



Nouveau nom, nouvelle dynamique

Avril 2016

Sommaire	Page
<u>Version courte</u>	
Nouveau nom, nouvelle dynamique	2
Caractéristiques techniques	8
<u>Version longue</u>	
Design	
Tous les charmes d'un roadster	13
Équipements confort	
Conduire confortablement à ciel ouvert	16
Chaîne cinématique	
Quarté gagnant	18
Train de roulement	
Programmes de conduite au choix	22
Systèmes d'aide à la conduite	
Sécurité et visibilité accrues	24
Info-divertissement	
Connexion intelligente	26
Historique	
Le modèle original fête ses 20 ans	28
Le nouveau Mercedes-AMG SLC 43	
Un roadster hautes performances en provenance d'Affalterbach	31

Les descriptions et caractéristiques fournies dans ce dossier de presse sont valables pour l'offre internationale de véhicules Mercedes-Benz. Des différences peuvent intervenir selon les pays.

Nouveau nom, nouvelle dynamique

Stuttgart. 20 ans après sa première apparition publique, la figure emblématique des roadsters compacts change de nom. Nettement optimisé sur le plan technique et visuel, le nouveau modèle désormais appelé SLC – un changement de nom qui souligne sa parenté étroite avec la Classe C – fera son entrée en scène en avril 2016. Au rang des nouveautés figurent la version de pointe sport Mercedes-AMG SLC 43, ainsi que la variante d'entrée de gamme SLC 180. Tous les regards convergent d'emblée vers la grille de calandre diamant de série et l'Intelligent Light System à LED (en option). Le nouveau modèle d'entrée de gamme SLC 180 de 115 kW (156 ch) est désormais proposé à partir de 34 926,50 euros¹.

Le nouveau Mercedes-Benz SLC est l'héritier d'un patrimoine prestigieux : son prédécesseur, le SLK, a séduit une vaste communauté de fans à l'échelle mondiale et s'est vendu à près de 670 000 exemplaires depuis son lancement commercial en 1996. Bénéficiant d'optimisations de détail et offrant désormais un large éventail de modèles, du puissant et économique SLC 250 d à la version hautes performances Mercedes-AMG SLC 43, le nouveau roadster possède tous les atouts pour s'inscrire dans cette glorieuse lignée. Pour une conduite sportive et un confort optimal, les SLC 250 d, SLC 300 et SLC 43 sont équipés de série de la boîte de vitesses automatique 9G-TRONIC, qui peut également être montée en option sur le nouveau SLC 180 de **115 kW** (156 ch) et le SLC 200.

Selon Ola Källenius, membre du directoire de Daimler AG et directeur commercial de Mercedes-Benz Cars : « grâce au toit escamotable, Mercedes-Benz a redéfini en 1996 la notion de roadster en conjuguant plaisir de conduire à ciel ouvert et confort maximal par tous les temps. Sous sa nouvelle dénomination, le roadster compact continue d'allier de manière exemplaire passion à l'état pur et raison, touchant à la fois le cœur et l'esprit. »

Dans le cadre du restylage, les designers Mercedes-Benz ont encore accentué l'allure sportive du roadster culte, en particulier au niveau de la nouvelle partie avant où la calandre tombant à la verticale étire visuellement le capot moteur en

¹ Prix conseillé en Allemagne (TVA incluse).

forme de flèche. La grille de calandre est proposée en version « diamant » de série sur tous les modèles SLC. L'habitacle après restylage présente un design encore plus haut de gamme, où se distinguent notamment de nouveaux inserts en aluminium à stries carbone clair (de série) ou foncé. Le combiné d'instruments a lui aussi été redessiné.

DYNAMIC SELECT permet de moduler les caractéristiques du véhicule en un clin d'œil par simple pression sur une touche, le système adaptant le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, de la direction et du train de roulement selon les souhaits du conducteur.

La nouvelle gamme de modèles en un coup d'œil :

	SLC 180	SLC 200	SLC 300	SLC 250 d	SLC 43
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	6/en V
Cylindrée (cm ³)	1 595	1 991	1 991	2 143	2 996
Puissance nominale (kW/ch à tr/min)	115/156 à 5 300	135/184 à 5 500	180/245 à 5 500	150/204 à 3 800	270/367 à 5 500-6 000
Couple nominal (Nm à tr/min)	250 à 1 200-4 000	300 à 1 200-4 000	370 à 1 300-4 000	500 à 1 600-1 800	520 à 2 000-4 200
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (l/100 km) en cycle urbain/extra-urbain/mixte	7,4/4,5/5,6 (7,3/4,7/5,6)	8,1/4,9/6,1 (7,5/4,7/5,7)	(7,5/4,7/5,8)	(5,2/3,9/4,4)	(10,7/6,2/7,8)
Émissions de CO ₂ en cycle mixte (g/km)	127 (128)	142 (133)	(134)	(114)	(178)
Catégorie de consommation de carburant et d'émissions de CO ₂	B (B)	C (B)	(B)	(A)	(D)
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	7,9 (8,1)	7,0 (6,9)	(5,8)	(6,6)	(4,7)
Vitesse maxi (km/h)	226 (223)	240 (237)	(250)	(245)	(250)
Prix à partir de (euros) ¹	34 926,50 (37 425,50)	39 805,50 (42 304,50)	(46 380,25)	(43 524,25)	(59 886,75)

Entre parenthèses : données pour les modèles avec boîte 9G-TRONIC.

¹ Prix conseillé en Allemagne (TVA incluse).

Chaîne cinématique : un comportement routier personnalisé grâce au DYNAMIC SELECT

Le SLC 180 de **115 kW** (156 ch), nouveau modèle d'entrée de gamme du catalogue, se contente de 5,6 l/100 km dans le nouveau cycle mixte européen. Ses

émissions de CO₂ sont de 127 g/km. Viennent ensuite le SLC 200 de **135 kW** (184 ch) et le SLC 300 de **180 kW** (245 ch), tous deux animés par un moteur quatre cylindres de 1 991 cm³. Le champion de l'efficacité reste le modèle diesel SLC 250 d délivrant **150 kW** (204 ch) avec des rejets de CO₂ de 114 g/km.

Driving Performance -- le Mercedes-AMG SLC 43 tient cette promesse propre à la marque avec brio. Le nouveau modèle allie en effet un moteur V6 biturbo de 3,0 litres, d'une puissance de **270 kW** (367 ch) pour un couple de 520 Nm, à un train de roulement sport AMG emprunté au Mercedes-AMG SLK 55 dans une version remaniée. Ses performances routières offrent la sportivité attendue. Le SLC 43 passe ainsi de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes.

Le SLC 180 et le SLC 200 sont dotés d'une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, et peuvent être équipés en option de la boîte 9G-TRONIC. Les SLC 250 d, SLC 300 et SLC 43 disposent d'ores et déjà de série de cette boîte de vitesses automatique conjuguant caractéristiques sportives et confort.

DYNAMIC SELECT permet de moduler les caractéristiques du véhicule en un clin d'œil par simple pression sur une touche, le système adaptant alors le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, de la direction et du train de roulement selon les souhaits du conducteur. Les cinq programmes de conduite « Confort », « Sport », « Sport+ », « Eco » et « Individual » peuvent être sélectionnés aisément à l'aide de la touche DYNAMIC SELECT implantée dans la partie supérieure du panneau de commande de la console centrale. Le programme choisi s'affiche sur le visuel couleur multifonctions et comme message pop-up sur le visuel de la platine de commande. DYNAMIC SELECT est proposé de série sur les SLC 300 et SLC 250 d. Sur les SLC 180 et SLC 200, la sélection des programmes de conduite est disponible en liaison avec la boîte 9G-TRONIC optionnelle.

En optant pour le Pack de conduite dynamique (en option) offrant, outre un abaissement du châssis de 10 mm, un système d'amortissement adaptatif, une direction paramétrique et l'ESP[®] avec assistant de conduite dynamique en virage, le client peut également moduler la force d'amortissement selon les trois modes « Confort », « Sport » et « Sport+ » grâce au DYNAMIC SELECT. La force d'amortissement est ainsi adaptée automatiquement roue par roue et en continu selon la situation de marche.

Parmi les nouveautés présentes de série sur le SLC figure le freinage d'urgence assisté actif, auparavant connu sous le nom de COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS. Ce système comprend non seulement une alerte anticollision visuelle et un avertisseur sonore anticollision supplémentaire, mais également un freinage d'urgence assisté adaptatif qui peut amplifier la puissance de freinage en fonction de la situation afin d'éviter les collisions. En cas de risque d'accident, si le conducteur tarde à réagir, il peut déclencher un freinage autonome.

L'avertisseur d'angle mort et l'avertisseur de franchissement de ligne actif restent proposés.

Pour garantir une visibilité optimale sur route secondaire et autoroute, en cas de changement de direction et dans les virages, l'Intelligent Light System à LED (en option) s'adapte automatiquement à toutes les conditions de luminosité et de conduite. Le véhicule est également disponible avec l'assistant de feux de route Plus pour une activation permanente des feux de route sans effet d'éblouissement. Grâce à ce système, le conducteur bénéficie automatiquement et en permanence de la meilleure portée possible des projecteurs. Il peut ainsi se concentrer sur le trafic sans avoir à commuter constamment entre les positions feux de route et feux de croisement.

