

CARLSSON CM 50K

CROCS BLANCS

En quelques années seulement, Carlsson est devenu grand spécialiste de la suralimentation par compresseur. V6, V8, tous reçoivent cet accastillage magique. De quoi transformer le ML en déménageur au long cours qui s'intègre à merveille entre le 500 et le futur 63 AMG. Bon à tout faire, sauf gober la neige par ses fanons chromés.

Texte : Frédéric Lardenois - Photos : Louis Loduc.



WELLINGEN



REVUE DE
détails



UN PEU DE TECHNIQUE :

Le ML est un des rares modèles Mercedes à ne pas profiter du nouveau V8 à quatre soupapes par cylindre. Un avantage pour Carlssohn qui planche toujours sur la version suralimentée de ce bloc. Notre version hérite donc du compresseur Ogura sous licence Wankel qui fait le bonheur de la série 50K du préparateur. Doublé d'un embrayage qui le désaccouple à la décélération, fort de son propre circuit de refroidissement avec pompe dédiée, il permet de délivrer 430 ch pour 66 mkg sur une large plage de régime. La puissance est transmise aux quatre roues forgées (les 3/11 UL) chaussées en 22 voire 23 pouces. L'échappement quatre sorties a été judicieusement revu pour améliorer les contre pressions et la sonorité. Quant aux ressorts spécifiques, ils abaissent l'auto de 35 mm.



Si vous tardez sur la nationale vous y resterez bloqués

Un salarié Carlssohn particulièrement optimiste



- Difficile d'oublier d'où sort cette auto. Si vous avez un doute, les sigles vous le rappellent... 26 fois !
- Nouveauté chez le préparateur, les grilles chromées sont réservées aux 4X4.
- Le compresseur maison vient se loger dans le creux du V8. Il possède son propre refroidissement interne.
- Quand on vous disait qu'il y en avait partout ! Et encore, en pleine proue, c'est un des plus faciles à localiser...

