

# MERCEDES SLK

## 1996-2004 PETITE SURDOUÉE

**1996** MERCEDES BOUSCULE LE MONDE DE L'AUTOMOBILE EN LANÇANT LA SLK.

RÉVOLUTIONNAIRE, AVEC SON TOIT RIGIDE RÉTRACTABLE, LE PETIT ROADSTER DÉTRÔNE SANS VERGOGNE LES MEILLEURES PRODUCTIONS DU MOMENT. EN MÊME TEMPS, IL REDONNE UN COUP DE JEUNE À L'IMAGE DE LA MARQUE DE STUTTGART. Texte : Olivier Stevenoot • Photos : Bruno Picault / DR

**E**n 1994, Mercedes crée la surprise dans les salons internationaux en présentant un concept car pour le moins excitant. Soucieuse d' étoffer sa gamme et de changer durablement son image de constructeur de coupés et cabriolets très luxueux, la marque à l'étoile propose un roadster compact d'allure jeune et sportive. L'étude de style suscite une vive émotion dans le public, qui ne tarde pas à tomber sous le charme de cette auto à la ligne élégante. En outre, si la voiture ne possède ni toit ni capote, il est déjà question d'un audacieux couvre-chef rétractable pour la future version de série...

### INITIATRICE D'UN CONCEPT À SUCCÈS

Promesse tenue. La SLK "de série", dévoilée à Turin deux ans

plus tard, exhibe fièrement un toit rigide escamotable électriquement dans le coffre. Certes, le procédé n'est pas totalement nouveau et Peugeot, entre autres, l'a déjà étrenné dans les années 30 sur les 402 et 601 Eclipse. Mais le système développé par Mercedes, à la cinématique extraordinaire (pour l'époque), fait sensation. Il inspirera ensuite bon nombre de concurrents, dont... Peugeot avec sa 206 CC, qui démocratisera le concept. Résultat : l'accueil de ce roadster capable de se métamorphoser à volonté en cabriolet ou en coupé est plus qu'enthousiaste. L'auto entre en production en septembre 1996, avec seulement deux motorisations quatre cylindres 16 soupapes héritées de la Classe C : le 2.0 de 136 ch (SLK 200) et le 2.3 dopé par un compresseur développant 193 ch (SLK 230

### HISTOIRE QUELQUES DATES CLÉS

**1991** Lancement du programme de la future SLK. Le cahier des charges prévoit la fabrication d'un cabriolet deux places convertible en coupé, sans plus de précisions. Une vingtaine de projets sont engagés simultanément.

**1993** L'étude passe au stade du développement technique.

**1994** Présentation du concept car dans les salons internationaux, dont le Mondial de l'automobile de Paris, en octobre.

**1996** Commercialisation de la SLK

en versions 200 (2.0 de 136 ch) et 230 K (2.3 de 193 ch) au mois de septembre.

**2000** En avril, restylage et abandon du modèle 200 au profit du 200 K (2.0 compressé de 163 ch). La 230 K grimpe à 197 ch et la SLK 320, équipée du V6 3.2 de 218 ch, fait son apparition.

**2001** La gamme se complète de la version 32 AMG Kompressor, dotée du V6 3.2 de 354 ch.

**2004** Arrêt de la production de la SLK de première génération.

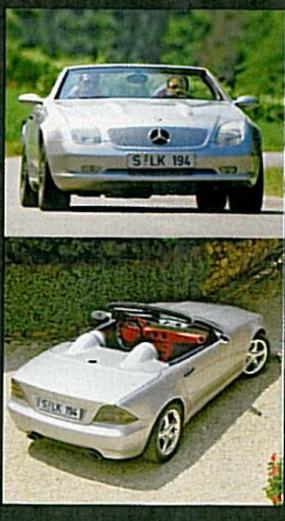
Kompressor). Les premiers exemplaires sont à peine sortis des chaînes de montage que les ventes s'affolent. Il est vrai que la SLK ne manque pas d'atouts. Ce véritable transformiste se retrouve en effet sans réelle concurrence, puisque toutes les autres productions sont encore équipées de capotes en toile. Par ailleurs, ses prix de vente apparaissent tout à fait raisonnables pour le segment, et encore plus pour une voiture frappée du logo étoilé. En conséquence, les délais de livraison s'allongent chaque jour davantage, pour

atteindre près d'un an au plus fort de la demande ! Pour faciliter l'approvisionnement, Mercedes est donc contraint, durant un certain temps, de restreindre sa production. Ainsi, le SLK 200 est disponible uniquement en rouge et sans options, alors que le 230 K est proposé en couleur argent, avec sellerie cuir et climatisation. Dès la fin de la première

**Le rêve sur 4 roues : acheter une SLK, c'est s'offrir deux voitures en une ! L'auto passe du cabriolet sous le soleil au coupé sous la pluie. Dans les deux configurations, la ligne est particulièrement réussie.**

### SLK DU CONCEPT À LA SÉRIE

La SLK commercialisée en 1996 est assez proche du concept car présenté en 1994 au salon de Paris. Du moins dans la ligne générale, due à Murat Günak, designer Mercedes de 1986 à 1994. Toutefois, le prototype apparaît plus dynamique, avec sa grille de calandre "nid d'abeille" en alu et sa poupe qui intègre deux grosses sorties d'échappement. D'autres éléments ont également disparu sur le modèle de série, comme les deux bossages antiretourneement situés derrière les appuis-tête ou le traitement futuriste de l'habitacle dont le tableau de bord, tout en carbone, semble comme suspendu dans l'air.



**SLK : trois initiales pour Sport, Leicht und Kurz (sport, léger et compact), qui font aussi écho au glorieux passé de la marque à l'étoile. La filiation du roadster avec la lignée des SL est évidente, comme le souligne le double bosselage du capot, rappelant une certaine 300 mythique...**

► année de vente, 55000 roadsters allemands ont trouvé acquéreurs.

### 2000: RESTYLAGE ET NOUVEAUX MOTEURS

Surfant sur la vague du succès, Mercedes offre une cure de jeunesse à son SLK en 2000. Les changements esthétiques, assez légers, se cantonnent essentiellement aux boucliers avant et arrière et aux bas de caisse. La transformation s'accompagne de nouvelles mécaniques sous le capot. Le 2.0 reçoit un compresseur qui porte sa puissance à 163 ch, le 2.3 Kompressor passe de 193 à 197 ch et un V6 entre dans la danse pour propulser le nouveau SLK 320. Le 3.2 développe 218 ch pour un couple de 310 Nm à 3000 tr/mn, dans une sonorité envoûtante. Plus vigoureux, il permet à la 320 de revendiquer des performances flatteuses : 0 à 100 km/h en 7 s et 245 km/h de vitesse de pointe! De quoi aller chatouiller sans complexe la Porsche Boxster, sans toutefois prétendre à un comportement aussi rigoureux que cette dernière. Pour contenter les conducteurs résolument sportifs, Mercedes confie enfin son roadster à son département sport en 2001. La

rageuse SLK 32 AMG fait son apparition en mars, avec une carrosserie virilisée et une mécanique explosive (le V6 repris du C32 AMG) développant 354 ch. Campée sur ses roues de 17 pouces, équipée de suspensions raidies et de gros freins, cette version vitaminée répond à la moindre sollicitation du pied droit par une incroyablement poussée mêlée au chant du V6. Revers de la médaille, malgré la présence de multiples aides à la conduite (contrôle de stabilité, antipatinage), la petite bombe se montre plus délicate à conduire et son tempérament fougueux n'autorise aucun relâchement de l'attention.

