmentant la pression de suralimentation et le débit d'air, ainsi qu'en modifiant le logiciel du moteur. En définitive, le huit-cylindres séduit par son déploiement de puissance exceptionnel et ses reprises vigoureuses à tous les régimes, mais aussi par son efficacité exceptionnelle, qui se traduit par de faibles valeurs de consommation et d'émissions.

Sur le SL 63 4MATIC+, le moteur huit cylindres est doté de paliers moteur actifs. Le SL 55 4MATIC+ peut en être équipé en option dans le cadre du Pack AMG DYNAMIC PLUS. Ces derniers permettent de concilier un

confort de qualité et une dynamique de marche hors pair en associant les avantages d'une fixation à la fois souple et rigide du groupe motopropulseur et en adaptant leur fermeté en continu et instantanément aux conditions de circulation. Il s'agit de paliers en caoutchouc remplis de liquide. Les capteurs du véhicule détectent la situation de conduite ainsi que le comportement vibratoire du moteur qui en résulte et transmettent ces informations à un calculateur. Ce dernier régule la force avec laquelle le moteur est couplé à la carrosserie et optimise ainsi le comportement routier. À cette fin, un fluide amortisseur magnétique est pressé à travers l'entrefer annulaire d'une bobine dans le palier. Des courants d'intensité différente génèrent une force magnétique qui régule le flux et donc les silentblochs du moteur en fonction des informations du calculateur.

Trois circuits de refroidissement pour une gestion optimale de la température

Pour s'assurer que le nouveau Mercedes-AMG SL ne chauffe pas trop, même lorsqu'il est poussé sur les circuits de course, trois circuits de refroidissement sont utilisés afin de maintenir une température équilibrée. Le circuit haute température refroidit le moteur V8 biturbo AMG de 4,0 litres et les deux turbocompresseurs à gaz d'échappement. Il alimente également l'échangeur thermique de chauffage pour une régulation de la température intérieure en fonction des besoins et du confort souhaité. La pompe à eau mécanique est placée sur le bloc moteur pour gagner de la place et entraînée de manière fiable et directe par la distribution, un pignon de l'arbre à cames s'engrenant dans la roue crantée de la pompe à eau. La pompe fait circuler un total de 12,3 litres de liquide de refroidissement à une pression pouvant atteindre quatre bars et 400 litres par minute.

Le module de refroidissement principal à trois rangées (radiateur haute température, radiateur basse température, condenseur), le ventilateur d'admission monté sur bride et le radiateur d'admission auxiliaire (pour le circuit haute température) - installé horizontalement pour un centre de gravité bas, entre autres - sont positionnés au centre, devant le moteur, derrière la grosse calandre. Cela signifie qu'ils peuvent être alimentés de manière optimale avec un grand volume d'air. La gestion de la chaleur est influencée non seulement par le thermostat à trois niveaux et la vanne d'arrêt (lorsque le moteur est froid, le circuit de refroidissement est arrêté afin que le moteur atteigne plus rapidement sa température de service), mais aussi par des éléments aérodynamiques actifs tels que les deux AIRPANELS situés devant le module de refroidissement principal ou l'élément aérodynamique actif du soubassement avant.

Avec un volume de 7,2 litres, le circuit basse température est un peu plus petit. Il alimente les refroidisseurs intermédiaires, la boîte de vitesses SPEEDSHIFT MCT 9G AMG et le calculateur moteur. La performance du radiateur principal est soutenue par un radiateur auxiliaire dans le passage de roue gauche. Le refroidissement intermédiaire indirect air-eau a permis aux développeurs d'assurer un refroidissement efficace de l'air de suralimentation pour des performances élevées, même dans des conditions extérieures difficiles. La boîte d'entrée d'air en plastique est conçue pour permettre une distribution égale maximale de l'air dans les tuyaux - avec une perte de pression minimale. Le dimensionnement des composants de refroidissement de l'air de suralimentation permet de maintenir la température de l'air de suralimentation à des valeurs précisément définies au-dessus de la température ambiante.

Le troisième circuit de refroidissement est responsable de l'huile moteur. L'échangeur thermique huile-eau (« refroidisseur d'huile ») situé dans le passage de roue droit permet de réchauffer rapidement l'huile. Cela a un effet positif sur la durée de vie du moteur et réduit la consommation après un démarrage à froid. En outre, ce circuit empêche le moteur de surchauffer et donc d'être endommagé. Le refroidisseur d'huile externe est piloté par son propre thermostat d'huile. Les conduites d'huile et d'eau sont en aluminium plutôt qu'en acier, ce qui permet de réduire le poids.

Fabrication dans la manufacture numérique et intelligente : « one man, one engine » (un homme, un moteur)

Le moteur est entièrement monté à la main. Dans l'usine de moteurs AMG du site d'Affalterbach, le principe « Un homme, un moteur » est associé aux méthodes de fabrication de l'industrie du futur. Celle-ci est conçue en fonction des connaissances modernes en matière d'ergonomie, de flux de marchandises, d'assurance qualité, de durabilité et d'efficacité. La production intelligente se caractérise par une flexibilité, une

transparence et une efficacité maximales. Ce faisant, elle assure et augmente la qualité des moteurs ainsi que des processus de production grâce aux technologies numériques.

Temps de passage minimisés, efficacité énergétique élevée : la boîte à 9 rapports SPEEDSHIFT MCT AMG

La boîte de vitesses AMG SPEEDSHIFT MCT 9G (MCT = Multi-Clutch Transmission) est spécialement adaptée aux exigences du nouveau SL. Un embrayage de démarrage humide remplace le convertisseur de couple. Il réduit le poids et, grâce à sa faible inertie, optimise la réponse à l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, notamment lors des poussées et des alternances de charge. Le logiciel sophistiqué offre des temps de passage extrêmement courts et, si nécessaire, des rétrogradages multiples particulièrement rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible dans les programmes de conduite « Sport » et « Sport+ » procure des sensations fortes lors des changements de vitesse. Des interventions ciblées sur l'allumage permettent en outre des passages de rapports encore plus rapides que dans les autres modes. Le démarrage s'effectue en première dans tous les programmes de conduite afin d'offrir à tout moment un maximum de dynamisme. Une fonction RACE START est en outre proposée pour une accélération optimale départ arrêté.

Les points forts de la boîte de vitesses sont les suivants :

- Adaptation de la courbe caractéristique au programme de conduite DYNAMIC SELECT AMG sélectionné
- En mode manuel « M », la boîte de vitesses réagit immédiatement et avec précision aux ordres de passage manuels du conducteur et met en œuvre les instructions en un clin d'œil.
- Le programme M temporaire permet un passage spontané en mode manuel « M » par simple actionnement des palettes de commande.
- Fonction de double débrayage automatique à la descente des rapports : cet effet est automatiquement activé dans les programmes de conduite « Sport », « Sport+ » et « RACE » (de série sur SL 63 4MATIC+).
- La fonction Start/Stop ECO est automatiquement active dans le programme de conduite « Confort ».
- La fonction « Croisière » est activable dans le programme de conduite « Individual ».

Transmission intégrale entièrement variable Performance AMG 4MATIC+

Pour la première fois en près de 70 ans d'histoire, le SL est disponible avec une transmission sur les quatre roues. Les deux modèles V8 sont équipés de série de la transmission intégrale AMG Performance 4MATIC+. Ce système intelligent allie les avantages de différents concepts de transmission : d'une part, la répartition du couple entièrement variable entre l'avant et l'arrière garantit une traction optimale en conditions limites. D'autre part, le conducteur bénéficie d'une stabilité et d'une sécurité élevées dans toutes les conditions, sur chaussée sèche comme par temps de pluie ou de neige. La transition entre propulsion arrière et transmission intégrale et vice versa s'effectue de manière progressive sur la base d'une matrice sophistiquée qui intègre la gestion intelligente dans l'architecture globale des systèmes du véhicule.

Un embrayage à pilotage électromécanique adapte la liaison entre l'essieu arrière moteur en permanence et l'essieu avant. La répartition optimale du couple est calculée en continu en fonction de la situation et du souhait du conducteur. Ainsi, le nouveau roadster peut passer graduellement d'une transmission intégrale axée sur la traction à une propulsion arrière pure. La transmission intégrale améliore non seulement la traction et la dynamique transversale, mais également la dynamique longitudinale du véhicule, pour des accélérations encore plus franches.