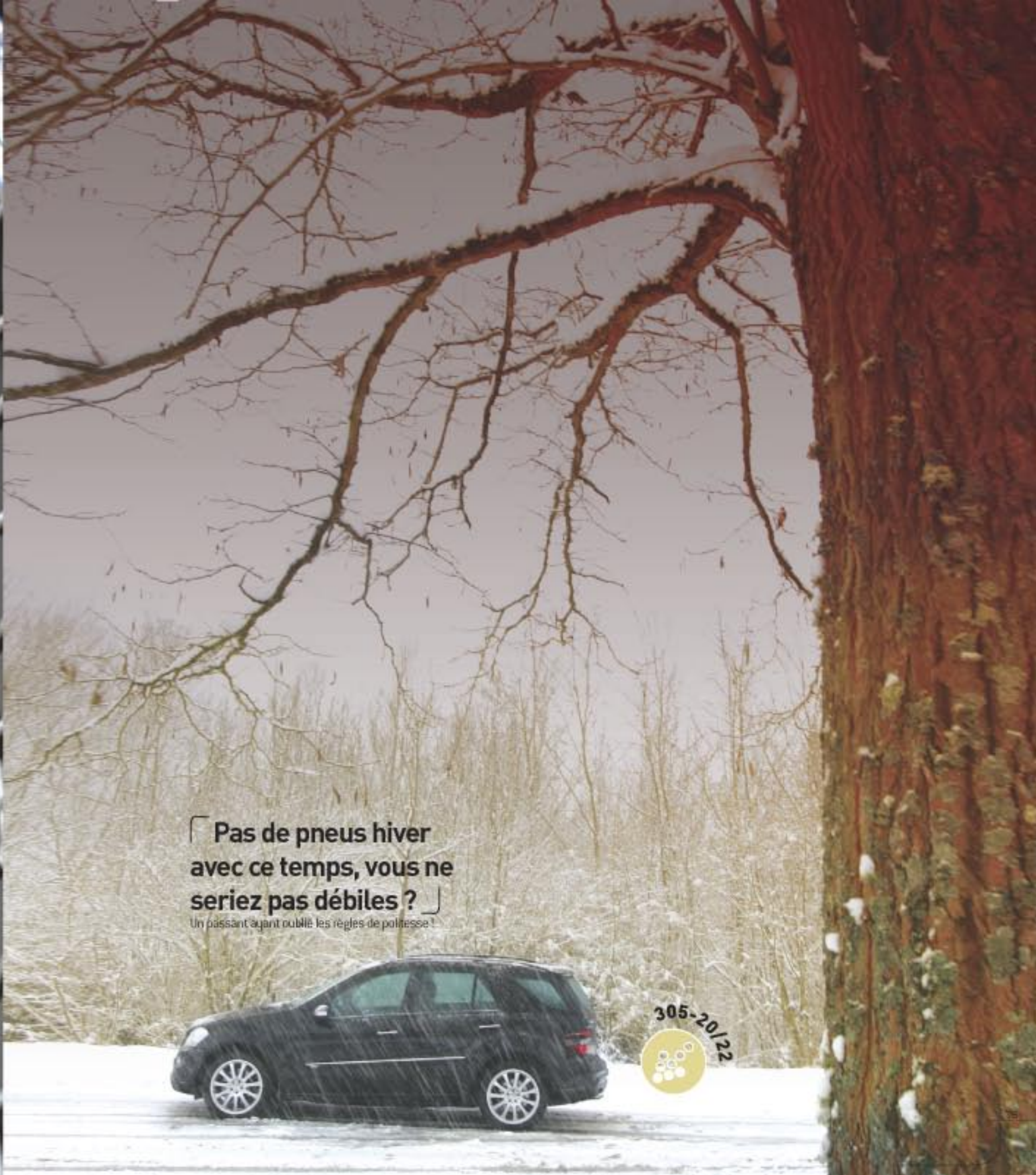


CM 50K

22" FORGÉES



COMPRESSEUR



Pas de pneus hiver
avec ce temps, vous ne
seriez pas débiles ?

Un passant ayant oublié les règles de politesse !

305-20/22





FONDU au blanc

Est-il utile que je me fende une nouvelle fois d'un larus sur la météo de m... et de son impact sur la vie des photographes français en goguette ? Je ne crois pas. Un état de fait, voilà ce que c'est : parfois, vous planifiez des reportages pour un numéro, vous supposez bien que les intempéries, au regard de la saison, risquent de vous faire tourner en bourrique, mais vous partez confiant. Et vlan ! Tous les sujets tournent au vinaigre. Ce numéro 159 d'Option Auto restera dans les annales. Par son lot ultra complet de véhicules exclusifs en premier lieu, mais aussi, à mon grand dam, par les tonnes de

neige que nous aurons rapportées d'Allemagne, de Suisse, de France et même d'Espagne. La poudreuse, j'adore quand il s'agit de balancer deux trois boules bien tassées dans la tronche de mes camarades de jeu, moins

quand j'ai besoin d'essayer des autos qui dépassent 400 ch. Pour une fois, l'essai prévu chez notre ami Rolf Hartge concerne une quatre roues motrices. Le dernier ML 500 reçoit en effet, comme tous les V8 5 litres de la gamme Mercedes, le renfort du réputé compresseur Carlsson. Histoire de muer en CM 50K, synonyme depuis quelques années de couple, performances et agrément de conduite. Reste à savoir comment se comporte un tel bébé avec des roues de 23"...

J'VEUX PAS Y ALLER !

L'arrivée à Gut Wiesenhof n'est pas des plus rassurantes. Les locaux du préparateur sont recouverts d'une belle couche de fromage blanc, à peine lardée des saignées du bitume dégagé à grand renfort de pelles géantes. Au chaud dans l'atelier immaculé, le ML n'ose pas mettre une patte

dehors. On compatit : il est équipé pour notre venue des toutes nouvelles roues forgées design 3/11 de 22 pouces. M'est avis que le gros sel ne doit pas faire bon ménage avec leur voile poli ! L'environnement surchauffé des bâtiments est un régal aussi commence-t-on l'étude de la bête in situ. Question look, la signature Carlsson est omniprésente. Au propre comme au figuré.

