

Essai Mercedes-AMG SL 63 4Matic+ : le roadster diabolique !

écrit par Nicolas Vandersleyen



AMG, voilà un nom qui a fait ses preuves dans le domaine automobile **depuis 1967** en proposant toujours des Mercedes boostées aux hormones et prêtes à relever tous les défis ! A l'heure d'aujourd'hui, les défis ne manquent pas et Mercedes AMG a de la suite dans les idées pour satisfaire une clientèle toujours plus exigeante, avide de sensations fortes et de voitures de prestige. Alors pourquoi ne pas **faire renaître une icône automobile** chargée d'histoire ? Ainsi l'idée fût de renouer avec le nom **SL pour « Super Leicht »** (super léger en français) en guise de souvenir notamment à la **300 SL vainqueur des 24H du Mans en 1952** ! Bien sûr, les versions SL se sont modernisées au fil du temps mais perdirent un peu de leur sportivité au profit du luxe et de la finesse. Actuellement Mercedes-AMG (et non Mercedes-Benz) a décidé **d'offrir une vraie voiture de sport non plus 2 places mais 2+2 places** alliant fougue, confort et luxe... au détriment du poids... 2 tonnes (1970 kg exactement), ce n'est plus vraiment SL, mais soit. Néanmoins, le résultat est très impressionnant d'un point de vue ingénierie et sensations de conduite, ce qui en fait en réalité **un roadster polyvalent diabolique** !







Techniques et technologies de cette Mercedes-AMG SL 63

S'agissant d'un tout nouveau modèle développé par AMG directement, il va de soi qu'il fallait partir **d'un nouveau châssis** permettant d'accueillir l'artillerie technologique d'aujourd'hui mais aussi de résister en torsion avec une capote souple en guise de toit. De ce fait, une **combinaison de différents matériaux**, notamment de l'aluminium, du magnésium, de l'acier ou encore des matériaux composites viennent mélanger leurs propriétés respectives pour fournir un châssis digne de cette marque allemande de prestige. Bien sûr, si la capote permet de gagner 21kg par rapport à un toit rigide et abaisse de ce fait légèrement le centre de gravité, **la transmission 4Matic+**, une 1^e sur une SL, vient quelque peu rogner le gain réalisé. Finalement ce choix n'est peut-être pas si mal au vu de la performance de la machine, même si elle n'est plus joueuse de l'arrière. D'autre part, il fallait bien que ce

bolide puisse être conduit par tout le monde et ce, sous n'importe quel climat... D'ailleurs, Mercedes a eu la bonne idée de monter de série sur cette AMG SL 63, **le système de roues arrières-directrices** de manière à favoriser le rayon de braquage en ville (rotation dans le sens inverse des roues avant) et d'améliorer la stabilité à hautes vitesses (rotation dans le même sens que les roues avant). Néanmoins, cela ne permet pas de tourner aussi court qu'avec la [Classe S](#) essayée ou la [Mercedes EQS](#). Bien sûr, il ne faut pas oublier que nous avons ici un capot proéminent pour loger le V8 et reculer les sièges vers le train arrière (configuration standard d'un roadster pour approcher du centre de gravité 50-50). Enfin, la suspension est également un élément crucial de ce bolide survitaminé étant donné que cette Mercedes-AMG SL 63 est munie du tout nouveau **système « Active Ride Control »**, déjà vu auparavant chez McLaren. Les amortisseurs actifs sont ici interconnectés entre eux avec un système hydraulique permettant de maîtriser instantanément le roulis sur chaque roue indépendamment. De plus, en ligne droite, il est possible de « ramollir » l'effet des barres stabilisatrices pour optimiser le confort et l'absorption des chocs.









V8 et AMG, voilà qui s'annonce bien !