Des modèles hybrides performants avec un concept AMG exclusif

Mercedes-AMG proposera également le SL avec une puissante propulsion hybride performante à une date ultérieure. La stratégie d'entraînement AMG E PERFORMANCE repose sur le principe directeur consistant à proposer un groupe motopropulseur électrifié qui améliore encore la dynamique de conduite tout en étant très efficace. Grâce à l'augmentation de la puissance due au moteur électrique supplémentaire, l'équipe de développement a également pu améliorer en parallèle l'efficacité de l'ensemble du véhicule et obtenir des émissions et une consommation plus faibles.

Essieu avant multibras et régulation antiroulis active

Le nouveau Mercedes-AMG SL : le train de roulement

Le SL 55 4MATIC+ est équipé de série d'une toute nouvelle suspension AMG RIDE CONTROL en acier avec des amortisseurs en aluminium particulièrement légers et performants, dotés du réglage de l'amortissement, ainsi que de ressorts hélicoïdaux légers. Pour la première fois, un véhicule de série Mercedes-AMG est équipé d'un essieu avant multibras dont les cinq bras sont entièrement disposés dans la jante, ce qui améliore considérablement la cinématique. Les éléments indépendants de suspension et de guidage de roue autorisent des accélérations transversales élevées. Ils minimisent également les influences de la transmission sur la direction. Un dispositif multibras à 5 bras guide également les roues au niveau de l'essieu arrière. Le train de roulement innovant AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec régulation antiroulis hydraulique active fait par ailleurs ses débuts sur le SL 63 4MATIC+. Le système permet un comportement encore meilleur dans les virages et les alternances de charge avec une dynamique, une précision et un retour d'information typiquement AMG pour le conducteur. Dans le même temps, il augmente le confort de conduite en ligne droite et sur dos d'âne.

Pour réduire les masses non suspendues, triangles de suspension, fusées d'essieux et supports de roues sont en aluminium forgé. Le concept multibras guide chaque roue avec un minimum de mouvements élastiques. La rigidité élevée (carrossage et pincement) autorise des allures soutenues en virage et garantit au conducteur le meilleur contact possible avec la chaussée en situation limite. Ceci se traduit par une dynamique transversale et une tenue de cap de haut niveau à vive allure et par une neutralisation efficace des facteurs externes tels que le vent latéral, les ondulations de la chaussée ou les sauts du coefficient de frottement. Une liaison particulièrement directe de l'amortisseur au niveau du support de roue arrière réduit les vibrations et les variations de charge indésirables sur la roue. Les éléments de suspension et de guidage de roue, indépendants les uns des autres, autorisent des accélérations transversales élevées. Ils minimisent également les influences de la transmission sur la direction.

Les ressorts hélicoïdaux légers sont une nouveauté : un traitement thermique spécial a permis de réduire leur poids sans diminuer leurs performances. Au cours du processus de fabrication, le patin du ressort est collé sur le ressort pour la première fois. Cette liaison solide permet d'éviter l'usure causée par les saletés telles que le sable au cours de la vie d'un véhicule. Le ressort ne se corrode pas au cours du cycle de vie et la charge maximale du composant peut donc être augmentée avec un poids moindre. Cela permet d'économiser environ 0,2 kilogramme par ressort.

Une autre mesure de construction légère concerne les barres de torsion sur les essieux avant et arrière des véhicules sans régulation antiroulis active. Leur poids peut être réduit grâce à une épaisseur de paroi variable. À cette fin, le prématériau est adapté à la contrainte exercée sur le véhicule au moyen d'un processus d'étirage spécial. L'épaisseur maximale des parois n'est désormais utilisée que lorsqu'elle est requise en raison d'une contrainte maximale, en l'occurrence dans la zone des paliers en caoutchouc.

Encore plus de confort et de sportivité : l'amortissement adaptatif réglable avec deux vannes

Le SL 55 4MATIC+ est équipé de série de la dernière génération d'amortisseurs réglables AMG. Ce système fonctionne avec deux vannes de limitation de pression par amortisseur. Grâce à ces vannes de régulation en continu, il est possible d'obtenir une répartition de la force d'amortissement nettement plus importante : une vanne pilote l'étage de traction, autrement dit la force générée par la détente du ressort de suspension de la roue, tandis que l'autre contrôle le niveau de pression lorsque le ressort de suspension de la roue se comprime. Les niveaux de traction et de pression sont régulés indépendamment l'un de l'autre. Dans le détail, cela signifie que la caractéristique dite souple de l'amortisseur a été réduite et que la caractéristique ferme de l'amortisseur a pu être encore accentuée. La superstructure réagit ainsi de manière plus sensible aux à-coups et découple les entrées de la route. Dans le même temps, la commande encore plus raffinée de la vanne à étage de traction et de la vanne à niveau de pression (en continu et indépendantes l'une de l'autre) stabilise la superstructure de la meilleure façon possible. Cette technologie permet d'augmenter le confort d'une part, mais aussi de rendre la dynamique de marche encore plus sportive d'autre part.

Le calculateur de la régulation du train de roulement adapte grâce à l'analyse des données - fournies notamment par les capteurs d'accélération et de trajectoire des roues - l'amortissement à chaque roue en quelques millisecondes en fonction de la situation. En utilisant les deux vannes de réglage, l'amortisseur est capable de fournir un ajustement de la force d'amortissement dans toutes les zones de vibration de la roue. Grâce à la conception spéciale des vannes, l'amortisseur réagit rapidement et de manière sensible aux changements de la surface de la chaussée et des conditions de conduite.

Le conducteur peut présélectionner la configuration de base via les programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT : par exemple, il suffit d'appuyer sur un bouton pour que le comportement de conduite passe d'une dynamique maximale en mode « Sport+ » à un mode croisière avec le réglage « Comfort ». Une touche dédiée permet en outre de moduler le réglage sur trois niveaux, indépendamment des programmes de conduite.

Pour la première fois de série : AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec régulation antiroulis hydraulique active

Le SL 63 4MATIC+ est équipé d'un système hydraulique entièrement nouveau, le train de roulement innovant AMG ACTIVE RIDE CONTROL, qui sera produit pour la première fois en série pour un modèle Mercedes-AMG. La plus grande nouveauté : des éléments hydrauliques actifs remplacent les barres de torsion mécaniques classiques et compensent les mouvements de roulis du nouveau SL en quelques fractions de seconde. À cette fin, les amortisseurs adaptatifs reçoivent également deux connexions hydrauliques. L'une se trouve du côté de la pression de l'amortisseur, l'autre du côté de la tension. La connexion des chambres d'amortissement des quatre roues et des conduites se fait directement via les vannes de réglage des amortisseurs adaptatifs.

L'interconnexion hydraulique intelligente des quatre jambes de force et la régulation de la pression de la pompe et des vannes de commande permettent d'obtenir une constante de raideur des ressorts très large tout en réduisant les mouvements de roulis. Pour dire plus simplement : toute barre de torsion de zéro à ferme peut être affichée automatiquement. Dans la vie quotidienne, cela augmente le confort, car même les irrégularités qui se produisent d'un côté sont compensées individuellement. Le système hydraulique réduit aussi activement la perte de carrossage pendant les virages dynamiques. Grâce à la rigidité élevée du carrossage qui en résulte, le roadster se dirige de manière très précise.

En ligne droite, le système est ouvert complètement en fonction du programme de conduite et de la situation de conduite. Le système compense les obstacles individuels qui, autrement, entraîneraient des mouvements de roulis. Les conducteurs et les passagers bénéficient d'une expérience de conduite nettement plus confortable. La réduction du mouvement de roulis dans les virages est tout aussi bénéfique en termes de confort et de dynamique de marche. Le comportement routier dans les programmes de conduite individuels peut également être encore plus modulé entre confort et sport.

Tous les amortisseurs sont interconnectés hydrauliquement

Le principe de base du train de roulement repose sur le fait que les côtés compression ou détente des différents amortisseurs du véhicule sont interconnectés. L'étage de compression de l'amortisseur avant gauche est relié à l'étage de détente de l'amortisseur avant droit par une conduite hydraulique. En outre, une conduite traversant le véhicule est également reliée au côté compression de l'amortisseur arrière gauche et au côté détente de l'amortisseur arrière droit. De la même façon, les autres côtés des chambres d'amortissement sont reliés entre eux par un second circuit. Les parcours simplifiés des lignes hydrauliques aboutissent chacun à la forme d'un « H ».