Si le siège passager reste inoccupé ou qu'un siège enfant est détecté, l'airbag passager est automatiquement désactivé. Les jeunes enfants peuvent ainsi être protégés des blessures liées à son déclenchement. La détection est assurée de manière fiable par un capteur de pression.

Équipement confort : un toit escamotable à commande encore plus aisée

Le toit escamotable du SLC est synonyme de plaisir de conduire à ciel ouvert et de confort maximal par tous les temps. Le pilotage du toit à commande électrohydraulique est désormais encore plus confortable. Si la circulation vient à repartir alors que le toit est en cours d'ouverture ou de fermeture, l'opération lancée à l'arrêt du véhicule peut se poursuivre jusqu'à une vitesse de 40 km/h environ. Parmi les autres nouveautés figure le cache semi-automatique pour le coffre à bagages restant (en liaison avec les systèmes optionnels de commande confort pour le toit escamotable ou KEYLESS-GO), qui se déplace automatiquement vers le bas à l'ouverture de la capote lorsqu'il est placé en position haute pour accroître le volume du coffre.

Même toit ouvert, le SLC garantit en option un confort climatique maximal, grâce entre autres aux sièges chauffants et à AIRSCARF, le chauffage de nuque pour les occupants des deux sièges, qui peut être associé dans l'idéal à l'un des deux pare-vent disponibles. La vitre de custode située à l'arrière de la porte peut désormais être fermée séparément lorsque le toit est ouvert, ce qui permet de réduire les bruits de vent.

Autre équipement unique à bord du SLC : le toit escamotable panoramique avec MAGIC SKY CONTROL – ce toit en verre s'éclaircit ou s'obscurcit automatiquement par simple pression sur une touche. Il procure ainsi à tout moment un plaisir de conduire à ciel ouvert maximal, mais dispense également à volonté une ombre bienfaisante aux heures les plus chaudes de la journée.

Parmi les atouts classiques du SLC figure aussi un coffre parfaitement exploitable, offrant un volume pouvant atteindre 335 litres, soit de loin la valeur la plus généreuse du segment.

Info-divertissement : des fonctions étendues pour COMAND Online

Le système d'info-divertissement COMAND Online faisant également office de système de commande et d'affichage pour la navigation, le téléphone, les équipements audio et vidéo et Internet, offre une foule de fonctions nouvelles ou élargies parmi lesquelles notamment le visuel couleur haute résolution de 7" (17,8 cm), la consultation de pages Internet à bord du véhicule à l'arrêt, ou encore la libre utilisation des Mercedes-Benz Apps même pendant la marche (en liaison avec un téléphone portable compatible).

Le nouveau SLC peut recourir à un réseau intelligent et est « toujours connecté », grâce au module de communication (carte SIM liée au véhicule) de série qui autorise l'utilisation des services Mercedes me connect. Parmi les services essentiels proposés à l'heure actuelle, citons notamment l'assistance en cas d'accident, l'assistance en cas de panne, la gestion de la maintenance et le télédiagnostic.

Le système de divertissement Audio 20 CD a lui aussi été revalorisé. Il dispose désormais d'un visuel de plus grandes dimensions (7"/17,8 cm) et peut être combiné au système de navigation Garmin® MAP PILOT ; les données de navigation sont alors transmises via la carte SD. L'Audio 20 CD propose également un guidage optimisé via Live Traffic Information.

Page 7

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 595
Alésage x course	mm	83,0 x 73,7
Puissance nominale	kW/ch	115/156 à 5 300 tr/min
Couple nominal	Nm	250 à 1 200-4 000 tr/min
Compression		10,3
Préparation du mélange		Injection haute pression, un turbocompresseur

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte mécanique à 6 rapports
Démultiplications	Rapport de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	4,75
	2 ^e rapport	2,46
	3 ^e rapport	1,62
	4 ^e rapport	1,24
	5 ^e rapport	1,00
	6 ^e rapport	0,79
	Marche arrière	4,47

Train de roulement

Essieu avant		Jambes de force et bras de suspension, amortisseurs oléopneumatiques bitubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre stabilisatrice
Système de freinage		Freins à disque ventilés à l'avant, freins à disque à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction		Direction assistée électrohydraulique à crémaillère, assistance asservie à la vitesse
Jantes		7 J x 16
Pneus		205/55 R 16 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 430
Voie avant/arrière	mm	1 559/1 565
Longueur hors tout	mm	4 133
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 301
Diamètre de braquage	m	10,5
Volume du coffre maxi*	l	225-335
Poids en ordre de marche CE	kg	1 435
Charge utile	kg	315
P.T.A.C.	kg	1 750
Capacité du réservoir/dont réserve	l	60/8,0

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,9
Vitesse maximale	km/h	226
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	7,4/4,5/5,6
Émissions de CO ₂	g/km	127

* Selon méthode de mesure VDA

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	135/184 à 5 500 tr/min
Couple nominal	Nm	300 à 1 200-4 000 tr/min
Compression		9,8
Préparation du mélange		Injection haute pression, un turbocompresseur

Transmission

Boîte de vitesses		Boîte mécanique à 6 rapports
Démultiplications	Rapport de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	4,75
	2 ^e rapport	2,46
	3 ^e rapport	1,62
	4 ^e rapport	1,24
	5 ^e rapport	1,00
	6 ^e rapport	0,79
	Marche arrière	4,47

Train de roulement

Essieu avant		Jambes de force et bras de suspension, amortisseurs oléopneumatiques bitubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière		Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre stabilisatrice
Système de freinage		Freins à disque ventilés à l'avant, freins à disque à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction		Direction assistée électrohydraulique à crémaillère, assistance asservie à la vitesse
Jantes		7 J x 16
Pneus		205/55 R 16 V

Cotes et poids

Empattement	mm	2 430
Voie avant/arrière	mm	1 559/1 565
Longueur hors tout	mm	4 133
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 301
Diamètre de braquage	m	10,5
Volume du coffre maxi*	l	225-335
Poids en ordre de marche CE	kg	1 455
Charge utile	kg	315
P.T.A.C.	kg	1 770
Capacité du réservoir/dont réserve	l	60/8,0

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	7,0
Vitesse maximale	km/h	240
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	8,1/4,9/6,1
Émissions de CO ₂	g/km	142

* Selon méthode de mesure VDA

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 143
Alésage x course	mm	83,0 x 99,0
Puissance nominale	kW/ch	150/204 à 3 800 tr/min
Couple nominal	Nm	500 à 1 600-1 800 tr/min
Compression		16,2
Préparation du mélange		Injection haute pression Common Rail, deux turbocompresseurs

Transmission

Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications	Rapport de pont	2,47
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche arrière	4,93

Train de roulement

Essieu avant	Jambes de force et bras de suspension, amortisseurs oléopneumatiques bitubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre stabilisatrice
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant, freins à disque à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction assistée électrohydraulique à crémaillère, assistance asservie à la vitesse
Jantes avant/arrière	7 J x 16/7,5 J x 16
Pneus avant/arrière	205/55 R 16 W /225/55 R 16 W

Cotes et poids

Empattement	mm	2 430
Voie avant/arrière	mm	1 558/1 548
Longueur hors tout	mm	4 133
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 301
Diamètre de braquage	m	10,5
Volume du coffre maxi*	l	180-285
Poids en ordre de marche CE	kg	1 605
Charge utile	kg	300
P.T.A.C.	kg	1 905
Capacité du réservoir/dont réserve	l	60/8,0

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	6,6
Vitesse maximale	km/h	245
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	5,2/3,9/4,4
Émissions de CO ₂	g/km	114

* Selon méthode de mesure VDA

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		4/en ligne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	1 991
Alésage x course	mm	83,0 x 92,0
Puissance nominale	kW/ch	180/245 à 5 500 tr/min
Couple nominal	Nm	370 à 1 300-4 000 tr/min
Compression		9,8
Préparation du mélange		Injection haute pression, un turbocompresseur

Transmission

Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications	Rapport de pont	3,07
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche arrière	4,93

Train de roulement

Essieu avant	Jambes de force et bras de suspension, amortisseurs oléopneumatiques bitubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre stabilisatrice
Système de freinage	Freins à disque ventilés à l'avant, freins à disque à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP®
Direction	Direction assistée électrohydraulique à crémaillère, assistance asservie à la vitesse
Jantes avant/arrière	7,5 J x 17/8,5 J x 17
Pneus avant/arrière	225/45 R 17 W /245/40 R 17 W

Cotes et poids

Empattement	mm	2 430
Voie avant/arrière	mm	1 551/1 568
Longueur hors tout	mm	4 133
Largeur hors tout	mm	1 817
Hauteur hors tout	mm	1 301
Diamètre de braquage	m	10,5
Volume du coffre maxi*	l	225-335
Poids en ordre de marche CE	kg	1 505
Charge utile	kg	315
P.T.A.C.	kg	1 820
Capacité du réservoir/dont réserve	l	60/8,0

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	5,8
Vitesse maximale	km/h	250
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	7,5/4,7/5,8
Émissions de CO ₂	g/km	134