### ACHETER UNE SLK EN 2007

Avec 308000 exemplaires vendus dans le monde jusqu'en 2004, inutile de dire que la SLK n'est pas rare sur le marché de l'occasion, même en France. Son design simple et élégant n'est pas daté et son toit rétractable, dont le principe est aujourd'hui archiconnu et démocratisé, fait toujours son petit effet. Par ailleurs, la fiabilité du modèle et la large palette de tarifs en font un achat très attrayant. ■

## AU VOLANT TAILLÉE POUR LE QUOTIDIEN

Malgré son allure discrètement virile, la Mercedes SLK n'a rien de la sportive pure et dure (excepté la version musclée signée AMG) et demeure taillée pour le quotidien et la balade. Elle s'apprécie davantage en conduite tranquille, notamment sur les petites routes sinueuses où son comportement serein lui permet d'enrouler les virages sans la moindre inquiétude. Lors des longs trajets, l'habitacle particulièrement confortable saura également être prévenant. Toutefois, loin d'être paresseuse, la SLK offre de bonnes accélérations et reprises, surtout dans ses versions 230 K et 320. Le V6 de cette dernière délivre un meilleur agrément mécanique ainsi qu'une sonorité plus agréable à

l'oreille. Même légèrement malmenée, la roadster Mercedes se montre sûre et reste accrochée à la route grâce à un train avant précis et facile à placer. Point fort : tous les modèles bénéficient d'un freinage puissant. En revanche, la boîte de vitesses manuelle empruntée à la Classe C est décevante (manque de précision dans le passage des rapports, commande lente) en comparaison de la boîte automatique plus coulante. En configuration coupé, quelques bruits aérodynamiques apparaissent dans le cockpit mais restent sans commune mesure avec ceux supportés dans une voiture dotée d'un toit en toile. En cabriolet, les remous d'air sont bien contenus.

Cinq moteurs ont trouvé place sous le capot de la SLK, déclinés en quatre et six cylindres développant de 136 à 354 ch. Les V6 se montrent plus agréables, tant par l'agrément que par la voix, mais engendrent un surcoût à l'achat non négligeable. Pour autant, les blocs quatre cylindres ne se montrent pas à la peine et méritent de s'y attarder. Toutes les mécaniques sont fiables et peuvent être associées à des boîtes de vitesses manuelles (cinq rapports, ou six après 2000) ou automatiques, plus douces à l'usage.

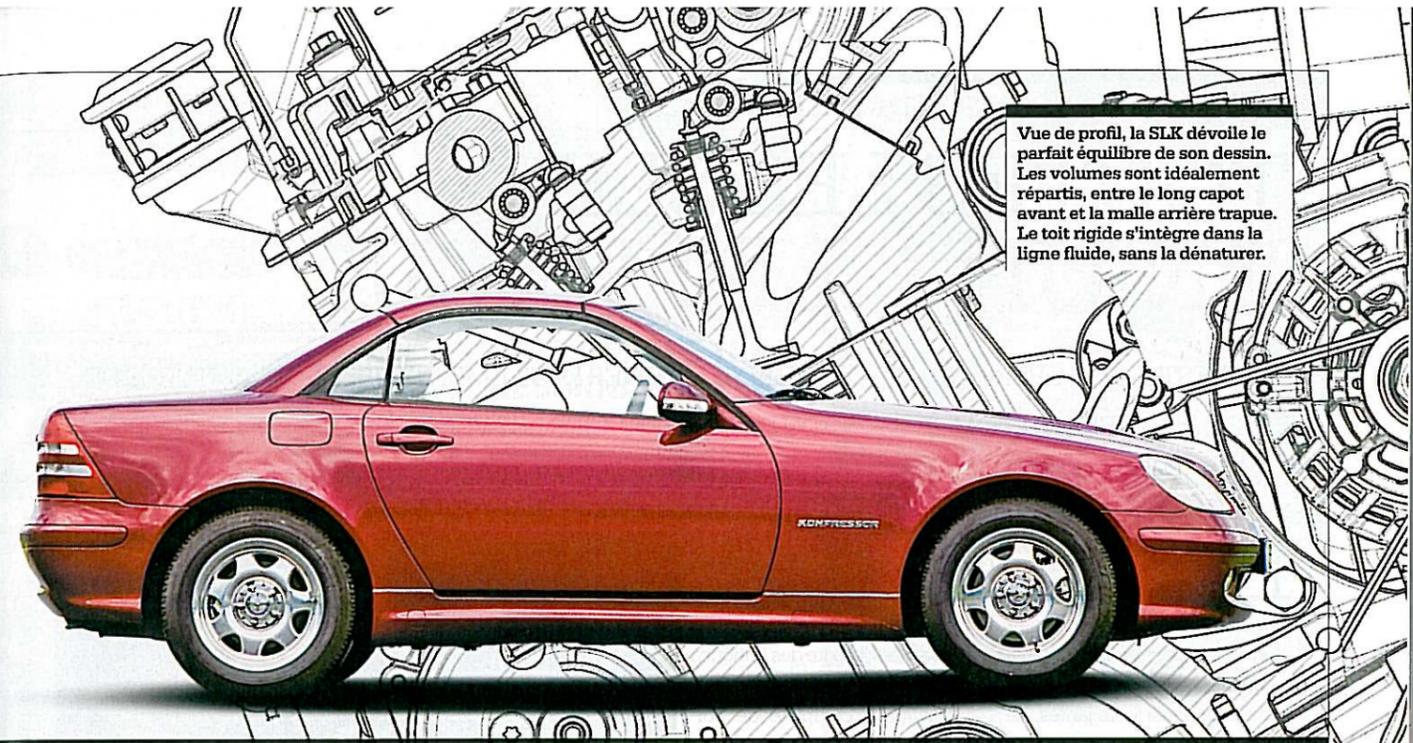
### POUR ALLER PLUS LOIN

Pour approfondir votre connaissance du coupé-cabriolet SLK voici quelques ouvrages qui lui sont dédiés :

- Mercedes-Benz SLK, Bruno Alfieri, Ed. Automobilia, 1997, en français.
- Mercedes CLK & SLK, R. M. Clarke, Ed. Brooklands Book Ltd, 2001, en anglais.
- Alles über den Mercedes-Benz SLK, Christof Vieweg, Ed. Quantum Books, 2000, en allemand.

Partagez votre passion en rejoignant des clubs tels que le Club Mercedes-Passion ([www.mercedespassion.com](http://www.mercedespassion.com)). Les forums de discussion sur Internet sont une autre piste à suivre : <http://perso.orange.fr/pascal.peguet/>

Exit crochets et autres systèmes de verrouillage contraignants. Le toit de la SLK s'actionne d'une seule pression sur un bouton et se plie ou se déplie en 25 s seulement. Le tout dans un silence religieux.