En plus de l'interconnexion des amortisseurs, d'autres composants importants pour la fonction sont utilisés dans le système. Les côtés tension et compression des amortisseurs sont directement reliés par une vanne 2/2 voies contrôlable électriquement, appelée Comfort Valve. Un accumulateur de pression est également fixé à chacun des côtés pression de l'amortisseur. Les deux circuits sont en outre reliés à une pompe centrale. Il permet de régler la pression du système hydraulique dans les deux circuits. La connexion entre la pompe et les circuits se fait par des vannes à 2/2 voies. Des capteurs de pression sont intégrés derrière les vannes pour surveiller la pression du système dans les conduites respectives. La possibilité de choisir librement la

pression du système ouvre une vaste latitude pour le choix du comportement antiroulis généré. La règle suivante s'applique : plus la pression du système est élevée, plus la rigidité antiroulis est importante.

Le système fonctionne très efficacement, car il utilise l'énergie cinétique existante du véhicule pour influencer positivement la résistance au roulis. Le système hydraulique du train de roulement AMG ACTIVE RIDE CONTROL alimente également le système de levage de l'essieu avant, disponible en option. Si nécessaire, l'avant se soulève de 30 millimètres, ce qui facilite l'accès aux garages souterrains ou le franchissement de dos d'âne, par exemple. Le système de levage est commandé par l'écran central multimédia ou par les boutons du volant AMG. Le menu correspondant s'ouvre par simple pression sur la zone portant le symbole du véhicule sur la barre de contrôle. Une position à laquelle le système de levage est utilisé peut être entre autres mémorisée à l'aide de la technologie GPS, de sorte que l'avant du véhicule se relève automatiquement lorsqu'il repasse devant le point correspondant.

Différentiel autobloquant pour une stabilité de conduite optimisée

Le SL 63 4MATIC+ dispose de série d'un différentiel autobloquant à commande électronique sur l'essieu arrière qui lui garantit une excellente traction et une sécurité de conduite maximale dans toutes les situations de conduite. Sur le SL 55 4MATIC+, il est disponible en option dans le cadre du Pack AMG DYNAMIC PLUS. Il améliore non seulement la traction des roues motrices, mais autorise aussi des vitesses en virage plus élevées et optimise la tenue de route lors des slaloms ou des changements de trajectoire à vitesse élevée. Le système fonctionne avec un effet de retenue variable en traction comme en poussée et est parfaitement adapté aux différents états de la chaussée et aux coefficients de friction.

Système de freinage en céramique composite AMG hautes performances pour des distances de freinage courtes

Le nouveau système de freinage en céramique composite AMG hautes performances garantit d'excellentes valeurs de décélération et un contrôle précis. Il se distingue par de courtes distances de freinage et une réactivité étonnante, mais aussi par une stabilité élevée et une grande longévité, y compris en cas de sollicitations extrêmes. Parmi les fonctions confort figurent l'aide au démarrage en côte, le préremplissage et le séchage des freins par freinage sur chaussée mouillée. Lorsque le contact est coupé et que le véhicule est immobilisé, la position parking « P » est en outre automatiquement activée par la boîte de vitesses ; le frein de stationnement électrique se désactive automatiquement au démarrage.

Les disques de frein en composite sont particulièrement légers : la dynamique de marche et le comportement en virage bénéficient de la réduction des masses non suspendues. Le disque de frein (en acier moulé) et le pot de frein (en aluminium) sont désormais reliés par des goupilles spéciales et non plus par des vis comme auparavant. Cette conception permet de gagner de l'espace et de l'utiliser à un refroidissement encore plus efficace des freins. La perforation directionnelle est également nouvelle : outre le gain de poids supplémentaire et une meilleure dissipation de la chaleur, cette solution offre une réponse plus rapide sur chaussée mouillée ainsi qu'un meilleur nettoyage des plaquettes après le freinage.

Les deux variantes de SL à moteur V8 sont équipées de disques de frein composites ventilés et perforés de 390 x 36 millimètres avec étriers fixes à 6 pistons à l'avant, et de 360 x 26 millimètres avec étriers à griffe à 1 piston à l'arrière. Le SL 55 4MATIC+ a des étriers de frein peints en rouge, tandis que le SL 63 4MATIC+ a des étriers jaunes.

En option, les deux variantes du SL peuvent être équipées du système de freinage en céramique composite AMG hautes performances, avec des disques de frein de 402 x 39 millimètres sur l'essieu avant et de 360 x 32 millimètres sur l'essieu arrière. Il permet de gagner encore plus de poids par rapport aux freins de série. Dans le même temps, les disques en céramique résistent à des sollicitations extrêmes et réduisent durablement les distances de freinage, ce qui est idéal pour une utilisation sur circuit, par exemple. Grâce à la finition bronze des étriers de frein, ils sont également immédiatement reconnaissables comme des composants de haute performance absolue. Tous les revêtements sont exempts de cuivre et donc plus respectueux de l'environnement.

Allie agilité et stabilité

Le nouveau Mercedes-AMG SL : la direction active de l'essieu arrière

Pour la première fois dans sa longue histoire, le SL est équipé de série d'une direction active de l'essieu arrière. En fonction de la vitesse, les roues arrière braquent dans la même direction que les roues avant ou dans le sens opposé. Le système, qui est précisément adapté au nouveau SL, permet ainsi une conduite à la fois agile et stable. Parmi les autres avantages, citons un contrôle plus facile du véhicule aux limites et un effort de braquage moindre car le rapport de direction des roues avant est plus direct à 12,8:1 (au lieu de 14,2:1 sans direction active de l'essieu arrière).

Au cœur du système se trouvent deux actionneurs électromécaniques (des moteurs électriques avec mécanisme à vis) qui ne sont pas reliés mécaniquement au volant. Ils remplacent les bras de contrôle conventionnels de l'essieu arrière. Ce système « by wire » pilote les roues arrière par commande électronique, selon une courbe caractéristique prédéfinie. La modification de l'angle de pincement peut atteindre 2,5 degrés dans une direction au niveau de la roue arrière.

Jusqu'à 100 km/h, les roues arrière sont braquées dans le sens opposé aux roues avant. Cela correspond à un raccourcissement virtuel de l'empattement. Avantage : Le véhicule fait ainsi preuve d'une plus grande agilité dans les virages, d'où un plaisir de conduire encore accru, et requiert moins d'efforts de braquage. À ces atouts s'ajoutent encore la maniabilité renforcée et le diamètre de braquage réduit dans les situations de conduite quotidiennes, par exemple lors des bifurcations ou des manœuvres de stationnement.

Quand le SL roule à plus de 100 km/h, le système braque les roues arrière parallèlement aux roues avant (angle de braquage maximal alors de 0,7 degré). Cela correspond à un allongement virtuel de l'empattement, ce qui se traduit par une amélioration sensible de la tenue de route. Parallèlement, la force latérale augmente de manière nettement plus rapide au niveau des roues arrière lors des changements de direction, ce qui accélère la réaction aux ordres de braquage.

La direction active de l'essieu arrière ne se contente pas d'améliorer la maniabilité dans les virages. Elle facilite également le travail du conducteur en cas de manœuvre d'évitement soudaine et renforce ainsi la sécurité active. Le SL est ainsi plus facile à maîtriser dans les situations limites.

La réponse dépend également du programme de conduite AMG DYNAMIC SELECT : en mode Sport+, par exemple, la direction de l'essieu arrière réagit de manière encore plus agile et directe à faible allure. Elle vous aide également avec le stationnement automatique en option et la fonction de stationnement à distance. Des mises à jour ultérieures « over the air » sont également possibles.

Un large éventail de réglages pour les caractéristiques du véhicule

Le nouveau Mercedes-AMG SL : les programmes de conduite

Les six programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT « Chaussée glissante », « Comfort », « Sport », « Sport + », « Individual » et « RACE » (programme de conduite RACE de série sur le SL 63 4MATIC+, inclus dans le Pack AMG DYNAMIC PLUS en option sur le SL 55 4MATIC+) permettent d'obtenir un large éventail de caractéristiques véhicule, du confort au dynamisme.