* Selon méthode de mesure VDA

Moteur

Nombre de cylindres/disposition		6/en V, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	cm ³	2 996
Alésage x course	mm	88,0 x 82,1
Puissance nominale	kW/ch	270/367 à 5 500-6 000 tr/min
Couple nominal	Nm	520 à 2 000-4 200 tr/min
Compression		10,7
Préparation du mélange		Injection haute pression, deux turbocompresseurs

Transmission

Boîte de vitesses		9G-TRONIC
Démultiplications	Rapport de pont	2,82
	1 ^{er} rapport	5,35
	2 ^e rapport	3,24
	3 ^e rapport	2,25
	4 ^e rapport	1,64
	5 ^e rapport	1,21
	6 ^e rapport	1,00
	7 ^e rapport	0,86
	8 ^e rapport	0,72
	9 ^e rapport	0,60
	Marche arrière	4,80

Train de roulement

Essieu avant	Jambes de force et bras de suspension, amortisseurs oléopneumatiques bitubes, barre stabilisatrice
Essieu arrière	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à gaz, barre stabilisatrice
Système de freinage	Freins à disque ventilés et perforés à l'avant et à l'arrière, frein de stationnement électrique à l'arrière, ABS, freinage d'urgence assisté, ESP [®]
Direction	Direction assistée électrohydraulique à crémaillère, assistance asservie à la vitesse
Jantes avant/arrière	8 J x 18/9 J x 18
Pneus avant/arrière	235/40 R 18 Z /255/35 R 18 Z

Cotes et poids

Empattement	mm	2 431
Voie avant/arrière	mm	1 551/1 566
Longueur hors tout	mm	4 143
Largeur hors tout	mm	1 810
Hauteur hors tout	mm	1 303
Diamètre de braquage	m	10,5
Volume du coffre*	l	225-335
Poids en ordre de marche CE	kg	1 595
Charge utile	kg	295
P.T.A.C.	kg	1 890
Capacité du réservoir/dont réserve	l	70/9,0

Performances et consommation

Accélération de 0 à 100 km/h	s	4,7
Vitesse maximale	km/h	250
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	l/100 km	10,7/6,2/7,8
Émissions de CO ₂	g/km	178

* Selon méthode de mesure VDA

Tous les charmes d'un roadster

Dans le cadre du restylage, les designers Mercedes-Benz ont encore accentué l'allure sportive du roadster culte, en particulier au niveau de la nouvelle partie avant où la calandre tombant à la verticale étire visuellement le capot moteur en forme de flèche. L'habitacle du SLC après restylage présente un design encore plus haut de gamme, où se distinguent notamment de nouveaux inserts en aluminium à stries carbone clair (de série) ou foncé. Le combiné d'instruments a lui aussi été redessiné.

« L'allure sportive du SLC est encore mise en valeur par son design expressif. Avec ses proportions athlétiques et ses surfaces aux contours dynamiques, le nouveau roadster donne à voir la nouvelle philosophie stylistique de la « clarté sensuelle ». Son habitacle aménagé avec un souci maximal du détail témoigne également de son luxe et de sa modernité, tout en affichant la sportivité caractéristique des roadsters », indique Gorden Wagener, directeur du design de Daimler AG.

Tous les SLC arborent de série une grille de calandre diamant. La version de base est déclinée dans le ton noir avec lamelle argent iridium et insert chromé. Une personnalisation est possible en liaison avec le Pack AMG Line ou le Pack Nuit : la grille de calandre diamant est alors chromée, avec une lamelle dans le ton argent iridium (Pack AMG Line) ou en finition noir brillant (Pack Nuit).

Autres caractéristiques de la proue aux traits sportifs : le pare-chocs doté de prises d'air marquées et les surfaces sculpturales et dynamiques, fermées dans le bas par une bordure centrale inférieure chromée haut de gamme, ainsi que les projecteurs expressifs. Les feux de jour à technologie LED sont intégrés dans les blocs optiques avant, dont les diffuseurs sont réalisés en polycarbonate transparent et inrayable. Le pourtour et différents éléments du boîtier des phares de l'Intelligent Light System à LED (option) arborent une tonalité noire, pour une impression de grande qualité et un saisissant effet de profondeur.

De profil, le SLC affiche les atouts séduction classiques d'un roadster avec son capot long, son habitacle en retrait et sa partie arrière ramassée. Sa silhouette se distingue par une ligne de ceinture légèrement ascendante et un toit fortement galbé, des passages de roues puissamment modelés, des jantes alliage sport de 16

à 18 pouces et des grilles d'aération sur les ailes avant. Celles-ci sont ornées d'une baguette en finition chromée brillante évoquant le légendaire Mercedes-Benz 300 SL.

La partie arrière offre des proportions imposantes marquées par des ailes aux contours athlétiques. Le pare-chocs arrière doté d'un diffuseur noir, d'une bordure centrale inférieure chromée et de sorties d'échappement intégrées souligne le potentiel dynamique du SLC. Les optiques arrière désormais plus effilées bénéficient de la technologie LED et présentent une disposition horizontale : en haut et au centre se trouvent les feux de stop et les feux arrière, tandis que les clignotants et les feux de recul sont implantés dans la partie inférieure. Le couvercle de coffre arbore un design en forme de flèche prononcée ; le troisième feu de stop est logé dans le déflecteur.

Habitacle : un visuel de plus grandes dimensions et des éléments de commande galvanisés

L'habitacle du SLC après restylage présente un design encore plus haut de gamme, où se distinguent notamment de nouveaux inserts en aluminium à stries carbone clair (de série) ou foncé. Le combiné d'instruments a lui aussi été redessiné. Les deux instruments ronds tubulaires arborent désormais des cadrans noirs où les aiguilles rouges ajoutent une touche de sportivité et de modernité supplémentaire.

Un grand visuel couleur multifonctions de 4,5" (11,4 cm) a été intégré de série entre les instruments ronds. Une horloge analogique à cadran noir est disponible en option. Le visuel situé sur la console centrale, entre les deux buses de ventilation, est nettement plus grand : en liaison avec l'Audio 20, il mesure à présent 7" (17,8 cm) au lieu de 5,8" (14,7 cm), et présente un cadre en finition noir brillant. Des visuels supplémentaires pour l'affichage des paramètres du véhicule mettent en scène sa sportivité et sont complétés par les données moteur affichées sur les instruments ronds.

Les éléments de commande galvanisés du réglage électrique des sièges (disponibles en liaison avec le Pack Mémoires) ainsi que les palettes de commande de boîte au volant, elles aussi galvanisées (en liaison avec le Pack AMG Line et le Pack Sport), traduisent également un amour du détail incomparable.

Le volant sport de nouvelle génération, perforé de série dans la zone de préhension, et le levier sélecteur DIRECT SELECT orné du monogramme SLC estampé (en liaison avec la boîte 9G-TRONIC) accentuent l'atmosphère sportive et raffinée. Un nouveau volant multifonctions à 3 branches en cuir Nappa/microfibre DINAMICA est disponible en option. Il se distingue par un méplat dans la partie inférieure de la couronne, une garniture en microfibre DINAMICA au centre de la zone de préhension, des surpiqûres contrastées rouges, ainsi qu'un cache et des palettes de commande de boîte chromées argentées.

La sellerie cuir a également fait l'objet de modifications. En liaison avec la « garniture en cuir réfléchissant », le tiers supérieur des sièges est à présent perforé, tandis qu'avec la « garniture en cuir Nappa réfléchissant », les sièges sont désormais dotés de capitons transversaux dans le coloris d'équipement, avec des passepoils et des surpiqûres dans un ton contrasté. Deux nouveaux coloris sont proposés : marron cuir (en liaison avec les selleries cuir Nappa et cuir Nappa Etendu) et blanc platine (nouveau en liaison avec les selleries cuir Nappa et cuir Nappa Etendu).

L'éclairage d'ambiance (en option) a été élargi au plancher afin d'accroître la sensation d'espace. Au coloris rouge solaire sont venus s'ajouter les deux nuances bleu polaire et blanc polaire.

Conduire confortablement à ciel ouvert

Le toit escamotable du SLC est synonyme de plaisir de conduire à ciel ouvert et de confort maximal par tous les temps. Le pilotage du toit à commande électrohydraulique est désormais encore plus confortable. Si la circulation vient à repartir alors que le toit est en cours d'ouverture ou de fermeture, l'opération lancée à l'arrêt du véhicule peut se poursuivre jusqu'à une vitesse de 40 km/h environ. Le cache semi-automatique pour le coffre à bagages restant constitue également une nouveauté supplémentaire.

Les acquéreurs du SLC peuvent choisir entre deux versions de toit : le toit escamotable panoramique en verre teinté, et le toit escamotable panoramique avec MAGIC SKY CONTROL offrant un confort climatique maximal. Par simple pression sur une touche, ce dernier peut être obscurci ou éclairci de manière à devenir presque totalement transparent. Il donne ainsi la sensation de rouler décapoté, même par temps froid. En mode foncé, le toit escamotable panoramique avec MAGIC SKY CONTROL préserve agréablement l'habitacle des rayons du soleil et prévient son échauffement en cas de fort ensoleillement.