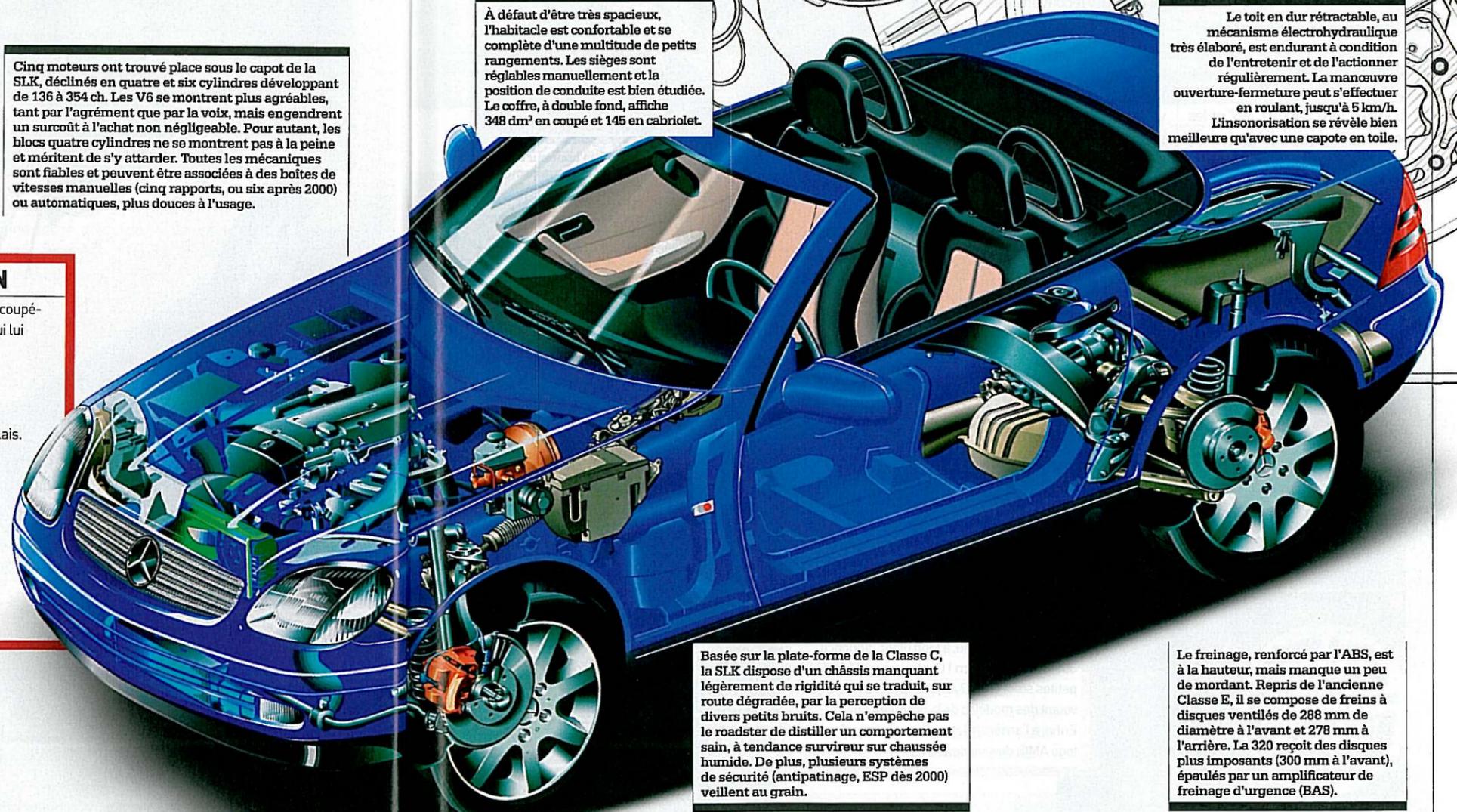


Vue de profil, la SLK dévoile le parfait équilibre de son dessin. Les volumes sont idéalement répartis, entre le long capot avant et la malle arrière trapue. Le toit rigide s'intègre dans la ligne fluide, sans la dénaturer.

## LA SLK FUT L'INSPIRATRICE D'UN GENRE NOUVEAU

À défaut d'être très spacieux, l'habitacle est confortable et se complète d'une multitude de petits rangements. Les sièges sont réglables manuellement et la position de conduite est bien étudiée. Le coffre, à double fond, affiche 348 dm<sup>3</sup> en coupé et 145 en cabriolet.

Le toit en dur rétractable, au mécanisme électrohydraulique très élaboré, est endurant à condition de l'entretenir et de l'actionner régulièrement. La manœuvre ouverture-fermeture peut s'effectuer en roulant, jusqu'à 5 km/h. L'insonorisation se révèle bien meilleure qu'avec une capote en toile.



Basée sur la plate-forme de la Classe C, la SLK dispose d'un châssis manquant légèrement de rigidité qui se traduit, sur route dégradée, par la perception de divers petits bruits. Cela n'empêche pas le roadster de distiller un comportement sain, à tendance survireur sur chaussée humide. De plus, plusieurs systèmes de sécurité (antipatinage, ESP dès 2000) veillent au grain.

Le freinage, renforcé par l'ABS, est à la hauteur, mais manque un peu de mordant. Repris de l'ancienne Classe E, il se compose de freins à disques ventilés de 288 mm de diamètre à l'avant et 278 mm à l'arrière. La 320 reçoit des disques plus imposants (300 mm à l'avant), épaulés par un amplificateur de freinage d'urgence (BAS).

# TOUTES LES SLK EN UN CLIN D'ŒIL

SI LE RESTYLAGE OPÉRÉ EN 2000 PERMET D'IDENTIFIER FACILEMENT LES DEUX MOUTURES DE LA SLK PREMIÈRE DU NOM, IL EST ARDU DE DIFFÉRENCIER LES VERSIONS QUATRE CYLINDRES. QUANT AUX V6 ET 32 AMG, ELLES ONT REÇU UN TRAITEMENT SPÉCIFIQUE. Texte : Olivier Stevenoot

Les versions quatre cylindres de la SLK partagent, avant ou après restylage, une carrosserie rigoureusement identique. Pour les distinguer, il vous faudra observer attentivement la taille de leurs jantes, de 15 pouces sur les 200 et 200 K et 16 pouces sur les 230 K. Autre indice pour les premiers modèles : le logo Kompressor apparaît sur les ailes avant de la 230 K alors qu'il est absent sur la 200. Vous pourrez identifier plus aisément la 320 à ses détails exclusifs, tels que l'entrée d'air supplémentaire dans le bouclier avant, les seuils de porte en inox badgés "V6" et les jantes alliage spéciales à cinq branches. La version 32 AMG Kompressor présente, elle aussi, des caractéristiques particulières (voir plus bas). Pour sa part, le lifting réalisé en 2000 a apporté son lot de modifications esthétiques, dont la principale concerne les pare-chocs avant et arrière, ainsi que les bas de caisse totalement

revus. Le bouclier avant de la phase 2 accueille également des antibrouillards de forme ovale et une entrée d'air agrandie, alors que l'arrière intègre des optiques discrètement redessinées. Le relooking se complète de poignées de portes couleur carrosserie, de répétiteurs de clignotants dans les rétroviseurs, de canules d'échappement en acier chromé (noires auparavant) et d'une grille de calandre recouverte de vernis brillant. Dans l'habitacle, le revêtement de la console centrale délaisse la fibre de carbone au profit de l'aluminium. Sièges et volant sont très légèrement repensés et de nouveaux seuils de porte s'invitent à bord du roadster. En outre, l'intérieur jouit d'une finition encore plus soignée.