De nombreux paramètres sont alors modifiés :

- Transmission : courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur, temps et moment d'enclenchement dans les modes Reduced, Moderate, Sport ou Dynamic
- AMG DYNAMICS : fonctions d'agilité telles que la régulation de la transmission intégrale, la transmission intégrale, la courbe caractéristique de la direction et les fonctions supplémentaires ESP® dans les modes Basic, Advanced, Pro ou Master
- Système d'échappement : sonorité et fonctions sonores Balanced ou Powerful
- Train de roulement : en mode Comfort, Sport, Sport+

Les différents programmes de conduite offrent une expérience de conduite individuelle, précisément adaptée aux diverses conditions de conduite :

- « Chaussée glissante » : adaptation optimale à l'état glissant et verglacé de la chaussée, avec puissance réduite et courbe de couple aplatie. Des passages de vitesses adoucis et des montées en rapport plus précoces favorisent un mode de conduite axé sur la stabilité.
- « Comfort » : conduite axée sur le confort tout en optimisant la consommation de carburant, notamment en montant les rapports sans attendre. Le réglage du train de roulement et de la direction privilégie le confort. La fonction Start/Stop ECO est en outre activée.
- « Sport » : comportement à dominante sportive, caractérisé par une réaction plus agile aux instructions de la pédale d'accélérateur, des passages de rapports plus rapides et un rétrogradage plus précoce, et par le caractère émotionnel des changements de rapports grâce au double rétrogradage. Réglage plus dynamique du train de roulement et de la direction.
- « Sport + » : dominante sportive poussée à l'extrême, avec des accélérations plus vives, une sonorité renforcée au double débrayage et des interventions ciblées sur le couple lors de la montée des rapports, avec désactivation de certains cylindres pour optimiser les temps de passage. Régime de ralenti relevé pour des démarrages plus rapides. Réglage encore plus dynamique du train de roulement, de la direction et de la chaîne cinématique.
- « RACE » (de série pour le SL 63 4MATIC+, en option dans le cadre du Pack AMG DYNAMIC PLUS pour le SL 55 4MATIC+) : pour des trajets ultra dynamiques sur circuits fermés. Dans ce programme, tout est paramétré pour des performances maximales.
- « Individual » : permet de sélectionner à sa guise certains paramètres et de les mémoriser. Les réglages « Reduced » et « Moderate » de la transmission proposent en outre le mode croisière.

AMG DYNAMICS : un surcroît d'agilité et une stabilité élevée

Dans le cadre des programmes de conduite AMG DYNAMIC SELECT, les modèles SL disposent également de la technologie AMG DYNAMICS. Cette régulation du comportement dynamique intégrée élargit les fonctions de stabilisation de l'ESP® à des interventions dynamisantes dans la régulation de la transmission intégrale, la courbe caractéristique de la direction, la régulation du système de transmission intégrale variable et les fonctions supplémentaires de l'ESP®. En conduite dynamique dans les virages, une brève intervention de freinage sur la roue arrière située à l'intérieur de la courbe permet d'appliquer un couple de lacet défini sur l'axe vertical pour un braquage spontané et précis en virage. Le choix s'étend du mode axé sur une sécurité maximale à un programme hautement dynamique.

Le symbole AMG DYNAMICS avec le suffixe correspondant s'affiche sur l'écran multimédia lorsque les programmes de conduite sont sélectionnés.

- « Basic » est réservé aux programmes de conduite « Chaussée glissante » et « Comfort ». Les roadsters affichent dans ce mode un comportement routier très stable avec nette atténuation des mouvements de lacet.
- « Advanced » est activé dans le programme « Sport ». Les modèles SL offrent un comportement de marche équilibré et neutre. Les mouvements d'embarquée atténués, l'effort de braquage moindre et l'agilité accrue favorisent les manœuvres dynamiques comme lors de la conduite sur des routes secondaires sinueuses.
- « Pro » (abréviation de « Professionnel ») est rattaché au programme « Sport+ ». « Pro » fournit au conducteur une assistance encore accrue lors des manœuvres dynamiques. L'agilité et la précision en virage s'en trouvent encore renforcées.
- « Master » est associé au programme de conduite « RACE » (de série pour le SL 63 4MATIC+, en option dans le cadre du Pack AMG DYNAMIC PLUS pour le SL 55 4MATIC+) : Le mode « Master » s'adresse aux conducteurs qui souhaitent goûter à un dynamisme et un plaisir de conduire maximal sur circuits fermés. « Master » offre un réglage véhicule légèrement survirant, un effort de braquage réduit et une agilité accrue de la direction. « Master » garantit ainsi une agilité maximale et met idéalement en valeur le potentiel dynamique du véhicule. Pour accéder au mode « Master », le conducteur doit régler l'ESP® en activant le mode de pilotage ESP® SPORT ou ESP® OFF via une touche séparée située sur la console centrale.

Dans le programme de conduite « Individual », le conducteur peut paramétrer lui-même les niveaux AMG DYNAMICS « Basic », « Advanced », « Pro » et « Master ».

Aérodynamique active pour un équilibre parfait et une efficacité élevée

Le nouveau Mercedes-AMG SL : l'aérodynamisme

L'un des principaux axes de développement du nouveau SL était l'efficacité aérodynamique élevée, en particulier : un équilibre parfait entre une faible résistance de l'air et une portance réduite. Ici, le luxueux roadster bénéficie de la grande expertise de Mercedes-AMG en matière de sport automobile. Les nombreux éléments aérodynamiques actifs à l'avant et à l'arrière sont parfaitement intégrés au design extérieur. D'autres mesures de détail réduisent le coefficient de pénétration dans l'air pour atteindre un c_x de 0,31 - une excellente valeur pour les voitures de sport à ciel ouvert. L'aérodynamisme bien pensé réduit la consommation et stabilise la tenue de route.

Stabilité de conduite, résistance à l'air, refroidissement et bruit du vent : L'aérodynamisme du SL répond à des exigences complexes. La conception aérodynamique équilibrée du véhicule permet d'éviter des situations de conduite critiques - notamment lors d'une manœuvre d'évitement soudaine à vive allure. Dans le même temps, elle contribue à faciliter la conduite, à maximiser l'efficacité et à minimiser les bruits de vent.

Le défi particulier d'un roadster est de maintenir l'équilibre aérodynamique, que le toit soit ouvert ou fermé. Le caractère du véhicule et les caractéristiques de conduite doivent rester inchangés. Le niveau sonore ne doit pas en outre trop varier lorsque les vitres latérales abaissées ou l'utilisation d'un pare-vent modifient les conditions.

Le dessin tridimensionnel de la jupe avant avec Jet-Wing et splitter avant réduit non seulement la portance dans les proportions souhaitées, mais contribue aussi à optimiser l'afflux et l'évacuation de l'air au niveau des modules de refroidissement. L'afflux d'air de refroidissement en provenance des conduites d'air de freinage au design aérodynamique induit aussi une amélioration ciblée des performances au freinage. Le soubassement caréné sur une vaste surface garantit une évacuation optimale de l'air du radiateur d'huile au niveau du soubassement, mais aussi un écoulement efficace des flux au niveau du déflecteur arrière.

Système de régulation de l'air AIRPANEL pour la première fois en deux parties

L'aérodynamisme est également optimisé par un autre atout technique : le système de régulation d'air actif en deux parties AIRPANEL. La première partie fonctionne avec des lamelles verticales cachées derrière la calandre et la prise d'air inférieure de la jupe avant. La seconde partie est située derrière la prise d'air supérieure et comporte des lamelles horizontales. Ces lamelles commandées électroniquement peuvent s'ouvrir et se fermer par le biais de moteurs électriques, afin d'optimiser l'écoulement de l'air et donc les performances aérodynamiques.

Normalement, les lamelles sont fermées, même à vitesse maximale. Cette position réduit la résistance de l'air et permet de guider le flux d'air vers le soubassement afin de réduire encore davantage l'effet de portance à l'avant. Lorsque des composants prédéterminés atteignent une température spécifique et que les besoins en air de refroidissement sont de ce fait particulièrement élevés, les lamelles s'ouvrent (le deuxième système uniquement à partir de 180 km/h) et permettent un écoulement maximal d'air de refroidissement en direction des échangeurs thermiques. Ce système repose sur une régulation rapide et extrêmement intelligente.