Le principe de pilotage du toit à commande électrohydraulique s'avère plus confortable que jamais. Si la circulation vient à repartir alors que le toit est en cours d'ouverture ou de fermeture, l'opération lancée à l'arrêt du véhicule peut se poursuivre jusqu'à une vitesse de 40 km/h environ.

Autre détail pratique : la vitre de custode située à l'arrière de la porte peut désormais être fermée séparément lorsque le toit est ouvert, ce qui permet de réduire les bruits de vent.

Parmi les autres nouveautés figure le cache semi-automatique pour le coffre à bagages restant (en liaison avec les systèmes optionnels de commande confort pour le toit escamotable ou KEYLESS-GO), qui se déplace automatiquement vers le bas à l'ouverture de la capote lorsqu'il est placé en position haute pour accroître le volume du coffre. Si, du fait de la présence de bagages dans le coffre, l'espace vient à manquer pour stocker la capote, celle-ci ne s'ouvre pas et le conducteur reçoit sur le combiné d'instruments le message « Fermer le cache pour le coffre à bagages ».

Même toit ouvert, le SLC garantit en option un confort climatique maximal, notamment grâce aux sièges chauffants et à AIRSCARF. Ce système de chauffage de nuque pour le conducteur et le passager permet de profiter pleinement de la conduite à ciel ouvert, même par temps très froid. Des buses d'aération logées dans les appuie-tête soufflent un air agréablement chaud qui crée comme une écharpe invisible sur la nuque et les épaules des occupants du SLC. La température souhaitée peut être réglée sur trois niveaux.

Le SLC peut être livré avec deux pare-vents différents : un filet pare-vent amovible, mais également un système de pare-vent en deux parties baptisé AIRGUIDE, composé de deux petits panneaux transparents préservant entièrement la visibilité vers l'arrière. Ces panneaux peuvent être orientés manuellement dans l'espace compris entre les sièges. Ils permettent ainsi de dévier le flux d'air de manière à réduire nettement les courants d'air au niveau de la tête et des épaules des occupants du SLC. Les deux panneaux en verre synthétique transparent sont fixés au dos des arceaux de sécurité. Ils peuvent être réglés séparément pour le conducteur et le passager, et se démontent pour permettre le nettoyage.

Tous les modèles SLC, à l'exception du SLC 250 d, sont équipés de série d'un plancher de coffre réversible, qui présente deux bandes élastiques permettant de fixer le pare-vent démonté ou d'autres objets transportés dans le coffre.

Parmi les atouts classiques du SLC figure aussi un coffre parfaitement exploitable, offrant un volume pouvant atteindre 335 litres, soit de loin la valeur la plus généreuse du segment.

Quarté gagnant

Le SLC 180 de 115 kW (156 ch), nouveau modèle d'entrée de gamme du catalogue, se contente de 5,6 l/100 km dans le nouveau cycle mixte européen. Ses émissions de CO₂ sont de 127 g/km. Viennent ensuite le SLC 200 de 135 kW (184 ch) et le SLC 300 de 180 kW (245 ch), tous deux animés par un moteur quatre cylindres de 1 991 cm³. Le champion de l'efficacité reste le modèle diesel SLC 250 d'affichant 150 kW (204 ch) et des rejets de CO₂ de 114 g/km.

Les trois moteurs essence quatre cylindres du nouveau SLC appartiennent à une famille de motorisations modernes portant en interne la désignation M274. Ils ont en commun un système d'injection directe de troisième génération, avec combustion à jet dirigé. La pression, réglée de manière optimale par commande cartographique, peut désormais atteindre 200 bars. Les injecteurs piézoélectriques réalisent ainsi jusqu'à cinq injections par course de combustion afin d'obtenir un mélange optimal.

Cette technologie est complétée par un allumage multiple rapide, appelé aussi « allumage multi-étincelles » (Multi Spark Ignition ou MSI), qui peut déclencher successivement jusqu'à quatre étincelles successives en une milliseconde, en fonction de la situation. La combinaison de ces deux techniques permet une exploitation optimale du carburant, assortie d'émissions minimales. Tous les moteurs de cette gamme bénéficient d'une suralimentation par turbocompresseur.

Le système d'échappement sport accentue la sonorité à forte charge émotionnelle du SLC. L'acoustique est modulée par un clapet d'échappement intégré en liaison avec les programmes de conduite du DYNAMIC SELECT. Le système d'échappement sport est disponible de série sur le SLC 300, et proposé en option sur le SLC 200 en liaison avec la boîte 9G-TRONIC et le Pack AMG Line ou le Pack Sport.

Le roadster compact de Mercedes-Benz est proposé depuis 2011 avec un moteur diesel quatre cylindres de 2 143 cm³ de cylindrée délivrant 150 kW (204 ch) et un couple de 500 Nm. La boîte automatique 9G-TRONIC permet au SLC diesel d'accélérer de 0 à 100 km/h en 6,6 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 245 km/h. Champion de l'efficacité, ce modèle se contente en outre de

4,4 litres de carburant aux 100 km (selon le nouveau cycle mixte européen), ce qui correspond à des émissions de CO₂ de 114 g/km.

Ces valeurs exemplaires en termes de puissance, de couple, d'économies et d'émissions polluantes ainsi que la régularité de marche impressionnante pour un moteur diesel sont le fruit de technologies innovantes, parmi lesquelles figurent une technologie Common Rail de quatrième génération avec temps d'injection précis, et un système de suralimentation à deux étages.

Le système d'épuration des gaz d'échappement BlueTEC comprend, entre autres, un catalyseur à oxydation, un filtre à particules, un système d'injection d'AdBlue[®] et un catalyseur SCR. L'injection de la solution d'urée AdBlue[®] et la réduction catalytique sélective (SCR) permettent notamment de réduire drastiquement les émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Le SLC 180 et le SLC 200 sont dotés d'une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, et peuvent être équipés en option de la boîte 9G-TRONIC. Les SLC 250 d et SLC 300 disposent d'ores et déjà de série de cette boîte de vitesses automatique conjuguant caractéristiques sportives et confort.

La nouvelle gamme de modèles en un coup d'œil :

	SLC 180	SLC 200	SLC 300	SLC 250 d	SLC 43
Nombre de cylindres/disposition	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	4/en ligne	6/en V
Cylindrée (cm ³)	1 595	1 991	1 991	2 143	2 996
Puissance nominale (kW/ch à tr/min)	115/156 à 5 300	135/184 à 5 500	180/245 à 5 500	150/204 à 3 800	270/367 à 5 500-6 000
Couple nominal (Nm à tr/min)	250 à 1 200-4 000	300 à 1 200-4 000	370 à 1 300-4 000	500 à 1 600-1 800	520 à 2 000-4 200
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (l/100 km) en cycle urbain/extra-urbain/mixte	7,4/4,5/5,6 (7,3/4,7/5,6)	8,1/4,9/6,1 (7,5/4,7/5,7)	(7,5/4,7/5,8)	(5,2/3,9/4,4)	(10,7/6,2/7,8)
Émissions de CO ₂ en cycle mixte (g/km)	127 (128)	142 (133)	(134)	(114)	(178)
Catégorie de consommation de carburant et d'émissions de CO ₂	B (B)	C (B)	(B)	(A)	(D)
Accélération de 0 à 100 km/h (s)	7,9 (8,1)	7,0 (6,9)	(5,8)	(6,6)	(4,7)
Vitesse maxi (km/h)	226 (223)	240 (237)	(250)	(245)	(250)

Entre parenthèses : données pour les modèles avec boîte 9G-TRONIC.

La boîte 9G-TRONIC mise en œuvre pour la première fois sur le SLC affiche un rendement élevé. L'ouverture de boîte élargie à 9,15 entre les rapports un et neuf permet d'abaisser les plages de régime de manière bien perceptible, et contribue ainsi de manière décisive à l'efficacité énergétique maximale et à l'excellent confort routier. La réduction des temps de passage des rapports et, par conséquent, le comportement plus réactif de la boîte, confèrent une réelle fougue à la voiture, tout en offrant un confort du meilleur niveau au passage des vitesses. Ce gain de spontanéité par rapport à la précédente transmission s'avère particulièrement sensible dans les modes manuel, S et S+, où la boîte 9G-TRONIC intensifie le plaisir de conduire.

Le confort de transmission garanti par la nouvelle 9G-TRONIC est le fruit d'un éventail complet de mesures, parmi lesquelles la commande directe de la boîte, qui raccourcit les temps de passage au point de rendre les changements de rapports quasi imperceptibles. L'association d'un amortisseur de torsion à double turbine et d'un pendule centrifuge dans le convertisseur de couple est à l'origine de cette avancée exceptionnelle en termes de confort de transmission. En liaison avec l'ouverture élargie de la boîte, la voiture est désormais capable d'atteindre des vitesses supérieures à des régimes inférieurs, ce qui accroît d'autant l'agrément de conduite.