## LES SÉRIES SPÉCIALES

Trois séries limitées ont rejoint le clan SLK à partir de 2001 : Série Spéciale (jantes 17 pouces, peinture métallisée, sellerie cuir,



La couleur était à l'honneur dans la gamme SLK. Un programme de personnalisation, nommé Designo, permettait de coordonner la teinte de l'intérieur (sièges, volant, console) à celle de la carrosserie. Le résultat apporte une grande touche de gaieté à l'habitacle, plutôt sombre et classique à la base.

console en aluminium poli), Edition (173 exemplaires de 200 K destinés à la France, équipés des jantes de la 320, peinture gris adamantin, cuir Designo rouge et noir) et Final Edition en 2004. ☐

## KÀ PART

Modèle ultrasportif de la famille SLK, la 32 AMG Kompressor offre une présentation en adéquation avec son tempérament. Le bolide reçoit ainsi un kit carrosserie comprenant des boucliers avant et arrière plus agressifs et des bas de caisses épaissis ☐. Les roues s'ornent de jantes spécifiques de 17 pouces ☐. À l'intérieur, les sièges se parent de cuir, les appuis-tête sont intégrés à l'assise ☐, et le compteur de vitesse, à fond blanc, annonce 300 km/h maximum ! Contrairement à ses petites sœurs, la 32 AMG dispose toujours du volant des modèles de la première phase. Enfin, à l'arrière, l'échappement, frappé du logo AMG, devient double ☐.



## DEUX PHASES TRÈS RECONNAISSABLES

Avant restylage, le bouclier avant intègre une entrée d'air plus large et fine, barrée d'une baguette ☐ qui disparaît après ☐. Les antibrouillards sont plus ovales sur cette dernière. Des répétiteurs de clignotants trouvent place dans les rétros ☐☐. Dès 2000, les bas de caisse noirs ☐ disparaissent au profit de modèles plus travaillés couleur carrosserie ☐, et l'aluminium ☐ remplace le carbone ☐ pour l'habillage de la console centrale.

## DE NOMBREUX INDICES POUR REPÉRER LES SLK



## UNE VERSION V6 PLUS SOIGNÉE

La SLK 320 a bénéficié d'une esthétique plus typée. De 15 pouces sur les versions quatre cylindres ☐, les jantes spécifiques de la V6 passent à 16 pouces ☐. Les barres de seuil, siglées "SLK" sur les "petites" motorisations ☐, affichent un clinquant "V6" sur la 320 ☐. Enfin, cette dernière accueille deux petites entrées d'air supplémentaires dans le pare-chocs avant ☐ par rapport aux 200 K et 230 K ☐.

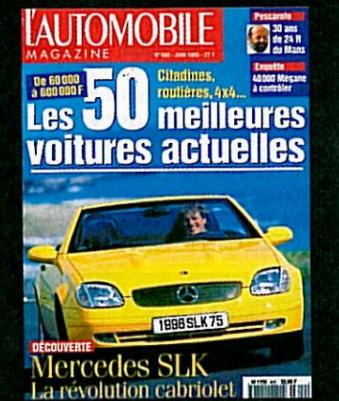


Quelques mois avant la commercialisation de la SLK, le journaliste maison eut la chance de se mettre au volant de l'auto pour la découvrir sur les petites routes de la Côte d'Azur. "Le Mercedes SLK est un mets qui relègue les Alfa Romeo Spider et BMW Z3 au rang de hors-d'œuvre (...). À Cannes, qui ne manquait pourtant pas de stars - Festival oblige - ni de badauds blasés, le coupé-cabriolet allemand a fait sensation. Autant par l'équilibre de son dessin que par ses stigmates Mercedes. L'accès au «SLKoupé» (toit fermé) s'avère aisé. L'habitacle pour deux est accueillant, les sièges sport confortables." Passé en configuration cabriolet, il poursuit son éloge : "Tout est préparé pour

une balade sur les routes de l'Esterel. Là, entre les rochers sanguins et une mer indigo, le 2,3 l-16S à compresseur (193 ch) dévoile son registre de piano à fortissimo. Abonné à la 3<sup>e</sup>, on le laisse repartir vigoureusement dès 1 500 tr/mn d'épingles à cheveux en virages appuyés. Ses mugissements séduisent autant que ses poussées. À l'abri des remous (vitres remon- tées), cajolé par les suspensions (un rien sonores parfois), on se laisse promener par un SLK, plus que «Konvaincant» (...). Hélas pour le SL. Face à la fraîcheur et la pertinence du SLK, l'aîné des roadsters Mercedes n'en paraît que plus dépassé, pataud, surfait et outrageusement cher." Quatre ans plus tard, un autre

essayeur est plus nuancé concernant la SLK 320 : "Plus qu'en performances pures, [le V6] creuse l'écart avec son petit frère 2.3 Kompressor en termes d'agrément mécanique. D'abord grâce à sa sonorité à l'échappement, puissante et mélodieuse (...). Plutôt silencieux à bas régime, il donne de la voix entre 3 000 et 4 500 tr/mn, précisément là où son couple atteint la valeur honnête de 310 Nm, à comparer aux 260 Nm d'une Boxster. Malgré ce tempérament moteur, des accélérations vigoureuses et une vitesse de pointe élevée (...), le SLK 320 privilégie le confort, filtrant très bien les petites inégalités, au détriment de la précision et de l'agilité sur route sinueuse. Mercedes a beau

avoir revu les amortisseurs, réduit les débattements de suspension et abaissé la carrosserie, le châssis est chahuté sur les bosses, pompe dans les virages en appui [...]."



L'HABITACLE DE LA SLK MÊLE SUBTILEMENT

CONFORT ET SPORTIVITÉ, VOIRE UN CERTAIN LUXE



L'intérieur est au cordeau mais la qualité des matériaux n'est pas toujours flatteuse, à moins de recourir aux nombreuses options. Des bruits parasites peuvent émaner du mobilier.

La planche de bord pouvait s'habiller de multiples coloris (rouge, bleu, menthe...) ou de placages de bois (eucalyptus clair, érable...).

LA POSITION DE CONDUITE NE SOUFFRE D'AUCUNE CRITIQUE

À l'exception de la 32 AMG, les sièges en cuir étaient en option sur la SLK. Un choix difficilement justifiable au vu des prix de vente pratiqués à l'époque.