La technologie c'est bien, mais il ne faut pas oublier le cœur de cette Mercedes-AMG SL 63 : le moteur ! En effet, AMG n'y va pas de main morte pour commencer en proposant uniquement **le V8 4.0l biturbo** essence bien connu notamment dans les AMG GT, Classe E 63 AMG ou encore [Classe G 63 AMG](#) (que nous avons d'ailleurs essayé). Dans cette version 63 AMG, qui est la plus radicale, **le V8 délivre 585ch avec 800Nm de couple, de quoi abattre le 0 à 100 km/h en 3,6s et atteindre 315km/h sur l'autobahn**. Pas mal. Associé à cela, nous avons **une boîte automatique à 9 rapports** qui offre un **confort de conduite** époustouflant en permettant à la fois une conduite coulée à bas régime ou une conduite plus dynamique. En effet, cette boîte suit les désirs du conducteur en permanence ! Enfin, comme dit plus haut, **le système 4Matic+ de série** sur les versions AMG 53 et AMG 63 permet d'avoir une répartition du couple entre les essieux mais contient également **un différentiel arrière autobloquant** et toute la gestion électronique comprise dans le **pack AMG Dynamic Plus** pour accrocher l'asphalte quelque soient les conditions d'adhérence et/ou les idées folles du conducteur. Enfin, il ne faut pas oublier l'essentiel qui donne envie d'appuyer sur le champignon : **le son du V8** ! De ce fait, ce roadster est muni de série **d'un échappement à clapet** pour faire gronder plus ou moins fort le V8 dans les oreilles des passagers et/ou des passants. A ce sujet, on ne peut que féliciter Mercedes pour l'acoustique réalisée dans le but d'envouter les passagers avec le bruit du moteur.







Et le confort de cette Mercedes SL 63 AMG 2+2 places ?

Au niveau de l'intérieur, il va de soi que Mercedes devait rester dans la lignée de son ancienne SL en proposant une voiture avec **un certain standing et une certaine qualité**. Et, en effet, l'intérieur a été bien pensé, est ergonomique et on ne manque de rien. **Le grand écran central** permet également de contrôler la quasi-totalité des fonctions d'infodivertissement et/ou de confort et cela avec une grande facilité. Le système a été créé de manière à être **intuitif et rapide** et il en va de même pour le **combiné d'instruments digital**. A cela, viennent également s'ajouter quelques fonctions de confort comme des **sièges semi-baquets** massant, refroidissants, à réglages électriques etc. Néanmoins, les 2 sièges avant sont très confortables, on y est bien installés et on maîtrise bien le véhicule et ses dimensions mais il n'en va pas de même des **places arrière**. En effet, on est en mesure de se demander si celles-ci sont réellement utiles car **il ne faut pas compter y installer des passagers de plus d'1m55** avec la capote fermée. Avec les cheveux au vent, il est possible d'installer des passagers d'environ 1m70 max vu qu'ils n'auront plus leur tête dans le toit. Malgré tout, on ne peut vraiment pas dire que les sièges arrière soient confortables, avec **leur assise très droite et la faible place aux jambes** (obligatoire d'avancer les sièges avant). On pouvait s'en douter en voyant que Mercedes annonçait 2+2 places... Enfin, **le coffre** reste de dimension convenable pour un roadster en proposant **entre 213 et 240l de volume** (capote rabattue ou non). Ce n'est pas grand-chose mais à condition d'être minimaliste au moment de partir en vacances ça ira.











En route avec cette Mercedes-AMG SL 63 Roadster

Passons aux choses sérieuses de cet essai : sa conduite ! Eh oui, si on achète ce genre de voiture de sport c'est soit pour épater la galerie soit pour le plaisir de conduire. Pour ma part je préfère nettement la 2^e option. Et il faut bien avouer que ces quelques jours à son volant sont passés drôlement vite et toujours avec le sourire ! Malgré une météo capricieuse lors de notre essai, nous avons quand même pu bénéficier de quelques moments de soleil pour rouler top down mais avec notre veste ! Bien sûr, **rouler décapoter avec le grondement du V8 procure un plaisir incommensurable** et on n'a qu'une envie : continuer la balade ! Néanmoins, malgré le pare-vent, sur autoroute, rouler décapoter demande un certain courage vu le bruit de vent. Il ne faut pas compter écouter la radio ou discuter avec son voisin dans ce cas ! En revanche **ce pare-vent** est bien efficace pour diminuer les « remous » du vent envoyés sur les passagers sur les routes de campagne. Sur celles-ci, rouler top down est un vrai plaisir ! Avec la capote cependant, nous retrouvons quasiment la **qualité d'insonorisation d'une autre Mercedes**. Quasiment car le vent se laisse légèrement entendre sur autoroute tout de même. Mais soit, ça fait partie du charme du roadster décapotable !