Les améliorations apportées au nouveau SLC se sont également concentrées sur la « conception allégée compacte ». Malgré l'adjonction de deux rapports et un couple à transmettre pouvant grimper jusqu'à 1 000 Nm, la boîte de vitesses est aussi peu encombrante que la version précédente, et pèse même moins sur la balance. Comme l'ancienne boîte, elle est constituée de deux carters, l'un en aluminium léger pour le convertisseur, l'autre pour la boîte proprement dite avec un carter d'huile en matière synthétique et une structure en alliage de magnésium encore plus légère. Un autre objectif a consisté à réaliser neuf rapports en minimisant le nombre de trains épicycloïdaux et d'éléments de commande : les ingénieurs ont rempli leur mission en se limitant à quatre trains épicycloïdaux et six éléments de commande. Trois capteurs de régime surveillent les paramètres de fonctionnement pour fournir à la commande de boîte les informations qui lui permettent ensuite de gérer les passages de rapports avec une grande efficacité. Il est ainsi possible de sauter plusieurs rapports à l'accélération ou au freinage, si la situation l'exige.

La nouvelle boîte automatique est équipée de deux pompes qui garantissent une alimentation en huile aussi fiable qu'efficace sur le plan énergétique. A noter que l'huile utilisée est une huile synthétique longue durée de deuxième génération, à haute résistance au cisaillement, dont l'action est focalisée sur les économies de carburant et la réduction du coefficient de frottement. Nettement plus compacte, la pompe principale mécanique décentrée est placée à côté de l'arbre principal. Elle est entraînée par chaîne et secondée par une pompe auxiliaire électrique séparée. Grâce à cette architecture, les flux d'huile servant à la lubrification et au refroidissement de la boîte 9G-TRONIC peuvent être gérés de manière optimale en fonction des besoins, sans oublier la possibilité d'intégrer une fonction Stop/Start. Grâce à la toute première commande directe sur une boîte automatique à trains épicycloïdaux à neuf rapports, une nouveauté mondiale, les ingénieurs sont parvenus à augmenter sensiblement l'efficacité de la boîte également sur le plan hydraulique. L'augmentation du nombre de rapports et l'ouverture plus large de la boîte contribuent au confort routier tout en assurant une meilleure transmission de la force motrice.

Programmes de conduite au choix

DYNAMIC SELECT permet désormais de moduler les caractéristiques du SLC en un clin d'œil par simple pression sur une touche, le système adaptant alors le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, de la direction et du train de roulement selon les souhaits du conducteur. En liaison avec le Pack de conduite dynamique, il est également possible de régler l'amortissement.

Le SLC peut être livré avec trois versions de train de roulement : une suspension acier classique, un train de roulement sport doté de ressorts et d'amortisseurs plus durs, et un système d'amortissement entièrement automatique à régulation électronique inclus dans le Pack de conduite dynamique. La suspension des roues reste la même : elles sont guidées de manière optimale par un essieu à 3 bras à l'avant, et par un essieu multibras avec porte-roues forgés en aluminium à l'arrière.

DYNAMIC SELECT permet de moduler les caractéristiques du SLC en un clin d'œil par simple pression sur une touche, le système adaptant alors le paramétrage du moteur, de la boîte de vitesses, de la direction et du train de roulement selon les souhaits du conducteur. DYNAMIC SELECT est proposé de série sur les SLC 300 et SLC 250 d. Sur les SLC 180 et SLC 200, la sélection des programmes de conduite est disponible en liaison avec la boîte 9G-TRONIC optionnelle.

Les caractéristiques des programmes de conduite :

- Eco (E) : réglage privilégiant les économies de carburant, avec mode croisière
- Confort (C) : réglage axé sur le confort, pour les longs trajets ou les sols irréguliers
- Sport (S) : réglage sport pour une conduite dynamique
- Sport Plus (S+) : réglage très sportif -- particulièrement adapté pour les chaussées planes
- Individual (I) : permet d'adapter individuellement les différents paramètres aux souhaits du conducteur

Ces programmes de conduite peuvent être sélectionnés aisément à l'aide de la touche DYNAMIC SELECT implantée dans la partie supérieure du panneau de commande de la console centrale. Le programme choisi s'affiche sur le visuel couleur multifonctions et comme message pop-up sur le visuel de la platine de commande.

En optant pour le Pack de conduite dynamique (en option) offrant, outre un abaissement du châssis de 10 mm, un système d'amortissement adaptatif, une direction paramétrique et l'ESP[®] avec assistant de conduite dynamique en virage, le client peut également moduler la force d'amortissement selon les trois modes « Confort », « Sport » et « Sport+ » grâce au DYNAMIC SELECT. La force d'amortissement est ainsi adaptée automatiquement roue par roue et en continu selon la situation de marche.

La direction paramétrique conjugue le confort d'une direction assistée asservie à la vitesse et d'une démultiplication variable selon l'angle de braquage du volant. Elle réduit ainsi les mouvements de braquage et la force à appliquer pour manœuvrer et se garer, et permet au SLC de réagir avec davantage d'agilité aux ordres du volant, par exemple sur les routes secondaires sinueuses.

L'ESP[®] avec assistant de conduite dynamique en virage détecte les comportements sous-vireurs et freine alors la roue arrière située à l'intérieur du virage. Il garantit ainsi à la fois une meilleure sécurité de marche et un dynamisme accru.

Sécurité et visibilité accrues

Parmi les nouveautés présentes de série sur le SLC figure le freinage d'urgence assisté actif, auparavant connu sous le nom de COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS. Le catalogue des options propose l'Intelligent Light System à LED, qui s'adapte automatiquement à toutes les conditions de conduite et de luminosité. L'assistant de feux de route Plus (en option) permet de garder les feux de route allumés en permanence sans éblouir les autres usagers de la route.

Outre l'alerte anticollision par radar et l'assistance au freinage par le freinage d'urgence assisté adaptatif, le freinage d'urgence assisté actif dispose d'une fonction de freinage autonome visant à réduire les risques de télescopage. Si, après identification d'un risque de collision, le conducteur ne réagit pas aux avertissements lancés par le témoin lumineux du combiné d'instruments et le signal sonore intermittent, le système déclenche un freinage automatique. Il peut intervenir jusqu'à une vitesse de 200 km/h. Le freinage d'urgence assisté actif est ainsi en mesure de réduire la gravité de la collision avec des véhicules en phase d'arrêt ou roulant lentement, voire d'éviter totalement l'accident. Jusqu'à une vitesse de 50 km/h, le système freine également en présence de véhicules immobiles, ce qui permet d'éviter les télescopages jusqu'à 40 km/h.

L'avertisseur d'angle mort et l'avertisseur de franchissement de ligne actif restent proposés pour le SLC.

Pour garantir une visibilité optimale sur route secondaire et autoroute, en cas de changement de direction et dans les virages, l'Intelligent Light System à LED (en option) s'adapte automatiquement à toutes les conditions de luminosité et de conduite. Les diodes LED séduisent par une faible consommation d'énergie, une grande longévité et un agréable éclairage blanc proche du spectre de la lumière du jour. L'Intelligent Light System à LED compte cinq fonctions : éclairage autoroute, éclairage adaptatif, éclairage actif dans les virages basé sur caméra, éclairage de ronds-points et éclairage antibrouillard optimisé.

Le véhicule est également disponible avec l'assistant de feux de route Plus pour une activation permanente des feux de route sans effet d'éblouissement. Lorsque les feux de route sont allumés, ce système met en permanence à disposition la meilleure portée possible des projecteurs. L'automobiliste peut ainsi se

concentrer sur le trafic sans avoir à commuter constamment entre les positions feux de route et feux de croisement. L'assistant de feux de route Plus fait appel à une caméra placée derrière le pare-brise pour détecter d'autres usagers de la route éclairés, par exemple les véhicules roulant en amont ou en sens inverse, et adapte automatiquement les projecteurs aux nouvelles conditions de circulation. Un mécanisme dans le module des projecteurs occulte la partie du cône de lumière des projecteurs LED où ont été détectés d'autres véhicules, afin de ne pas éblouir leurs occupants. Le conducteur peut donc laisser les feux de route allumés en permanence et profiter de leur longue portée sans gêner ni mettre en danger les autres usagers de la route. Cette fonction est active sur les routes non éclairées à partir d'une vitesse de 30 km/h.

L'assistant de signalisation routière proposé en liaison avec COMAND Online peut détecter les limitations de vitesse, les sens interdits et les interdictions de dépasser ainsi que la fin de validité des panneaux, et les afficher sur le visuel. Si le véhicule emprunte une voie à contresens, un signal visuel et sonore en avertit le conducteur lorsque des panneaux correspondants sont identifiés.

Les manœuvres de stationnement en marche arrière sont nettement plus simples et plus sûres grâce à la caméra de recul proposée en option. Celle-ci s'active automatiquement à l'enclenchement de la marche arrière et affiche l'environnement arrière du véhicule sur le visuel du système d'infodivertissement, avec des lignes de guidage dynamiques. L'aide au stationnement PARKTRONIC (en option) avec stationnement guidé facilite aussi bien la recherche d'emplacement que les manœuvres de stationnement en créneau.

Connexion intelligente

Le SLC est disponible avec un éventail complet de services essentiels gratuits et de services à distance en ligne regroupés sous la désignation « Mercedes me connect ». Les services essentiels incluent le système d'appel d'urgence automatique (eCall), l'assistance en cas d'accident, l'assistance en cas de panne et la gestion de la maintenance. Les systèmes d'info-divertissement COMAND Online et Audio 20 ont en outre été revalorisés. Le Pack d'intégration pour smartphone permet d'intégrer les smartphones compatibles au système embarqué via Apple® CarPlay®.