LE SOUCI DU DÉTAIL EST OMNIPRÉSENT DANS L'HABITACLE

# TOU'T SAVOIR AVANT D'ACHETER

À PARTIR DE 10000 €

**AUCUNE AVARIE CONSÉQUENTE, SEULEMENT QUELQUES PÉPINS**  
Après divers défauts de jeunesse (rapidement éliminés), la SLK s'est forgé une réputation de fiabilité qui n'est pas usurpée. Le roadster allemand a toutefois connu des petites pannes d'ordre mécanique et l'habitacle recèle quelques faiblesses. Texte : Olivier Stevenoot

## FIABILITÉ

### MOTEUR QUE DU SOLIDE

Les mécaniques implantées dans la SLK, issues de la Classe C, avaient déjà été largement éprouvées. Elles sont donc particulièrement fiables. Seuls des allumages défectueux (bobines) ont été relevés sur des SLK 200. Par ailleurs, notez l'existence d'une faiblesse de la jauge d'essence sur certaines voitures, qui se traduit par un mauvais calcul de la quantité de carburant. Ce problème peut se régler par un simple nettoyage de la jauge.

### SUSPENSIONS ET DIRECTION PRESQUE SANS FAUTE

Les trains roulants s'avèrent sains. Seul souci notable : une légère propulsion des disques de freins au volage.

### TRANSMISSION BOÎTES PARFOIS FRAGILES

La SLK a connu quelques incidents sur les boîtes mécaniques à cinq

rapports, pour les voitures comptant plus de 150000 km. Des avaries sont également possibles sur la version à six vitesses, mais elles se manifestent plus tôt. Une vidange des transmissions manuelles est donc vivement conseillée. Dans une moindre mesure, la boîte auto a aussi rencontré quelques soucis.

### INTÉRIEUR ET CARROSSERIE TOIT ESCAMOTABLE EN CAUSE

Jusqu'en 1999, le toit amovible a souvent été victime de la défaillance du calculateur de coffre (contacteur), qui pouvait empêcher sa fermeture ou son ouverture. Des joints d'étanchéité défectueux ont aussi été repérés au niveau du montant supérieur du pare-brise, pouvant entraîner des fuites dans le cockpit. Des clignotants ont été mal fixés sur les modèles 96 à 99. Dans l'habitacle, le cuir peut s'user prématurément et le plastique de la console centrale peut se déchirer, laissant apparaître des petits trous.

## QUESTION BUDGET

Pour une Mercedes SLK 320 K millésime 2001

Opération	Pièces	Main-d'œuvre	Total
Embrayage	658 €	345 €	1003 €
Plaquettes avant	79 €	64 €	143 €
Disques avant	120 €	120 €	240 €
Catalyseur	879 €	80 €	959 €
Amortisseurs avant	286 €	88 €	374 €
Amortisseurs arrière	286 €	88 €	374 €
2 pneus	274 €	40 €	314 €
Filtre à air	21 €	16 €	37 €
Phare complet	353 €	96 €	449 €
Bouclier avant *	515 €	482 €	997 €
Rétroviseur complet *	301 €	56 €	357 €

Tarif TTC. \* Y compris peinture.

Dans l'habitacle, cuir et revêtement de la console peuvent vieillir avant l'heure. Des bruits parasites sont parfois audibles en raison d'éléments mobilier pas assez bien fixés.

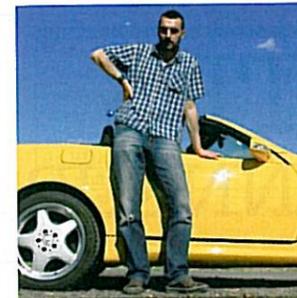
Après des ratés au démarrage, le toit rétractable a été fiabilisé et ne devrait plus causer d'ennuis, à moins d'avoir été mal entretenu. Vérifiez son bon fonctionnement lors de l'achat.

Pas d'inquiétude à avoir du côté des moteurs, tous costauds. Le petit souci, fréquent, de la jauge d'essence qui se dérègle, se résout facilement.



En versions mécanique ou automatique, les boîtes de vitesses ont rencontré quelques soucis de fiabilité. Les avaries se cantonnent surtout aux voitures assez kilométrées.

Si les trains roulants sont fiables, les disques de freins peuvent se voiler. De leur côté, les suspensions, un peu molles, se montrent parfois sonores.



### LAURENT DUCHENE

36 ANS  
COMMERCIAL  
VOISINS-LE-BRETONNEUX (78)  
SLK 230 K (2000)

### LE BON COMPROMIS

J'ai opté pour une 230 K car elle offre, à mon sens, le meilleur compromis de la gamme. La puissance est bien adaptée au poids de la voiture et suffit pour offrir de bonnes reprises. En outre, son entretien courant et sa consommation se montrent tout à fait raisonnables par rapport à la 320 notamment. Depuis que je l'ai achetée en 2001, je n'ai rencontré qu'un problème : un câble de toit, servant à rabattre les tablettes latérales, qui s'est décroché. J'avoue que son toit en dur, plus résistant qu'une capote en toile, a plaidé en sa faveur.



### ALAIN DÉCHAUX

40 ANS  
INGÉNIEUR  
BIÈVRES (91)  
SLK 200 K (2001)

### UNE VOITURE PLAISIR

Dès sa sortie, la SLK m'a plu par sa ligne et sa capacité à se muer en coupé ou en cabriolet à volonté. Ma 200 K, équipée d'une boîte auto séquentielle, manque un peu de puissance, néanmoins elle me procure un immense plaisir. Elle me pousse à une conduite coulée et je me laisse prendre au jeu. Je l'utilise tous les jours pour aller au travail ou partir en vacances et je n'ai jamais subi de grosse avarie mécanique. Au pire, le voyant de l'antipatinage s'est allumé pour rien ou la jauge d'essence affiche parfois un mauvais niveau de carburant.

## ÉQUIPEMENTS

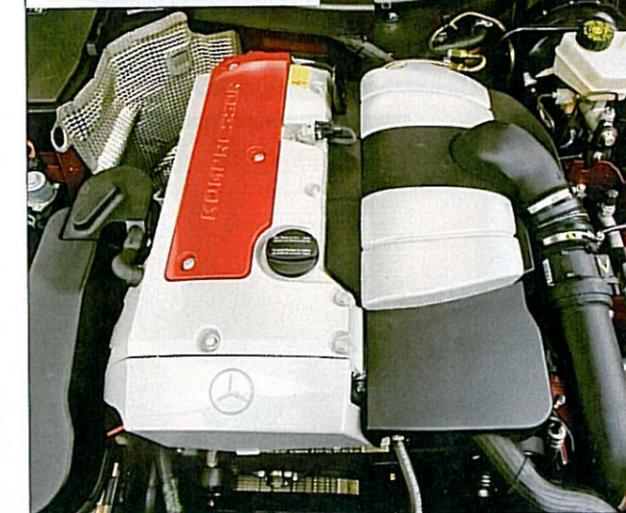
### DE SÉRIE

Direction assistée, airbags frontaux et latéraux, ABS, système d'assistance de freinage d'urgence, antidémarrage, jantes alliage, rétros réglables électriquement, siège conducteur réglable en hauteur, verrouillage centralisé, vitres électriques.