Becquet arrière actif avec stratégie de fonctionnement intelligente

Il en va de même pour une autre composante active de l'aérodynamisme : le becquet arrière rétractable s'intègre parfaitement à la silhouette du véhicule. Il change de position en fonction des conditions de conduite. Le logiciel de commande tient compte pour ce faire de nombreux paramètres : il inclut dans le calcul la vitesse de conduite, l'accélération longitudinale et latérale et la vitesse de braquage.

Le becquet adopte cinq positions angulaires différentes à partir de 80 km/h pour optimiser la stabilité de conduite ou réduire la résistance à l'air. Si le système détecte un comportement dynamique, le becquet se place dans la position la plus verticale et garantit ainsi un comportement routier à la fois dynamique et sûr.

- Position 0 (rétractée), angle de -11 degrés, 0-80 km/h : le becquet arrière entièrement intégré dans le design du hayon arrière souligne les lignes épurées du véhicule à l'arrêt et à faible allure. Le mécanisme de réglage est protégé des salissures ou des corps étrangers pendant le stationnement.
- Position 1, angle de +6 degrés, 80-140 km/h : Dans cette position, le nouveau SL présente la plus faible résistance à l'air (inférieure à celle de la position 0), pour une efficacité optimale et une faible consommation.
- Position 2, angle de +11 degrés, 140-160 km/h : équilibre optimal entre faible résistance à l'air et stabilité de marche à partir d'une allure intermédiaire.
- Position 3, angle de +17 degrés, 160 km/h Vmax : équilibre optimal entre faible résistance à l'air et stabilité de marche jusqu'à la vitesse maximale.
- Position 4, angle de +22 degrés, position dynamique, Vmax 120 km/h, avec une conduite hautement dynamique reconnue par le véhicule : dynamique transversale maximale grâce à une portance négative maximale pour une adhérence optimale. Dans le même temps, stabilité de marche exemplaire. Le becquet peut également se déployer dans cette position indépendamment de la situation de conduite lorsque le conducteur appuie sur le bouton d'affichage situé sur le volant.

Un plus en matière d'appui et d'efficacité : le Pack Aérodynamique optionnel

Ce pack ne se contente pas d'affiner le look : Des ailettes plus grandes sur les pare-chocs avant et arrière, un diffuseur arrière plus grand et un profil aérodynamique actif dans le soubassement devant le moteur améliorent considérablement les caractéristiques aérodynamiques - à la fois la portance négative et la résistance de l'air. Cela améliore les caractéristiques routières à vitesse élevée, notamment l'accélération transversale, la stabilité de trajectoire, la stabilité au freinage et l'efficacité. Les seuils de vitesse du becquet arrière varient en fonction du Pack Aérodynamique. Le becquet arrière se déploie 10 km/h plus tôt dans les positions 1 et 2 et offre un meilleur équilibre avec un angle plus prononcé de 26,5 degrés en position Dynamic.

Profil aérodynamique actif dans le soubassement

Dans le cadre du Pack Aérodynamique en option, le profil aérodynamique actif, qui se dissimule de manière presque invisible dans le soubassement devant le moteur, contribue de manière significative à améliorer le comportement routier. L'élément en carbone, qui ne pèse que deux kilogrammes environ, réagit à la position de l'AMG DYNAMICS et se déploie automatiquement vers le bas sur environ 40 millimètres à une vitesse de 100 km/h en Basic/Advanced ou de 80 km/h en Pro/Master. Cela modifie considérablement le flux d'air au niveau du soubassement. Il se crée ainsi un effet Venturi qui plaque davantage la voiture au sol et réduit la portance au niveau de l'essieu avant d'environ 50 kg à une vitesse de 250 km/h. À faible allure, le conducteur le ressent positivement au niveau de la direction : le SL se conduit avec encore plus de précision dans les virages et offre une tenue de route encore plus stable. En particulier dans les virages rapides et en cas de forte accélération transversale, le roadster réagit de manière beaucoup plus agile et reste toujours facile à contrôler. Le coefficient de pénétration dans l'air a par ailleurs été amélioré,

Lorsque le profilé est déployé électriquement, l'ouverture d'évacuation d'air du radiateur moteur située à l'avant s'ouvre pour guider le flux d'air de façon ciblée vers le diffuseur arrière. Le flux est ainsi optimisé. La stabilité de l'essieu arrière s'en trouve accrue et la température des points de chaleur à l'arrière est réduite. Dans le même temps, les raffinements aérodynamiques du nouveau SL assurent un refroidissement optimisé des freins en dirigeant l'air froid spécifiquement vers les voiles de roue. Pour que cet élément soit protégé contre les dommages, il bénéficie d'une suspension à ressorts grâce à laquelle il peut s'écarter aisément vers le haut en cas d'irrégularités sur la chaussée.

En outre, l'élément actif renforce l'effet du système de régulation d'air actif AIRPANEL : la fermeture des volets mobiles permet de réduire encore la portance à l'essieu avant. Le profilé aérodynamique au niveau du soubassement peut être déployé lorsque le véhicule est à l'arrêt (pour le débarrasser des feuilles, par exemple) et se rétracte automatiquement lorsque le véhicule redémarre. Lorsque le seuil de vitesse est atteint, le profilé se déploie à nouveau automatiquement.

Les roues aérodynamiques réduisent la résistance à l'air et le poids

Une gamme de roues en alliage léger de 20 ou 21 pouces, optimisées sur le plan aérodynamique, est disponible pour le SL, réduisant la résistance à l'air avec moins de turbulences. Les roues 20 pouces dotées d'anneaux aérodynamiques en plastique, qui permettent également de gagner du poids, sont particulièrement sophistiquées.

Les faibles nuisances sonores du SL contribuent pour une large part au confort longue distance propre aux véhicules Mercedes. Les systèmes de joints étanches efficaces et l'isolation acoustique très étudiée garantissent une fonctionnalité maximale au quotidien. Le maintien de la propreté des rétroviseurs extérieurs, des vitres latérales et de la lunette arrière représente également une contribution majeure à la sécurité active.

Un large éventail de possibilités de personnalisation pour une allure individuelle

Le nouveau Mercedes-AMG SL : l'équipement

Les détails de l'équipement et les nombreuses options offrent un large éventail de possibilités pour personnaliser le nouveau SL, de sportif et dynamique à luxueusement élégant. Douze peintures, dont les deux teintes exclusives hyperbleu métallisé et gris Monza magno MANUFAKTUR, trois variantes de toit et de nombreux nouveaux modèles de roues au format 19 et 21 pouces, ainsi que différents packs de design extérieur font de ce choix un véritable plaisir.

Pour son lancement sur le marché, Mercedes-AMG propose le nouveau SL dans douze peintures attrayantes. En plus de la peinture unie jaune soleil, la gamme comprend également les peintures MANUFAKTUR particulièrement exclusives. À cela s'ajoutent les peintures métallisées argent high-tech, noir obsidienne, gris sélénite, bleu spectral et l'hyperbleu réservé exclusivement au SL. Une autre peinture exclusive est le gris Monza magno MANUFAKTUR. La gamme de couleurs est complétée par le gris alpine uni MANUFAKTUR, le blanc opale bright MANUFAKTUR, le blanc opale magno MANUFAKTUR, le rouge Patagonie métallisé MANUFAKTUR et le bleu spectral magno MANUFAKTUR. Toutes les peintures peuvent être combinées avec une capote en tissu noir, rouge ou gris.

Le SL 55 4MATIC+ est équipé de série de roues en alliage léger AMG 19 pouces multibranches, disponibles en option en argent ou en noir mat. Le SL 63 4MATIC+ est doté de roues en alliage léger AMG 20 pouces à 5 doubles branches. La gamme de roues comprend un total de neuf variantes différentes. Elle comprend notamment deux options de 20 pouces optimisées sur le plan aérodynamique, dans un design à 5 branches doubles ou multibranches. La gamme est complétée par des roues en alliage léger AMG 21 pouces à 10 branches et des jantes forgées AMG 21 pouces à 5 branches doubles, toutes deux disponibles en deux variantes de couleur.

Packs de design extérieur pour un look encore plus élégant ou plus sportif

Trois packs de design extérieur sont disponibles pour le nouveau SL afin d'affiner son look dans le sens de l'élégance ou du dynamisme.