Le système d'info-divertissement COMAND Online faisant également office de système de commande et d'affichage pour la navigation, le téléphone, les équipements audio et vidéo et Internet, offre une foule de fonctions nouvelles ou élargies :

- Visuel média haute résolution de 7" (17,8 cm)
- Navigation par disque dur rapide et dynamique, avec représentation cartographique topographique réaliste et trois ans de mises à jour de navigation gratuites
- Consultation de pages Internet à bord du véhicule à l'arrêt et utilisation des Mercedes-Benz Apps même pendant la marche (en liaison avec un téléphone portable compatible)
- Lecteur DVD
- Webradio
- Interface Bluetooth® avec fonction mains libres, fonction lecture de SMS et streaming audio pour la transmission de fichiers musicaux
- Commande vocale LINGUATRONIC pour le système audio, le téléphone, la navigation, la recherche de musique et la gestion des Mercedes-Benz Apps
- Deux ports USB sur l'accoudoir central et un lecteur de cartes mémoire SD sur l'unité de commande COMAND
- Connexion à l'interface média intégrée pour iPod® ou iPhone®
- Transfert d'adresses du téléphone portable au système d'info-divertissement
- Cover Art : affichage de la jaquette de l'album dans le menu audio
- Système d'appel d'urgence Mercedes-Benz

- Services essentiels Mercedes me connect (assistance en cas d'accident et de panne, gestion de la maintenance et télédiagnostic), interrogation à distance de l'état du véhicule via Remote Online

Le système de divertissement Audio 20 CD a lui aussi été revalorisé. Il dispose désormais d'un visuel de plus grandes dimensions (7"/17,8 cm) et peut être combiné au système de navigation Garmin® MAP PILOT ; les données de navigation sont alors transmises via la carte SD. L'Audio 20 CD propose également un guidage optimisé via Live Traffic Information.

Le nouveau SLC peut recourir à un réseau intelligent et est « toujours connecté », grâce au module de communication (carte SIM liée au véhicule) de série qui autorise l'utilisation des services Mercedes me connect. Parmi les services essentiels proposés à l'heure actuelle, citons notamment l'assistance en cas d'accident, l'assistance en cas de panne, la gestion de la maintenance et le télédiagnostic. Le système d'appel d'urgence Mercedes-Benz est également disponible de série.

L'option Remote Online permet par exemple d'envoyer des destinations de navigation au véhicule depuis un ordinateur ou un smartphone. Parmi les autres services à distance et de localisation disponibles figurent la géolocalisation, la localisation et l'emplacement du véhicule, le verrouillage et le déverrouillage à distance des portes ou l'interrogation à distance de l'état du véhicule.

Le Pack d'intégration pour smartphone permet d'intégrer les smartphones compatibles au système embarqué via Apple® CarPlay® et de les piloter, par exemple, par commande vocale ou à l'aide des autres commandes proposées par la voiture. Le téléphone peut ainsi être utilisé facilement et en toute sécurité pendant le trajet.

Le modèle original fête ses 20 ans

La première apparition publique du SLK en version de série, en 1996, a fait sensation : un roadster compact Mercedes-Benz, présenté de surcroît dans l'audacieux coloris jaune Yellowstone, avec en guise de couvre-chef, non pas une capote en tissu, mais un toit rigide escamotable. Le SLK devenait ainsi le symbole du renouvellement de la marque de tradition Mercedes-Benz et, en matière de toit, une référence pour de nombreux autres modèles décapotables.

En avril 1994, à Turin, les amateurs de roadsters ont pu pour la première fois découvrir l'idée que Mercedes-Benz se faisait du roadster compact : le prototype du SLK, spectaculaire dans sa robe argent brillant, offrait une ambiance sportive sous le signe de la plus extrême sobriété. Ses porte-à-faux courts à l'avant et à l'arrière et sa silhouette cunéiforme prononcée laissaient présager de très belles sensations pour les conducteurs sportifs, tandis que les deux bosselages longitudinaux du capot moteur rendaient hommage au modèle des années 1950, ancêtre de tous les SL. Le prototype du SLK faisait en outre largement admirer des éléments en métal brillant.

Les dirigeants de Mercedes-Benz ont dès le départ accordé le plus grand sérieux au projet du SLK, ainsi qu'on a pu le voir dès le mois de septembre, lors du Salon de l'automobile de Paris la même année. La marque à l'étoile y a en effet présenté un second prototype, cette fois avec un toit escamotable et dans une version haut de gamme artisanale bleue, avec une sellerie cuir bleue et d'autres équipements de confort comme une boîte automatique, un climatiseur, des lève-vitres électriques et un système hi-fi, pour n'en citer que quelques-uns.

Une référence avant même d'être produit en série

L'attente a alors commencé pour les amoureux d'automobile. Beaucoup considéraient le SLK comme une promesse. Mercedes-Benz avait surpris, et montré qu'un petit roadster peu onéreux pouvait offrir de très belles sensations de conduite tout en s'avérant parfaitement fiable en termes de sécurité et de qualité. Les prototypes avaient déjà ouvert une nouvelle niche et le SLK s'était imposé comme référence avant même d'être produit en série.

L'aventure s'est poursuivie en 1996, avec le lancement en série du nouveau SLK sous la désignation interne R170, lors du Salon de l'automobile de Turin. Le modèle y fit sensation avec son toit en acier entièrement escamotable, qui lui permettait d'être utilisé toute l'année sans restrictions. A l'aide d'un ingénieux système électrohydraulique, le toit pouvait, en seulement 25 secondes, disparaître entièrement dans le coffre par pression sur une touche pour laisser apparaître le ciel.

Des motorisations de 136 à 354 ch

Le SLK devait ses talents de sportif à deux versions de motorisation – un moteur quatre cylindres de 2 l de cylindrée et 100 kW (136 ch), et un autre quatre cylindres de 2,3 l et 142 kW (193 ch) à suralimentation par compresseur. Au début de l'année 2000, la version de 2 l fut également équipée d'un compresseur mécanique, ce qui lui permit d'atteindre les 120 kW (163 ch) de puissance. La palette de motorisations fut ensuite enrichie de deux moteurs six cylindres : le SLK 320 de 160 kW (218 ch), et le SLK 32 AMG développant 260 kW (354 ch).

Le SLK poursuit son évolution

Le mois de février 2000 a été marqué par une nouvelle revalorisation de l'équipement du roadster : Mercedes-Benz a intégré à sa dotation de série des innovations comme la régulation du comportement dynamique (ESP®) ou la boîte mécanique à 6 rapports. Sur le plan visuel, le véhicule a été encore dynamisé par de nouveaux pare-chocs et de nouveaux bas de caisse. Toutes les pièces rapportées et les poignées de porte étaient peintes dans le ton carrosserie, conférant à cette dernière l'aspect d'un élément coulé d'un seul bloc. Enfin, de nouveaux feux arrière, un cache de sortie d'échappement en acier inoxydable et une grille de calandre peinte achevaient de personnaliser le design du SLK.

La deuxième génération du SLK : encore plus d'agrément de conduite

La deuxième génération du SLK (sous la désignation interne de série R171) – encore plus sportive, encore plus dynamique et offrant encore plus d'agrément de conduite – a été présentée au début de l'année 2004. Ses motorisations puissantes, son train de roulement de conception nouvelle, sa direction directe et sa boîte mécanique à 6 rapports précise garantissaient des sensations encore plus agiles au volant. Avec ce SLK de deuxième génération, Mercedes-Benz a présenté en nouveauté mondiale le chauffage de nuque AIRSCARF, qui diffusait de l'air chaud sortant des appuie-tête par simple pression d'une touche. Ce

système permettait de rouler décapoté même par temps froid, et de profiter de la conduite à ciel ouvert toute l'année. Le mécanisme du toit escamotable avait en outre été modifié par rapport à la version précédente : la lunette arrière pivotait désormais dans le cadre, de sorte que son support restait visible par le haut lorsque tout était replié. Le coffre pouvait ainsi bénéficier d'un volume accru.

La troisième génération : une nouvelle référence

Dans la même veine, la troisième génération du SLK, présentée en 2011 avec la désignation interne R172, conjugue alors sportivité discrète et confort élégant, design sportif original et praticité absolue au quotidien, performances de pointe et écologie. Nettement optimisée sur le plan technique et visuel, la nouvelle version désormais appelée SLC fera son entrée en scène en avril 2016. Cette nouvelle désignation indique le lien de parenté étroit qui lie étroitement le roadster à la Classe C, à laquelle il emprunte de nombreux éléments techniques.