### En plus sur 230K (de 1996 à 2000)

Antipatinage ASR (option sur premiers millésimes), jantes alliage 16".

AVEC LE COMPRESSEUR, LES QUATRE ET SIX-CYLINDRES GAGNENT EN PUNCH



### En plus sur 200K, 230K (de 2000 à 2004)

ESP, amplificateur de freinage BAS.

### En plus sur 320

Climatisation manuelle.

### En plus sur 32 AMG

Sellerie cuir, radio, jantes alliage 17 pouces, volant réglable, sièges électriques.

### EN OPTION

Sur toutes les versions : peinture métallisée, alarme, volant réglable, sièges électriques, sellerie cuir, radio (sauf AMG pour les 3 dernières).

### En plus sur 200 et 230K

Climatisation manuelle.



**SELLERIE**  
Contrairement au revêtement en tissu, le cuir peut s'abîmer à force de frottements. En revanche, les rembourrages ne se tassent pas.

**MOBILIER**  
La mauvaise fixation de certains éléments engendre parfois des rossignols dans l'habitacle. Les matériaux utilisés vieillissent plutôt bien.

## SAV

Les propriétaires d'automobiles frappées de l'Étoile bénéficient d'un réseau compétent, bien équipé, mais comptant moins de 200 ateliers. De plus, le tarif de la main-d'œuvre fait partie des plus élevés du marché et le service clientèle manque parfois de réactivité.

Taux horaire moyen *	Taux de satisfaction *
80,27 €	56,6 %

\* Selon enquêtes "L'Automobile Magazine".

## VOUS AIMEREZ

- Son toit en dur escamotable
- Sa ligne simple et élégante
- Son V6 souple et sonore
- Sa polyvalence
- Son encombrement mesuré

## VOUS N'AIMEREZ PAS

- L'habitabilité et le coffre
- Le manque de caractère des moteurs quatre cylindres
- Le maniement peu agréable des boîtes de vitesses manuelles

## BIEN CHOISIR SA MERCEDES SLK

Modèle	Moteur	Puissance	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Nos remarques
200	4 cyl., 1998 cm <sup>3</sup> , 165	136 ch	10000	10600	11200	12000	12800					■ Entrée de gamme et "premier prix" suffisants pour la balade
200K	4 cyl., compr., 1998 cm <sup>3</sup> , 165	163 ch					13000	13800	14900	16500	18800	■ Le compresseur assure plus de punch, cependant l'agrément reste faible
230K	4 cyl., compr., 2295 cm <sup>3</sup> , 165	193/197 ch	10800	11400	12000	12600	13600	14400	16400	18400	21900	■ Moteur plus efficace. En revanche, sonoté désagréable
320	V6 compresseur, 3199 cm <sup>3</sup> , 245	218 ch					14900	15900	17800	20400	25200	■ La version la plus homogène, mais aussi moins présente en occasion
32 AMG	V6 compresseur, 3199 cm <sup>3</sup> , 245	354 ch					17200	18200	20100	22700	27500	■ Une vraie furie, beaucoup plus difficile à prendre en main

■ Sans hésiter ■ À vous de voir ■ À éviter Les prix sont indiqués en euros pour chaque année.

# LES CONCURRENTES EUROPE ET JAPON À L'HONNEUR

EN 1996, LA SLK DÉBOULE DE BELLE MANIÈRE DANS L'UNIVERS DES PETITS ROADSTERS. POURTANT, DEPUIS QUELQUES ANNÉES, D'AUTRES CONSTRUCTEURS, NOTAMMENT EUROPÉENS ET JAPONAIS, SE SONT DÉJÀ ENGOUFFRÉS DANS CE LUCRATIF MARCHÉ. Texte : Olivier Stevenoot

Fiche technique Audi TT roadster	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 1781 à 3189
Puissance (ch)	de 150 à 250
Transmission	avant et intégrale
Vitesse maximale (km/h)	de 214 à 250
0 à 100 km/h (s)	de 8,9 à 6,5
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆



## AUDI TT ROADSTER (1998-2006) À partir de 8900 €

Avec sa bonne bouille, sa ligne racée et son excellente qualité de fabrication, la TT roadster est une sérieuse concurrente de la SLK. D'autant qu'elle se distingue de cette dernière par la possibilité d'être dotée d'une transmission intégrale. Le gros problème de tenue de route des premiers modèles a engendré un rappel conséquent des autos en 2000 pour procéder à des améliorations. Malgré quelques petits pépins, les mécaniques se montrent fiables et l'habitacle vieillit plutôt bien.

## MAZDA MX-5 (1998-2005) À partir de 7000 €

La Mazda MX-5 de deuxième génération possède un capital sympathie très élevé, encore de nos jours. Résultat : des prix en occasion parfois surcotés, en partie compensés par une bonne disponibilité de l'auto. Dans sa palette de caractéristiques flatteuses, la MX-5 présente des mécaniques solides (vérifiez cependant l'allumage et l'embrayage) et une conception propre au plaisir de conduite. L'habitacle se montre bien réalisé mais un brin austère et pas exempt de petits défauts.



Fiche technique Mazda MX-5	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 1598 à 1840
Puissance (ch)	de 110 à 145
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	de 191 à 205
0 à 100 km/h (s)	de 9,7 à 8,5
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆



Fiche technique MG TF	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 1588 à 1796
Puissance (ch)	de 116 à 160
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	de 193 à 225
0 à 100 km/h (s)	de 9,2 à 6,9
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆



## MG TF (2002-2005) À partir de 11000 €

Dernière production de la marque MG, la TF a bénéficié d'un soin particulier au niveau de sa conception. Elle arbore un look dynamique signé Peter Stevens et les mécaniques, reprises de la F, ont été modifiées pour en améliorer la fiabilité (système d'admission retravaillé, pistons et injecteurs revus...). La MG TF offre une bonne tenue de route et un plaisir de conduite évident. L'amortissement très ferme et l'acoustique perfectible dans l'habitacle nuisent en revanche à l'agrément d'utilisation.