- Le Pack Chrome Extérieur AMG contient d'élégantes touches de chrome brillant sur la jupe avant, les habillages de bas de caisse et l'arrière.
- Dans le Pack Nuit AMG, certains éléments extérieurs sont proposés en noir brillant, comme le splitter avant, les habillages de bas de caisse, les coques de rétroviseurs et l'insert décoratif du diffuseur arrière. À cela s'ajoutent des sorties d'échappement foncées. Selon la peinture choisie, il en résulte des contrastes frappants ou des transitions fluides.
- Le Pack Nuit AMG II comprend également d'autres éléments en noir brillant, notamment la calandre, la typographie et l'étoile Mercedes à l'arrière.
- Avec le Pack Carbone Extérieur AMG, des composants légers en fibre de carbone rappellent l'histoire du SL en matière de sport automobile. Les pièces en carbone comprennent entre autres le splitter avant, les boîtiers de rétroviseurs extérieurs et le diffuseur à l'arrière. À cela s'ajoutent les enjoliveurs de sortie d'échappement en noir brillant.

Pack AMG DYNAMIC PLUS pour un plaisir de conduite maximal

Le Pack AMG DYNAMIC PLUS est disponible en option sur le SL 55 4MATIC+ (inclus de série sur le SL 63 4MATIC+). Il intègre de nombreux composants haute performance, pour un plaisir de conduite maximal et une agilité impressionnante :

- Les silentblochs dynamiques AMG fixent le moteur à la carrosserie de manière plus rigide ou plus souple, en fonction de la situation de conduite. Dans chaque situation de conduite, cela permet d'obtenir le meilleur équilibre possible entre la dynamique de conduite et le confort.
- Le différentiel autobloquant AMG à commande électronique, sur l'essieu arrière, répartit la puissance nécessaire entre les roues de manière encore plus rapide et précise lors des virages dynamiques et des accélérations rapides, garantissant ainsi une traction maximale.

- En appuyant sur un bouton, le programme de conduite « RACE » offre des performances sur circuit avec une réponse du moteur encore plus spontanée et une courbe caractéristique de pédale d'accélérateur plus directe. Il est sélectionnable comme programme de conduite supplémentaire via les boutons du volant AMG.
- L'abaissement de dix millimètres abaisse le centre de gravité du véhicule et le stabilise également.
- Les étriers de frein AMG peints en jaune soulignent visuellement le potentiel accru de la dynamique de marche.

Ambiance élégante à l'intérieur pour un voyage détendu et confortable

Des matériaux de haute qualité et des harmonies de couleurs choisies assurent une ambiance luxueuse avec un facteur de bien-être élevé à l'intérieur du nouveau SL. De série sur les modèles V8, le cuir Nappa est disponible en noir, gris sauge/noir, poivre rouge/noir et marron Sienne/noir. La sellerie disponible en option en beige macchiato/gris titane MANUFAKTUR ou en marron tartuffe/noir MANUFAKTUR apporte une touche particulièrement exclusive. Les sièges Performance AMG peuvent également être garnis d'une combinaison de cuir Nappa et de microfibres DINAMICA avec des surpiqûres jaunes ou rouges.

Les inserts décoratifs et la console centrale peuvent être assortis en aluminium ou en carbone, ainsi qu'en noir chrome MANUFAKTUR, en plus du noir brillant de série. Le volant Performance AMG avec chauffage du volant de série est disponible en cuir Nappa et en cuir Nappa/microfibre DINAMICA.

Clé Mercedes-AMG avec fonctions pratiques KEYLESS-GO

Les deux variantes du nouveau SL sont équipées de série du système KEYLESS-GO avec poignées de porte encastrées. Dès que la clé électronique se trouve à proximité immédiate du véhicule (environ un mètre de rayon), l'électronique du véhicule communique avec la clé via des antennes. Si le code correspond, le véhicule reconnaît son propriétaire et se déverrouille. Autre avantage : le SL ne peut pas être verrouillé lorsque la clé électronique se trouve dans le véhicule. Le véhicule peut être verrouillé soit activement à l'aide de la clé, soit en appuyant sur le bouton situé sur la poignée de la porte du conducteur ou du passager. Le processus de démarrage est également pratique sans clé de contact. Le moteur démarre dès que l'on appuie sur la touche Start/Stop située à droite du volant alors que la pédale de frein est enfoncée.

Les normes de confort élevées du nouveau Mercedes-AMG SL sont soulignées par des détails d'équipement de série tels que le système de charge sans fil, c'est-à-dire une option de charge sans fil pour les smartphones compatibles conformes à la norme dite Qi. La surface correspondante pour la charge par induction se trouve dans le compartiment de rangement de la console centrale, et les détails du processus de charge s'affichent sur l'écran tactile.

Les assistants de l'ombre

Le nouveau Mercedes-AMG SL : les systèmes d'assistance à la conduite

À l'aide de nombreux capteurs, caméras et radars, les systèmes d'aide à la conduite observent le trafic et l'environnement du nouveau roadster. Si nécessaire, ils peuvent intervenir en un clin d'œil. Comme dans les nouvelles générations de Mercedes Classe C et Classe S, le conducteur est assisté par de nombreux systèmes nouveaux ou améliorés. Cela signifie que dans les situations quotidiennes, le conducteur peut adopter une conduite plus sûre et plus confortable par exemple, par une assistance lors de l'adaptation de la vitesse, du contrôle de la distance, de la direction et des changements de voie. En cas de danger, les systèmes l'aident à réagir à une collision imminente en fonction de la situation. Le fonctionnement des systèmes est visualisé par un nouveau concept d'affichage dans le combiné d'instruments.

Le nouvel affichage d'assistance dans le combiné d'instruments montre le fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite de manière compréhensible et transparente en plein écran. Le conducteur reconnaît sa voiture, les voies, les marquages au sol et les autres usagers de la route tels que les voitures, les camions et les deux-roues représentés de manière abstraite dans l'espace. L'état du système et le fonctionnement des assistants sont visualisés à l'écran sur la base de cette représentation de l'environnement. Le nouvel affichage d'assistance animé est basé sur une scène en 3D générée en temps réel. Cette représentation haut de gamme et dynamique garantit la transparence du fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite dans le cadre d'une expérience de réalité augmentée unique.

Voici les nouveautés les plus importantes des systèmes du nouveau SL :

ATTENTION ASSIST

Le système de série peut reconnaître les signes caractéristiques de fatigue et de forte inattention du conducteur et l'incite par un message d'alerte à faire une pause dans les plus brefs délais.

Assistant de régulation de distance DISTRONIC actif

Ce système intelligent peut maintenir automatiquement la distance programmée avec le véhicule en amont sur tous types de routes – autoroute, route secondaire et en ville. Autres nouveautés :

- Réaction jusqu'à 100 km/h (jusqu'ici : 60 km/h) à la présence d'usagers de la route immobiles afin d'éviter les collisions,
- Choix de la dynamique de DISTRONIC dans MBUX, indépendamment de DYNAMIC SELECT.

Assistant directionnel actif

Il aide le conducteur à suivre sa trajectoire sur une plage de vitesse allant jusqu'à 210 km/h. Nouveautés

- Détection des voies avec caméras panoramiques
- Disponibilité et performance nettement accrue dans les virages sur les routes secondaires,
- Centrage accru sur autoroute,
- Conduite décentrée spécifique à la situation (par ex. formation d'une voie d'urgence, mais aussi orientation sur les bas-côtés d'une route secondaire sans marquage central).

Assistant de signalisation routière

Outre les limitations de vitesse habituellement affichées, il reconnaît les panneaux suspendus au-dessus de la chaussée et les signalisations de travaux. Nouveautés

- Fonction d'avertissement de stop – Avertissement de franchissement de stop,
- Fonction d'avertissement de feu rouge - Avertissement de franchissement de feu rouge.

Assistant de franchissement de ligne actif

L'assistant de franchissement de ligne actif reconnaît sur la plage de vitesse de 60 à 250 km/h le franchissement de marquages au sol, ainsi que d'accotements via une caméra et aide le conducteur à éviter

une sortie involontaire de la voie de circulation. En cas de risque de collision avec des usagers de la route détectés sur la file voisine, par exemple en cas de dépassement ou de croisement de véhicules, le système interviendra également. Nouveautés

- Réaction aux accotements, par ex. à un terre-plein,
- Intervention particulièrement intuitive sur la direction,
- Réglage de la sensibilité via un menu (précoce, moyen, tardif).