Refusant d'adhérer à la tendance 2006 qui voit se multiplier les panoplies esthétiques surchargées, le tuner joue la carte de la sobriété. Question lancée, l'argument tombe : "nous n'allons pas verser dans l'agressif alors que les clients Mercedes sont des amateurs de discrétion. La couleur de nos voitures en témoigne". Du coup, aux prises d'air béantes et jupes bodybuilées, Carlsson préfère des ouvertures finement grillagées et des boucliers enveloppants adaptés à grand soin. Question logos, on frise le record : des jantes aux quatre sorties d'échappement en passant par les baguettes latérales, l'extérieur compte déjà quatorze estampilles ! Dans l'habitacle, la légendaire sellerie maison est de rigueur. Le dessin des sièges de série est conservé mais la peau remplacée par du cuir pleine fleur, camel et noir, aux surpiqures assorties. Le volant deux tons reçoit une jante ergonomique à empiècement de ronce et les tapis de sol, sur mesure, un flocage aux armes du sorcier. Sous les yeux du conducteur haut perché, cas rare, le tachymètre n'évolue pas : les 124 ch supplémentaires font gagner 20 km/h, l'aiguille venant s'échouer sur la dernière graduation fixée à 260 km/h. Inspection faite, vient alors le temps d'évacuer les plus de deux tonnes de l'engin pour une petite

promenade à ciel ouvert. Non sans changer, précautions obligent, les roues de 22 pouces pour des versions coulées en 20". Mais toujours sans pneus hiver : c'est tellement plus marrant de passer pour une grosse buse française...

CHOIX DU TERRAIN

Que la buse ne m'en veuille pas, mais à force de se faire traiter de noms d'oiseaux on en vient à opter pour le plus gauche des volatiles. Sitôt les premiers mètres parcourus, j'ai compris à quel point la neige était l'ennemi des poids lourds : quatre roues motrices et ESP sont peu de choses face à la gravité. Pour éviter de se faire conspuer par les usagers sur le réseau secondaire, direction l'autoroute dégagée. Avant de l'atteindre, les virolets pris à allure ultra modérée permettent d'apprécier le confort de la suspension revue. Les ressorts courts spécifiques abaissent la garde au sol de 35 à 40 mm sans pénaliser l'amortissement. Idéalement assistée, la direction fait oublier les gommes larges et l'énorme valeur de couple, disponible dès les bas régimes, fait merveille avec la transmission automatique à sept rapports. Sur asphalte quasi sec, la douceur fait place à la rage. Campé sur ses Dunlop été, le CM 50K tombe les masques. La pression est d'autant physique que la motricité ne souffre aucune critique. Au-delà de 3 500 tr/min, la sonorité oublie la retenue et le martèlement des huit cylindres prend le pas sur les bruits de roulement. Sur 0 à 100, le ML se paye le luxe d'égaliser une puissante GT avant de s'échouer, sur le sixième rapport, tout juste au-delà de 260 compteur. Attention toutefois à ne pas trop prendre confiance au point de dépasser les bornes : quatre roues motrices ou non, quand ça glisse, ça se paie !



Sur sol sec les 430 ch transforment le ML en vraie GT

Encore faut-il trouver une route dégagée...



CM 50K en chiffres :
 MOTEUR : V8 5.0
 PUISSANCE :
 430 ch à 6 000 tr
 COUPLE : 66 mkg
 de 2 800 à 4 000 tr
 BOÎTE : 7 rapports
 ROUES : 275-30/22
 et 305-20/22
 PERFORMANCES :
 0 à 100 km/h : 5,6 s
 VITESSE MAX :
 260 km/h

V8 5.0 L

430 CH





260 KM/H

「 Avoir 430 ch pour
rouler sur 15 cm de
neige, c'est classe... 」

Mathieu, cadreur pragmatique un brin désabusé



■ La qualité des selleries Carlsson est reconnue, celle du ML ne déroge pas. Tapis de sol, accoudoir et dossier sont estampillés.

■ Cas rare, aucune retouche pour les compteurs ; l'engin vient buter sur 260 !



66 MKG