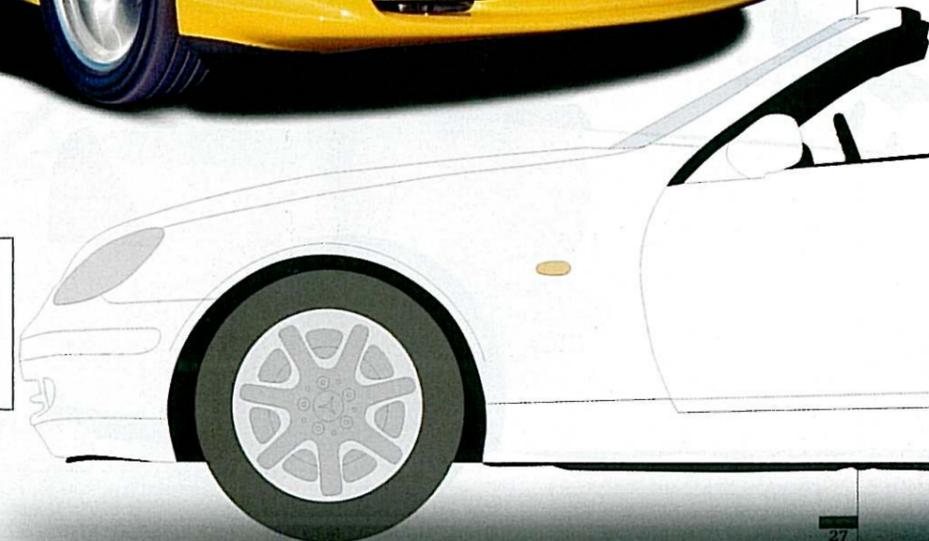
## PORSCHE BOXSTER (1997-2004) À partir de 17000 €

Rivale directe des SLK320 ou 32 AMG, la Porsche Boxster est une vraie sportive, tout en restant ludique. La position centrale arrière du moteur confère une grande agilité à l'auto et procure à son conducteur d'excellentes sensations. Les mécaniques s'avèrent fiables (sauf le 2.5 qui a rencontré quelques pépins de jeunesse) et performantes, la capote en toile résistante au temps, de même que les joints d'étanchéité. Seuls la présentation, austère, et l'équipement, chiche, nécessitent de recourir aux options pour obtenir une ambiance luxueuse.

Fiche technique Porsche Boxster	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 2480 à 3179
Puissance (ch)	de 204 à 260
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	de 236 à 264
0 à 100 km/h (s)	de 6,9 à 5,7
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆



AVEC SON TOIT EN DUR,  
LA SLK EST LA SEULE  
À POUVOIR SE MUER EN  
COUPÉ OU CABRIOLET



**Fiche technique Alfa Romeo Spider**

Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 1969 à 3179
Puissance (ch)	de 150 à 240
Transmission	roues avant
Vitesse maximale (km/h)	de 210 à 242
0 à 100 km/h (s)	de 8,4 à 6,5
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆

la plus latine



**ALFA ROMEO SPIDER (1995-2004)**  
À partir de 7000 €

La Spider se distingue avant tout par sa magnifique robe dessinée par Pininfarina. Basée sur la plate-forme de l'ancienne 155, elle bénéficie d'un train arrière multibras perfectionné, mais le châssis manque de rigidité. Particulièrement diffusée avec le bloc 1.8, la Spider se trouve aussi en occasion en version V6 (moteur plus puissant, souple et mélodieux). Attention à la consommation d'huile un peu élevée et Alfa Romeo a réduit l'intervalle de remplacement de la courroie de distribution sur les quatre-cylindres (6000 km environ).

**Fiche technique Honda S2000**

Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1997
Puissance (ch)	240
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	241
0 à 100 km/h (s)	6,2
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆

LA PLUS EXTREME



**HONDA S2000 (DEPUIS 1999)**  
À partir de 16000 €

Relativement méconnu en France, le roadster nippon a pourtant de quoi vous faire craquer: une ligne très attrayante et surtout un moteur hors du commun, qui se traduit par des sensations de conduite proches de celles délivrées traditionnellement par une moto. Ce fabuleux bloc 2.0 équipé de la technologie VTEC délivre 240 ch à 8300 tr/mn, soit un rendement de 120 ch/l! Pour ne rien gâcher, le châssis fait preuve de rigueur mais requiert du doigté, et la fiabilité est au rendez-vous.

**FACE A SES RIVALES, LA SLK AFFICHE UN STYLE PLUS SIMPLE MAIS ÉLÉGANT**



**BMW Z3 ROADSTER (1996-2002)**  
À partir de 7600 €

Assurément, la BMW Z3 a de la gueule! Son design légèrement rétro, associé à un mufler agressif, a de quoi faire tourner les têtes, aujourd'hui encore. Autre atout: une très large palette de mécaniques connues et éprouvées, en quatre et six-cylindres. Si les premiers sont à réserver à la promenade, les seconds affichent des tempéraments beaucoup plus sportifs, jusqu'à l'exclusive version M. À l'intérieur, les matériaux sont de qualité et l'assemblage est soigné. Le tout résiste bien aux affres du temps.

**Fiche technique BMW Z3 Roadster**

Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 1796 à 3246
Puissance (ch)	de 115 à 325
Transmission	arrière
Vitesse maximale (km/h)	de 194 à 250
0 à 100 km/h (s)	de 10,5 à 5,3
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆

LA PLUS SEXY



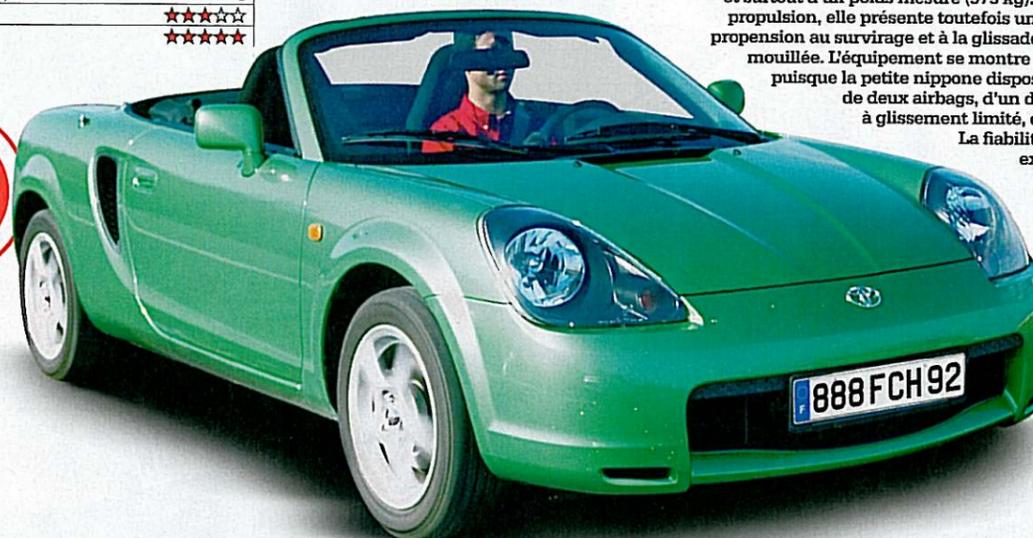
**Fiche technique Toyota MR**

Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1794
Puissance (ch)	140
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	210
0 à 100 km/h (s)	8
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆

**TOYOTA MR (2000-2006)**  
À partir de 7000 €

La Toyota MR brille par son comportement vif et agile, en raison d'une mécanique relativement puissante (140 ch), placée en position centrale arrière, et surtout d'un poids mesuré (975 kg). En bonne propulsion, elle présente toutefois une certaine propension au survirage et à la glissade sur route mouillée. L'équipement se montre généreux, puisque la petite nipponne dispose de série de deux airbags, d'un différentiel à glissement limité, de l'ABS... La fiabilité, elle, est exemplaire.