Assistant de changement de voie actif

L'assistant de changement de voie actif assiste le conducteur de manière coopérative lors du passage sur la file voisine. Le changement de voie vers la gauche ou vers la droite n'est assisté que si, selon les capteurs, la file voisine est

séparée de la voie actuelle par une ligne discontinue et qu'aucun véhicule n'y est détecté sur la distance de sécurité concernée. Nouveautés

- La phase de recherche prolongée (15 s au lieu de 10 s, selon les pays) durant laquelle le changement de voie peut avoir lieu, et
- La dynamique transversale accrue (selon les pays).

Assistant d'arrêt d'urgence actif

L'assistant d'arrêt d'urgence actif freine le véhicule sur sa propre voie jusqu'à son immobilisation complète lorsqu'il remarque que le conducteur n'intervient plus dans le processus de conduite depuis un certain temps. Cela fonctionne dans le nouveau SL même si l'assistant de régulation de distance DISTRONIC actif avec assistant directionnel n'est pas activé. Autre nouveauté : rétracteurs de ceinture et pression de freinage comme dernières informations avant l'intervention de freinage.

Freinage d'urgence assisté actif avec fonction carrefour

Le freinage d'urgence assisté actif utilise les capteurs installés dans le véhicule pour détecter un risque de collision avec des véhicules en amont, traversant la chaussée ou arrivant en sens inverse. En cas de risque de collision, le système peut alerter le conducteur par un signal visuel et sonore. En cas de freinage trop hésitant du conducteur, il est en outre possible de le soutenir grâce à une augmentation du couple de freinage en fonction de la situation et d'enclencher un freinage d'urgence autonome si le conducteur ne montre aucune réaction. Nouveautés

- Fonction de changement de direction (entre autres piétons traversant la chaussée au moment de bifurquer),
- Extension de la fonction carrefour sur itinéraires interurbains (jusqu'à 120 km/h au lieu de 72 km/h),
- Avertissement et freinage en cas de trafic arrivant en sens inverse.

Assistant d'angle mort actif et fonction d'avertissement à la sortie du véhicule

L'assistant d'angle mort actif peut mettre en garde contre une collision latérale par un signal visuel et, en cas d'actionnement du clignotant, par un signal sonore supplémentaire, sur la plage d'environ 10 à 200 km/h. Si le conducteur ignore les avertissements et enclenche malgré tout un changement de voie, le système peut intervenir au-delà de 30 km/h par un freinage unilatéral au dernier moment pour rectifier la trajectoire. La fonction d'avertissement à la sortie du véhicule peut en outre signaler avant la descente de la voiture à l'arrêt le passage d'un véhicule (aussi de vélos) dans la zone critique. Cette fonction est disponible à l'arrêt et jusqu'à trois minutes après la coupure du moteur. Nouveautés

- Ajout de l'affichage du danger grâce à l'éclairage d'ambiance actif (y compris l'avertissement à la sortie du véhicule) ;
- Grâce aux caméras de l'assistant intérieur MBUX, un affichage du danger peut même s'effectuer dès que le conducteur ou le passager avant tend la main vers la poignée de la porte.

DIGITAL LIGHT avec projection des symboles de mise en garde sur la chaussée

La technologie révolutionnaire des phares DIGITAL LIGHT est embarquée de série sur les modèles SL. Elle permet de nouvelles fonctions telles que la projection de marquages ou de symboles de mise en garde sur la chaussée. DIGITAL LIGHT possède dans chaque phare un module d'éclairage avec trois LED extrêmement lumineuses dont la lumière est réfractée et redirigée par 1,3 million de micro-miroirs. La résolution par

véhicule est donc supérieure à 2,6 millions de pixels. Les micro-miroirs sont logés sur une surface de la taille d'un ongle de pouce. Un ordinateur avec calculatrice graphique performante génère via une connexion analogue à HDMI un streaming vidéo permanent vers les miroirs. DIGITAL LIGHT applique ainsi la technique du vidéoprojecteur. Le nouveau phare est reconnaissable à sa lentille concave.

L'assistant de feux de route est très précis lorsqu'il s'agit d'adapter le faisceau lumineux en présence d'usagers arrivant en sens inverse ou de panneaux de signalisation. Les limites clair/obscur et la répartition de la lumière de toutes les autres fonctions d'éclairage adaptatives sont elles aussi représentées avec une précision nettement accrue, ce qui optimise notamment l'éclairage antibrouillard, sur autoroute ou de ville.

Ces fonctions d'assistance sont révolutionnaires :

- Mise en garde contre des chantiers détectés par la projection d'un symbole de pelleteuse sur la chaussée,
- Mise en garde et marquage via l'éclairage ponctuel de piétons détectés sur le bas-côté,
- Signalement d'un feu de circulation, panneau stop ou sens interdit par projection d'un symbole d'alerte sur la chaussée,
- Assistance sur chaussées rétrécies (chantier) grâce à la projection de marquages de guidage sur la chaussée,
- Affichage du début du changement de voie en coopération,
- Avertissement et guidage directionnel si l'assistant de franchissement de ligne ou l'assistant d'angle mort détecte un danger.

Protection préventive des occupants PRE-SAFE®

La Mercedes-AMG SL offre déjà de série le système unique de protection préventive des occupants PRE-SAFE®. Dans les situations dangereuses, PRE-SAFE® resserre par exemple les ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant par mesure de précaution, ou déplace le siège du passager avant dans une position plus favorable en cas de collision éventuelle. PRE-SAFE® utilise à cet effet la technologie des capteurs d'autres systèmes tels que l'ESP® ou les systèmes d'aide à la conduite.

La sécurité des petits a également été prise en compte : Les fixations de siège enfant conformes à la norme i-Size avec les fixation Isofix et TopTether sont situées sur les sièges arrière et sur le siège du passager avant. Afin de garantir la désactivation de l'airbag passager avant pour des raisons de sécurité lorsque de petits passagers jouent le rôle de copilote, un système de reconnaissance automatique du siège enfant est installé sur le siège passager avant : Un tapis intégré à l'assise du siège détecte si un siège enfant est installé sur la base de la répartition du poids. Des sièges spéciaux pour enfants avec transpondeurs ne sont donc pas nécessaires.

De nombreux services numériques de Mercedes me connect

Le nouveau Mercedes-AMG SL : la connectivité

Le système d'infodivertissement MBUX (Mercedes-Benz User Experience) offre de nombreuses possibilités de commande intuitive et de nombreux services numériques de Mercedes me connect. Parmi les points forts, citons le concept de commande intuitif via l'écran tactile ou les boutons de commande tactiles au volant, l'intégration des smartphones d'Apple CarPlay et Android Auto, le dispositif mains libres via la connexion Bluetooth et la radio numérique (DAB et DAB+).

En liaison avec MBUX, les clients ont déjà accès à des services de connectivité tels que Live Traffic Information. Avec Mercedes me connect, le nouveau SL devient toutefois encore plus intelligent dans son ensemble : des fonctions supplémentaires peuvent être utilisées avant et après le voyage ou pendant le trajet. Il suffit d'associer le roadster à un compte Mercedes me dans le portail Mercedes me et d'accepter les conditions d'utilisation.

L'offre de Mercedes me connect est vaste et va de la gestion de la maintenance aux informations sur les parkings, en passant par les commandes à distance. Par exemple, le SL reconnaît quand une maintenance est nécessaire et envoie automatiquement un message au partenaire de service Mercedes-AMG enregistré par le client. Ce dernier peut préparer une offre pour les travaux de maintenance à venir et l'envoyer au client sur demande. Grâce à la consultation à distance de l'état du véhicule, le client peut vérifier à n'importe quel moment les données importantes de son véhicule, telles que le niveau de carburant ou la pression des pneus, en tout confort depuis son domicile ou son bureau.

Le verrouillage et le déverrouillage des portes à distance permettent de verrouiller et de déverrouiller le véhicule ou de vérifier si le véhicule est verrouillé via l'appli Mercedes me. Cela est également possible de n'importe où et à n'importe quel moment. Ce service comprend la saisie d'un mot de passe lors de l'ouverture du véhicule, ce qui peut réduire le risque d'accès étranger au véhicule. En outre, le client peut être informé par e-mail que son véhicule a été déverrouillé à distance. D'autres fonctions comprennent, par exemple, la localisation du véhicule par GPS et la surveillance géographique du véhicule (geofencing).