Historique de la gamme : Mercedes-Benz SLK et SLC

- 1994 : prototypes à Turin et Paris
- 1996 : première mondiale du SLK au Salon de l'automobile de Turin
- 2000 : restylage complet du SLK
- 2004 : première mondiale de la deuxième génération du SLK au Salon international de l'auto de Genève
- 2008 : restylage du SLK de deuxième génération
- 2011 : troisième génération du SLK
- 2016 : restylage de la troisième génération et changement de dénomination : le SLK devient le SLC

Un roadster hautes performances en provenance d’Affalterbach

Un dynamisme époustouflant et une consommation de carburant minime ne sont pas forcément antinomiques – c’est bien ce qu’entend démontrer le nouveau Mercedes-AMG SLC 43. Grâce à son moteur V6 biturbo de 3,0 litres et à sa boîte de vitesses sport 9G-TRONIC, le puissant roadster (270 kW/367 ch) se contente de 7,8 litres de carburant aux 100 kilomètres (selon le nouveau cycle mixte européen). Le cabriolet deux places affiche ainsi non seulement une consommation inférieure de 0,6 l/100 km à celle de son prédécesseur, le SLK 55 à V8 atmosphérique, mais il constitue également le roadster hautes performances à six cylindres affichant la meilleure efficacité énergétique sur le marché. Le train de roulement unique et le berceau spécifique du moteur et du différentiel arrière sont conçus pour une accélération transversale puissante et une tendance au roulis minime. Le train de roulement RIDE CONTROL AMG à système d’amortissement adaptatif et le Pack Maniabilité avec différentiel autobloquant mécanique sur l’essieu arrière sont proposés en option pour renforcer encore le dynamisme.

Compact, puissant et économe : « Le nouveau Mercedes-AMG SLC 43 fait siennes les vertus classiques des roadsters et les complète par une efficacité énergétique exemplaire. Avec son faible poids et son petit appétit, le nouveau SLC 43 enregistre sur circuit des performances comparables à celles du SLK 55. Nous mettons les sensations de conduite AMG au goût du jour dans un roadster compact décapotable », indique Tobias Moers, PDG de Mercedes-AMG.

Développant jusqu’à **270 kW** (367 ch) de puissance et un couple maximal de 520 Nm, le moteur V6 biturbo de 3,0 litres réalise des performances impressionnantes. Départ arrêté, il lui faut 4,7 secondes pour atteindre la barre des 100 km/h, tandis que sa vitesse maxi culmine à 250 km/h (bridage électronique). Les essieux avant et arrière de conception nouvelle, les nouveaux berceaux sur lesquels reposent le moteur et le différentiel arrière, la fermeté de l’élastocinématique ainsi que la très grande précision de la direction favorisent l’agilité et la vivacité du roadster. Et pour qui souhaite davantage de dynamique transversale, le Pack Maniabilité avec différentiel autobloquant mécanique sur l’essieu arrière est proposé en option.

Le nouveau SLC 43 marque l'entrée de gamme des roadsters AMG. Le biplace décapotable SLK rebaptisé SLC inaugure également la nouvelle nomenclature AMG. La désormais célèbre combinaison de deux chiffres propre à AMG souligne l'appartenance du SLC à la gamme AMG. Doté du savoir-faire technologique unique du préparateur d'Affalterbach en matière de dynamique de marche, de réactivité du moteur et d'efficacité énergétique, le SLC 43 se positionne comme un concurrent très sérieux dans son segment. Le 43 est comme une signature : il indique que le moteur V6 biturbo de 3,0 litres a été peaufiné par les mains expertes des ingénieurs AMG. Le Mercedes-AMG SLC 43 est ainsi le premier des modèles V6 AMG à être désigné selon la nouvelle nomenclature qui va s'appliquer progressivement à toute la gamme AMG.

Principales caractéristiques techniques

	Mercedes-AMG SLC 43
Moteur	V6 biturbo
Cylindrée	2 996 cm ³
Puissance	270 kW (367 ch) à 5 500-6 000 tr/min
Couple maxi	520 Nm à 2 000-4 200 tr/min
Consommation selon le nouveau cycle mixte européen (cycle urbain/extra-urbain/mixte)	10,7/6,2/7,8 l/100 km
Emissions de CO₂	178 g/km
Catégorie de consommation de carburant et d'émissions de CO₂	D
Accélération de 0 à 100 km/h	4,7 s
Vitesse maximale	250 km/h*

* Bridage électronique

Points forts

- Moteur V6 biturbo de 3,0 litres à gestion moteur AMG et pression de suralimentation relevée
- Boîte de vitesses sport 9G-TRONIC avec fonction de double débrayage au rétrogradage et temps de réaction délicieusement brefs en mode Sport + ou au passage manuel des rapports

- Essieux avant et arrière spécifiques dotés d'une nouvelle élastocinématique
- Berceau plus ferme pour le moteur et le différentiel arrière
- Système de freinage hautes performances muni de disques de frein majorés
- Design AMG avec jupes avant et arrière spécifiques, sorties d'échappement individuelles
- Grille de calandre diamant chromée à lamelle en finition noir brillant
- Jantes alliage 18" AMG multibranches en finition noir brillant/naturel brillant
- Combiné d'instruments façon drapeau à damier gradué jusqu'à 280 km/h
- Volant sport multifonctions en cuir Nappa avec perforations dans la zone de préhension, méplat dans la partie inférieure et surpiqûres contrastées rouges
- Sellerie en cuir Nappa/microfibre DINAMICA noire avec capitonnage sport, passepoils et surpiqûres décoratives rouges et contre-portes spécifiques

Principales options

- Pack Maniabilité avec différentiel autobloquant mécanique sur l'essieu arrière
- Train de roulement sport RIDE CONTROL AMG à amortissement adaptatif
- Pack Nuit avec splitter avant et baguette décorative dans le diffuseur en finition noir brillant et sorties d'échappement chromées noires
- Volant Performance en cuir Nappa noir/microfibre DINAMICA avec méplat dans la partie inférieure, surpiqûres contrastées rouges et repère rouge « 12 heures »

Très puissant, peu gourmand : le moteur V6 biturbo de 3,0 litres

Les nouveaux modèles SLC de Mercedes-Benz sont tous proposés avec des moteurs quatre cylindres, hormis le Mercedes-AMG SLC 43 propulsée par un six cylindres : son moteur V6 biturbo de 3,0 litres se distingue par une puissance élevée tout en maintenant la consommation et les émissions polluantes à un

niveau minime. Les deux turbocompresseurs sont implantés à proximité du moteur et réagissent avec une grande spontanéité. La pression de suralimentation de 1,1 bar permet de tirer le meilleur des **270 kW** (367 ch) de puissance. Très dur et donc peu sujet à l'usure, le revêtement NANOSLIDE® des chemises de cylindres diminue les frictions et optimise l'efficacité énergétique, tout comme l'injection multiple à jet dirigé qui comprime le carburant jusqu'à 200 bars. Sur le plan visuel, l'insert décoratif en aluminium rouge sur le cache du moteur indique ses origines AMG.

Temps de passage brefs : la boîte de vitesses sport 9G-TRONIC

La boîte de vitesses sport 9G-TRONIC est paramétrée spécifiquement selon les caractéristiques du SLC 43. Les ingénieurs AMG ont sensiblement réduit les temps de passage à l'aide d'une application logicielle spécifique. Les rétrogradages multiples autorisent des accélérations plus rapides, tandis que la fonction de double débrayage disponible dans les modes « Sport » et « Sport + » décuple les sensations au volant. En mode « Sport + », les interruptions partielles de l'allumage accélèrent les changements de rapports.

Grâce aux palettes de commande de boîte au volant installées de série, le conducteur engage les vitesses à la main en une fraction de seconde, sans lâcher le volant. En mode « Manuel » (activé avec la touche spéciale près du levier sélecteur), les rapports passent deux fois plus vite que dans les autres programmes. Qui plus est, la boîte de vitesses maintient le rapport sélectionné et n'engage pas automatiquement la vitesse supérieure lorsque le régime moteur atteint la limite.

Deux variantes : le train de roulement sport

Le Mercedes-AMG SLC 43 propose deux versions de train de roulement conçues pour une accélération transversale élevée et une tendance au roulis minime : le train de roulement sport de série et le train de roulement sport RIDE CONTROL AMG en option. Tous deux ont en commun des essieux avant et arrière spécifiques qui assurent un guidage précis des roues ainsi qu'une résistance élevée au carrossage en compression et en extension de la suspension.

L'essieu avant à trois bras est muni de fusées d'essieux plus rigides et affiche une élastocinématique optimisée, ainsi qu'un carrossage négatif plus important. Complétée par les nouveaux paliers de guidage des bras transversaux, cette architecture se traduit par un comportement de braquage beaucoup plus agile et

une restitution plus précise et plus franche de la chaussée par le train de roulement. Elle permet par ailleurs des vitesses élevées en courbe.

L'essieu arrière à quatre bras bénéficiant d'une cinématique optimisée, d'un carrossage négatif supérieur et de barres d'accouplement spécifiques en aluminium forgé, améliore la dynamique de marche et garantit une meilleure maîtrise du SLC 43 dans la plage limite.

Les berceaux AMG pour le moteur et le différentiel arrière offrent le meilleur compromis entre maniabilité et confort. Ils contribuent également aux sensations de vivacité et de grande stabilité produites par le roadster.

Le train de roulement sport RIDE CONTROL AMG en option permet de personnaliser encore les réglages grâce au système d'amortissement à régulation automatique, chaque roue étant pilotée individuellement par électronique. Pour sélectionner les niveaux « Confort », « Sport » et « Sport + », le conducteur n'a qu'à sélectionner les programmes de conduite correspondants avec la touche DYNAMIC SELECT.