LA PLUS FIABLE

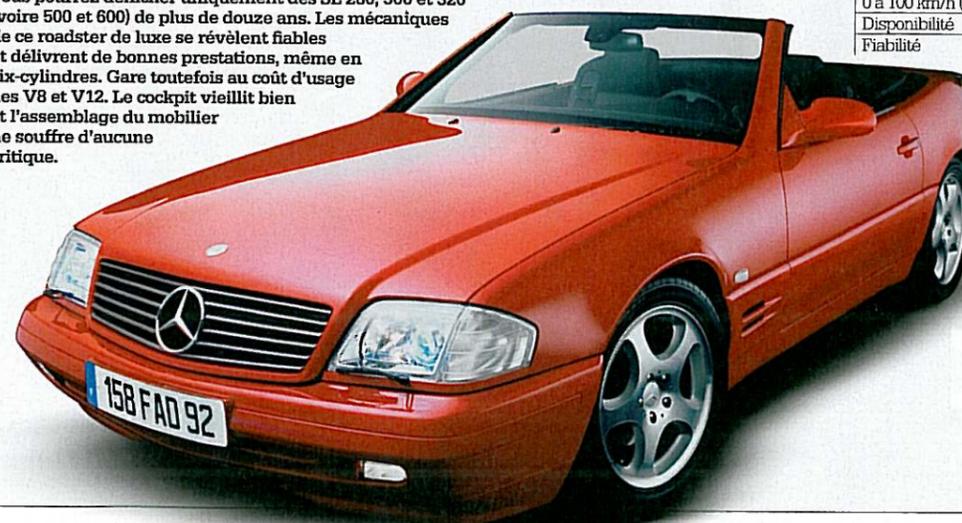


**MERCEDES SL (1989-2001)**  
À partir de 8000 €

Eh oui, sur le marché de l'occasion, la Mercedes SL vient rouler sur les plates-bandes de sa petite soeur. Sur le plan des tarifs essentiellement, même si, dans la fourchette de prix de la SLK, vous pourrez dénicher uniquement des SL 280, 300 et 320 (voire 500 et 600) de plus de douze ans. Les mécaniques de ce roadster de luxe se révèlent fiables et délivrent de bonnes prestations, même en six-cylindres. Gare toutefois au coût d'usage des V8 et V12. Le cockpit vieillit bien et l'assemblage du mobilier ne souffre d'aucune critique.

**Fiche technique Mercedes SL**

Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	de 2960 à 5987
Puissance (ch)	de 193 à 394
Transmission	roues arrière
Vitesse maximale (km/h)	de 230 à 250
0 à 100 km/h (s)	de 10 à 6,2
Disponibilité	★★★★☆
Fiabilité	★★★★☆



## Dodge Ram SRT-10 2005



V10 - 8,3 L - 500 Ch - Toutes options - Quad Cab  
35 000 km - Garantie 12 mois - **58 500 euros**

## Ford Mustang GT Premium 2008



V8 - 4,6 L - 300 Ch - Toutes options - Cuir rouge  
Feux xénon - Garantie 24 mois - **53 500 euros**

## Ford F150 SVT Lighting 2001



V8 Compresseur - 5,4 L - 380 Ch - Toutes options  
17 000 km - Garantie 12 mois - **45 000 euros**

## Dodge Magnum RT Hemi GPL 2005



V8 Hemi - 340 Ch - GPL - Toutes options - DVD  
62 000 km - Garantie 12 mois - **46 500 euros**

## Dodge Ram 1500 Hemi GPL 2003



V8 Hemi - 345 Ch - GPL - Laramie - Toutes options  
76 145 km - Garantie 12 mois - **46 500 euros**

## Dodge Durango Hemi GPL 2005



V8 Hemi - 345 Ch - GPL - Toutes options  
38 000 km - Garantie 12 mois - **39 500 euros**

**Découvrez beaucoup d'autres véhicules dans notre showroom et sur notre site web !**

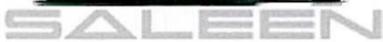
## Shelby GT 500 2008



V8 Compresseur - 5,4 L - 500 Ch - Boîte 6 manuelle  
Toutes options - Cuir bicolore - Feux au xénon  
Jantes SVT 18" - Garantie 24 mois - **110 000 euros**

[www.madness-us-cars.com](http://www.madness-us-cars.com)

## Importateur exclusif



← **Visitez le site web de Madness US**

**Tous nos véhicules en stock**  
Plus de 2 000 photos  
Plus de 300 vidéos  
La totalité de la gamme US  
L'actualité automobile US  
Des fonds d'écrans  
Des courses d'archives  
De l'histoire



**Madness US importe de Californie des Ford Mustang de Collection**

## Ford Mustang GT Code A 1966



V8 289 ci - Code A - GT Handling Package - DA  
Disques - Rally Pack - Sellerie Pony - **24 500 euros**

## Ford Mustang Coupé 1965



V8 289 ci - Peinture neuve - Equipée Racing  
DA - Disques - Sellerie bicolore - **24 500 euros**

## Ford Mustang Coupé 1966



V8 289 ci - Climatisation - Disques  
DA - Sellerie Pony - **21 500 euros**

**Vous recherchez un véhicule ? Trouvons-le ensemble !**

**27 avenue de Chambord - 44 500 La Baule - 02 40 88 79 39**

**Département pièces détachées : 02 40 45 28 34**



**TOUS LES 15 JOURS • LE PLUS BEAU CHOIX DE VOITURES D'EXCEPTION**



CHEVROLET CAMARO IROC Z28 CAB 07/1990  
Cuir noir, FC, clim... Etat except. Espagne

**NOUVEAU CAHIER GRATUIT**  
Guide d'achat **MERCEDES SLK**

Essai prestige **ASTON MARTIN**  
V8 VANTAGE



Sept 42

Au volant de la **FIAT 500**  
1.4 16v Sport

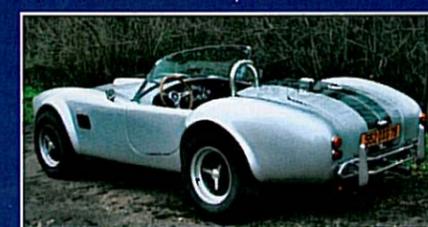


Guide d'achat



Toutes les versions **1996-2004**

MAZDA MX5 2000  
FC, RCD, RE... Parfait état. Dépt 80



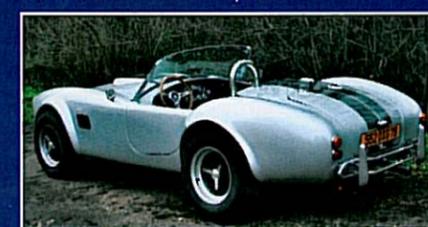
DAX RUSH 01/1968  
Carte grise collection. Dépt 62



FERRARI TESTAROSSA 01/1989  
Comme neuve. Dépt 76



AC COBRA MARTIN GM1 1994  
Moteur V6 Ford 3L. Int. cuir noir... Excel. état. Dépt 78



PORSCHE BOXSTER S 2000  
Cuir noir, jtes 18, PC AV GT3... TBEG. Dépt 13