Éviter efficacement les embouteillages et gagner du temps

Grâce à la navigation avec Live Traffic Information et à la communication Car-to-X, le client conduit avec des données routières en temps réel, qui permettent d'éviter efficacement les embouteillages et de gagner un temps précieux. Grâce à la communication Car-to-X, les véhicules en réseau échangent des informations sur les événements du trafic. Une information précoce sur les zones dangereuses - lorsque les feux de détresse sont allumés par exemple, accroît la sécurité. Des mises à jour régulières en ligne de la carte de navigation garantissent qu'elle est toujours à jour.

Les places de stationnement disponibles sur la voie publique sont transmises avec une prévision de probabilité et partiellement en temps réel. Elles sont visibles dans l'application Mercedes me et, en option, sur la carte de navigation MBUX, tout comme les places de stationnement dans les parkings à étages. Les données peuvent être transférées à la navigation. Selon le fournisseur, des informations supplémentaires telles que les heures d'ouverture, le nombre de places de stationnement et leur montant ainsi que les prix et les modes de paiement sont affichés. La météo et la température actuelles à proximité sont affichées en option sur la carte de navigation.

Les destinations peuvent également être saisies sous forme d'adresses de 3 mots basées sur le système what3word(w3w). what3words est la manière la plus simple de spécifier un emplacement. Le monde y est divisé en carrés de trois mètres sur trois. Chaque emplacement a une adresse unique et distinctive composée de trois mots. Cela permet de répertorier tous les endroits du globe, même ceux qui n'ont pas d'adresse postale. Cela peut être un grand soutien dans la recherche de la destination.

L'assistant vocal « Hey Mercedes » permet d'utiliser les fonctions du MBUX et de faire des demandes en ligne, par exemple pour la météo ou les restaurants. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des formulations prédéfinies. Le système comprend un langage familier simple. Par exemple : « Où puis-je trouver un hamburger à proximité ? » et « Ai-je besoin d'un parapluie aujourd'hui ? » Les résultats de la recherche en ligne de restaurants ou d'hôtels, par exemple, peuvent être utilisés comme destination dans la navigation. En liaison avec le service « Internet in the Car », il est possible de créer un hotspot Wifi ou d'utiliser d'autres services tels que la radio Internet et le streaming musical.

Données techniques¹

Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		8/en V
Cylindrée	cm ³	3 982
Puissance nominale	kW (ch)	430/585
à un régime de	tr/min	5 500-6 500
Couple nominal	Nm	800
à un régime de	tr/min	2 500-5 000
Compression		8,6
Préparation du mélange		injection directe d'essence commandée par microprocesseur, suralimentation biturbo
Transmission de force		
Entraînement		transmission intégrale entièrement variable Performance AMG 4MATIC+
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (boîte automatique avec embrayage de démarrage multidisques humide)
Démultiplications		
1er/2e/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e rapport		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marche arrière		4,80
Train de roulement		
Essieu avant	Suspension AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec stabilisation semi-active du roulis, doubles triangles en aluminium, soutien du couple de freinage, ressorts hélicoïdaux et réglage de l'amortissement adaptatif	
Essieu arrière	Suspension AMG ACTIVE RIDE CONTROL avec stabilisation semi-active du roulis, doubles triangles en aluminium, soutien du couple de freinage, ressorts hélicoïdaux et réglage de l'amortissement adaptatif	
Système de freinage	Système de freinage hydraulique à double circuit, freins à disques composites ventilés et perforés de 390 mm à l'avant, étrier fixe à 6 pistons en aluminium ; freins à disques composites ventilés et perforés de 360 mm à l'arrière, étrier à griffe à 1 piston en aluminium ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux	
Direction	direction assistée paramétrique électromécanique avec crémaillère, démultiplication variable (14,4:1 en position zéro) et assistance à la direction variable	
Jantes	AV : 9,5 J x 20 H2 ; AR : 11 J x 20 H2	
Pneumatiques	AV : 265/40 ZR 20 ; AR : 295/35 ZR 20	
Cotes et poids		
Empattement	mm	2 700
Voie avant/arrière	mm	1 660/1 625
Longueur/hauteur/largeur	mm	4 705/1 353/1 915
Diamètre de braquage	m	12,84
Volume du coffre	l	213-240
Poids en ordre de marche, norme CE	kg	1 970
Charge utile	kg	320
Capacité du réservoir/dont réserve	l	70/10
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	3,6
Vitesse maximale	km/h	315
Consommation de carburant en cycle mixte WLTP	l/100 km	12,7-11,8

Émissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP	g/km	288-268
---	------	---------

¹ Les données techniques relatives à la puissance, au couple, au kilométrage, à la consommation de carburant et aux émissions figurant dans cette publication sont provisoires et ont été déterminées en interne conformément à la méthode de certification applicable. Des valeurs confirmées par l'organisme de contrôle technique TÜV, une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

Données techniques¹

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+

Moteur		
Nombre de cylindres/disposition		8/en V
Cylindrée	cm ³	3 982
Puissance nominale	kW (ch)	350/476
à un régime de	1 tr/min	5 500-6 500
Couple nominal	Nm	700
à un régime de	1 tr/min	2 250-4 500
Compression		8,6
Préparation du mélange		injection directe d'essence commandée par microprocesseur, suralimentation biturbo
Transmission		
Transmission		transmission intégrale entièrement variable Performance AMG 4MATIC+
Boîte de vitesses		9G SPEEDSHIFT MCT AMG (boîte automatique avec embrayage de démarrage multidisques humide)
Démultiplications		
1er/2e/3e/4e/5e/6e/7e/8e/9e rapport		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60
Marche arrière		4,80
Train de roulement		
Essieu avant		Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers, barre stabilisatrice et amortissement adaptatif réglable
Essieu arrière		Train de roulement AMG RIDE CONTROL avec doubles triangles en aluminium, soutien du couple au démarrage et au freinage, ressorts hélicoïdaux légers, barre stabilisatrice et amortissement adaptatif réglable
Système de freinage		Système de freinage hydraulique à double circuit, freins à disques composites ventilés et perforés de 390 mm à l'avant, étrier fixe à 6 pistons en aluminium ; freins à disques composites ventilés et perforés de 360 mm à l'arrière, étrier à griffe à 1 piston en aluminium ; frein de stationnement électrique, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP® à 3 niveaux
Direction		direction assistée paramétrique électromécanique avec crémaillère, démultiplication variable (14,4:1 en position zéro) et assistance à la direction variable
Jantes		AV : 9,5 J x 19 ; AR : 11 J x 19
Pneumatiques		AV : 255/45 ZR 19 ; AR : 285/40 ZR 19
Cotes et poids		
Empattement	mm	2 700
Voie avant/arrière	mm	1 665/1 629
Longueur/hauteur/largeur	mm	4 705/1 359/1 915
Diamètre de braquage	m	12,84
Volume du coffre	l	213-240
Poids en ordre de marche CE	kg	1 950
Charge utile	kg	330
Capacité du réservoir/dont réserve	l	70/10
Performances, consommation, émissions		
Accélération de 0 à 100 km/h	s	3,9
Vitesse maximale	km/h	295
Consommation de carburant en cycle mixte WLTP	l/100 km	12,7-11,8

Émissions de CO ₂ en cycle mixte WLTP	g/km	288-268
--	------	---------

¹ Les données techniques relatives à la puissance, au couple, au kilométrage, à la consommation de carburant et aux émissions figurant dans cette publication sont provisoires et ont été déterminées en interne conformément à la méthode de certification applicable. Des valeurs confirmées par l'organisme de contrôle technique TÜV, une homologation du type CE et un certificat de conformité présentant les valeurs officielles ne sont pas encore disponibles. Des différences entre les données et les valeurs officielles sont possibles.

Interlocuteurs :

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

De plus amples informations Mercedes-Benz sont disponibles [ici](#). Vous trouverez des informations de presse et des services numériques pour journalistes et multiplicateurs sur notre site [Media Site Suisse](#) et sur notre plateforme en ligne [Mercedes me media](#).