Une motricité optimale : le différentiel autobloquant mécanique en option

Le différentiel autobloquant mécanique AMG sur l'essieu arrière améliore la motricité et la maniabilité dans toutes les situations de marche, notamment en conduite sportive. Pour ce faire, il réduit le glissement de la roue motrice placée à l'intérieur du virage, sans que les freins n'interviennent pour le corriger. Si les vitesses de rotation des roues arrière diffèrent, le couple est reporté sur la roue offrant la meilleure adhérence afin de réduire le patinage.

Avantages :

- Meilleure accélération en sortie de virage
- Meilleure accélération départ arrêté
- Meilleure stabilité au freinage et à vitesses élevées

Fiable et résistant : le système de freinage hautes performances

Le système de freinage AMG hautes performances se caractérise par des valeurs de décélération remarquables, une résistance considérable et un dosage précis. Les disques de frein perforés et ventilés de grand diamètre sont capables

d'absorber l'énergie de freinage en quantité et d'évacuer rapidement la chaleur ainsi générée. Les étriers de frein légers en aluminium diminuent les masses non suspendues et améliorent la maniabilité et le confort.

Une touche pour changer de courbe caractéristique : DYNAMIC SELECT AMG

Les cinq programmes de conduite DYNAMIC SELECT « Eco », « Confort », « Sport », « Sport + » et « Individual » permettent de moduler la courbe caractéristique du SLC 43 d'une simple pression sur une touche et de profiter ainsi de réactions privilégiant l'efficacité énergétique et le confort ou, à l'opposé, d'un réglage sportif extrême. Différents paramètres importants sont modifiés, notamment la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du train de roulement et de la direction. Pour sélectionner les programmes, il suffit d'appuyer sur une touche intégrée au bandeau de commande de la console centrale.

DYNAMIC SELECT AMG en bref

- Programme de conduite « Eco » : tous les paramètres sont programmés pour maximiser l'efficacité énergétique. La fonction Stop/Start ECO et le mode croisière (fonctionnement en poussée pour modérer la consommation de carburant) sont activés.
- Programme de conduite « Confort » : conduite axée sur le confort tout en optimisant la consommation de carburant, notamment en montant les rapports sans attendre. Réglage du train de roulement et de la direction privilégiant le confort.
- Programme de conduite « 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.
- Programme de conduite « Sport + » : dominante sportive poussée à l'extrême, avec des accélérations plus vives, une sonorité renforcée lors d'accélérations nécessitant un rétrogradage, 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 plus élevé autorisant un démarrage plus rapide. Réglage du train de

roulement, de la direction et de la chaîne cinématique encore plus dynamique.

- Programme de conduite « Individual » : réglage personnalisé du moteur, du train de roulement, de la direction, de la climatisation et de la fonction Stop/Start ECO.

Quel que soit le programme de conduite DYNAMIC SELECT enclenché, le conducteur peut basculer à tout moment en mode manuel en appuyant sur la touche « M » pour passer les rapports uniquement à l'aide des palettes de commande de boîte au volant.

La touche ESP® permet de personnaliser encore la dynamique de marche en proposant trois stratégies pour la régulation de comportement dynamique :

- ESP® « ON » : intervention précoce du système, sans altération des réactions sportives
- ESP® « SPORT HANDLING MODE » : intervention retardée du système favorisant une conduite sportive
- ESP® « OFF » : système désactivé autorisant une conduite très sportive sur circuits fermés

Franche et réactive : la direction paramétrique sport

La direction paramétrique sport opérant avec une démultiplication directe et constante de 15,5 favorise l'agilité du nouveau SLC 43 en virages et se distingue par une restitution précise et très authentique de la chaussée. L'assistance variable repose sur deux lignes caractéristiques (Confort et Sport), choisies automatiquement en fonction du programme de conduite DYNAMIC SELECT activé ou définies selon des critères personnels dans le programme « Individual ».

Marque de fabrique d'AMG : une sonorité à fleur de peau

Sur le plan acoustique, le nouveau SLC 43 exauce les souhaits de chaque conducteur : le système d'échappement sport de série est équipé de deux volets d'échappement automatiques à pilotage cartographique. Dans les programmes de conduite « Eco » et « Confort », les volets restent fermés pratiquement en permanence et le six cylindres biturbo se fait discret. En mode « Sport » ou « Sport + », les volets d'échappement s'ouvrent en général plus rapidement et de

manière plus spontanée, en particulier si le conducteur privilégie un style de conduite dynamique. Résultat : un son moteur générateur d'émotions qui porte la signature d'AMG. En revanche, les niveaux de bruit autorisés par le législateur sont respectés et ce, quel que soit le programme de conduite sélectionné.

Une largeur et une puissance affirmées : le design extérieur

Différents détails stylistiques permettent d'identifier d'emblée le nouveau SLC 43 comme un membre de la famille Mercedes-AMG. Le déflecteur noir brillant qui forme, sous la jupe avant, une bordure centrale spécifique à la marque accentue la largeur de la proue. Les sorties d'air extérieures surdimensionnées sont barrées de lamelles chromées argentées et bordées d'ailettes noires. Dans la partie inférieure, le splitter avant chromé argenté optimise les flux d'air des modules de refroidissement et semble plaquer davantage le roadster à la chaussée. La grille de calandre diamant arbore des pointes chromées et une lamelle noir brillant.

De profil, les jantes alliage 18" AMG multibranches en finition noir brillant/naturel brillant focalisent tous les regards. Autres signes distinctifs, les boîtiers des rétroviseurs extérieurs dans le ton noir brillant affirment l'originalité du modèle. Les ailes avant arborent une ailette chromée argentée et le monogramme « Biturbo ». L'arrière se distingue par le déflecteur AMG et souligne la nature résolument sportive du SLC 43 par deux doubles sorties d'échappement chromées. La jupe arrière façon diffuseur arbore un insert décoratif en finition chromée argentée.

La nouvelle Mercedes-AMG se démarque de ses concurrentes par les différents toits disponibles. Outre le toit escamotable de série, le catalogue propose un toit escamotable panoramique caractérisé par un vaste panneau vitré, ainsi qu'un toit escamotable panoramique avec contrôle de luminosité MAGIC SKY CONTROL.

Tempérament sportif et détails individuels : le design intérieur

L'aménagement intérieur souligne le goût du nouveau SLC 43 pour le dynamisme par une foule de détails individuels. Les conducteurs aux ambitions sportives apprécieront le volant sport multifonctions avec méplat dans la partie inférieure pour sa garniture en cuir Nappa noir sur lequel tranchent des surpiquûres contrastées rouges, et pour sa zone de préhension perforée dont les mains épousent parfaitement les contours.

Les sièges sport aux contours marqués garantissent un maintien latéral optimal en cas de conduite dynamique. Les garnitures aux propriétés réfléchissantes en cuir Nappa/microfibre DINAMICA à capitonnage spécifique, avec passepoils et surpiqûres décoratives rouges, répondent à toutes les attentes en termes de qualité des matériaux, de propriétés tactiles et d'esthétique. Les perforations au niveau des épaules et sur les assises évitent la transpiration. La partie centrale des contre-portes sont assorties aux sièges et tendues de similicuir ARTICO/microfibre DINAMICA. Avec la sellerie en cuir Nappa Étendu disponible en option, la planche de bord, les bas de glace et la partie centrale des contre-portes sont également revêtus de cuir de qualité.

Sur le combiné d'instruments AMG, toutes les informations utiles sont présentées de manière claire, avec un affichage optimisé pour la conduite dynamique. Deux cadrans ronds, le visuel couleur multifonctions de 11,4 cm (4,5"), le chronomètre de course (RACETIMER) et la graduation jusqu'à 280 km/h avec design évoquant un drapeau à damiers créent une atmosphère authentique de voiture de course.

Les qualités de la voiture au quotidien bénéficient en outre de fonctions de confort intelligentes, comme le chauffage de nuque AIRSCARF (en option), la commande du toit escamotable pendant la marche (jusqu'à 40 km/h, activation en dessous de 5 km/h) ou encore la fermeture automatique du cache pour le coffre à bagages restant.

Pour une personnalisation accrue : les équipements optionnels

Le nouveau SLC 43 peut être personnalisé avec différentes options spécifiques, parmi lesquelles notamment le Pack Maniabilité dont les différents composants permettent une conduite engagée sur circuit. Le différentiel autobloquant mécanique sur l'essieu arrière, un radiateur moteur supplémentaire à l'avant ainsi que les étriers de frein peints en rouge, le volant Performance en cuir Nappa avec zone de préhension en microfibre DINAMICA et surpiqûres rouges, et enfin l'horloge analogique design IWC rappellent dans la finition les étroits liens de parenté avec la compétition automobile.

Parmi les autres options, citons notamment l'Intelligent Light System à LED dessinant un sourcil propre à la marque dans les blocs optiques avant, plusieurs combinaisons de jantes et de pneus en 18", le Pack Nuit AMG, les peintures exclusives designo, différentes selleries cuir, le système de communication et d'info-divertissement COMAND Online, le système de sonorisation Surround

Harman Kardon® Logic 7® ainsi que l'éclairage d'ambiance en rouge solaire, bleu polaire et blanc polaire.

Page 42