Au niveau de la sensation de conduite de ce bolide, **on ne peut qu'apprécier le V8 biturbo alliant couple à bas régime et « coup de pied au cul » à hauts régimes**, le tout dans un **glougloutement diaboliquement envoutant**. En effet, comme nous l'avions constaté en comparant le [classe G 63 AMG](#) et le V8 du [Jaguar F-Pace SVR](#) et/ou de la [Jaguar F-Type R](#), le 4.0l Mercedes donne son **maximum de couple vers 3500-4000tr/min** et c'est donc à ce moment-là que la poussée est la plus forte. Elle le reste alors jusqu'à 7000 tr/min ! Si en plus on utilise le **launch control** en guise de démarrage, il y a de quoi procurer de **bonnes sensations** aux passagers calés dans le fond de leur siège !







Une SL pour des routes sinueuses ? Vraiment adaptée ?

Malgré le poids de l'engin, au cours de notre essai, nous avons eu l'occasion d'essayer toutes sortes de routes et sous différentes conditions météo. Ainsi nous avons été aussi bluffés qu'avec la [CLA AMG 45 S essayée](#) de **la tenue de route de ce bolide**. En effet, le système 4Matic+ ne permet pas de « drifter » mais procure une tenue de route exemplaire permettant d'attaquer sérieusement les virages sur routes sinueuses et de les enchaîner à allure soutenue ! Bien sûr, selon **le mode de conduite sélectionné** (neige, éco, confort, sport, sport+ ou race), cette AMG SL 63 se montre plus ou moins réactive, avec une suspension plus ou moins confortable et une direction plus ou moins dure. D'ailleurs niveau confort, la suspension est bonne mais reste un peu ferme même en mode confort, c'est une voiture de sport tout de même. Enfin, **en mode sport+ ou race**, outre les clapets d'échappements

ouverts, le moteur fourni aussi quelques « pops and bangs » lors des changements de vitesses ou lorsque l'on rétrograde. De quoi réveiller les passants et faire le bonheur du pilote !









Prix, consommation et taxes de cette Mercedes SL 63 AMG

Enfin, terminons par la partie douloureuse. Tout d'abord, malgré les technologies actuelles il faut bien nourrir le V8, régulièrement, même avec les 70 litres du réservoir. Si sur autoroute, nous avons réussi à faire un **minima de 12,2l aux 100kms**, **notre moyenne d'essai se situait à 15,5l aux 100kms...** Enfin, au niveau tarif, là aussi mieux vaut avoir les reins solides étant donné que cette **Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+** **se négocie à 196 625€ TVAC hors options**. D'ailleurs sur notre voiture d'essai, nous avons (prix HTVA) :

- AMG Track pace à 250€
- Système de levage sur l'essieu avant à 1800€
- Revêtement de toit « Dynamic noir » à 1200€
- Pack Dynamic AMG à 2800€
- Éléments décoratifs en carbone AMG à 2300€

- Driving assistance package plus à 2430€
- Pack AMG de nuit à 750€
- Pack premium à 4130€
- Jantes 21'' AMG à 3300€

Ce qui nous donne **une Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+ essayée à 219 561€ TVAC**. Néanmoins, il faut noter que la version AMG 4 cylindres 43 équipée du 2.0l développant 381 ch (déjà bien connu des Classe A et autres CLA) démarre à 125 719€ TVAC. Certes moins cher, mais est ce que ce 4 cylindres a vraiment sa place dans une SL. A voir lors d'un prochain essai. Enfin, au niveau des taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	12594,09€
Taxe de circulation annuelle	2374,94€	2374,94€	2987,67€
Eco malus	/	2500€	/
[REDACTED]	[REDACTED]		
[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]		







Nicolas Vandersleyen