

MERCEDES 190 D 2.5 TURBO ET 250 D TURBO

Lettres de noblesse

Chez Mercedes, le diesel est une vieille tradition.

Longtemps prisé des chauffeurs de taxi et des VRP, il a cependant changé de genre avec l'arrivée du turbo. Un signe, c'est la très respectable « 300 » qui en a d'abord eu les faveurs. Puis vint le tour des séries « 190 » et « 200 »...

Le six cylindres 3 litres étant, par définition, réservé à la 300, les 190 et 200 risquaient de se contenter au mieux des 90 ch de leur cinq cylindres 2.5 litres. Fort heureusement, ils bénéficient du précieux turbo qui a permis à la 300 D de devenir le diesel le plus rapide du monde (205 km/h).



Photos J.L. Colin

36 chevaux de mieux...

Un bon Garrett soufflant à 0,9 bar, et voici notre 5 cylindres qui crache 126 chevaux, au même régime de 4 600 tr/mn. Son couple maxi, pour sa part, grimpe de 19,7 mkg à 2 800 tr/mn à 23,5 mkg à 2 400 tr/mn. Soit une amélioration très sensible des performances des deux modèles. Avantage en vitesse de pointe à la 250, légèrement mieux profilée, qui passe les 200 chrono, et en accélération à la 190, plus légère. Mais plus encore que les chiffres bruts, c'est l'agrément général, déjà bien servi par un silence de fonctionnement exceptionnel, qui profite du substantiel gain de vigueur.

Une vigueur qui peut cependant devenir gênante. En effet, jusqu'à présent les deux modèles n'étaient disponibles qu'avec une boîte automatique, certes très agréable en conduite « cool », mais brutale en conduite « musclée ». La conjugaison de son temps de réponse à ce-

lui du turbo engendre, lors des passages de vitesses, de violents à-coups et des pertes d'adhérence, préoccupantes sur le mouillé. Le système d'antipatinage ASR qui, plus qu'ailleurs, eut trouvé ici sa justification, n'est pas disponible sur ces modèles. Quant au différentiel à blocage automatique (ASD), il n'est proposé qu'en option (7 346 F). Nouveauté 90, la boîte mécanique (avec 5^e courte) aura au moins le mérite de rendre la conduite de ces autos moins « pointue » sur chaussée glissante, permettant d'apprécier à leur juste valeur, leurs excellentes qualités routières.

...ça se paye !

Au niveau présentation, à l'exception d'un volant gainé de cuir pour la 250, les versions Turbo ont exactement la même définition que les versions D 2.5 atmosphériques, avec un équipement de base correct, sans plus, et une liste d'options aussi coûteuses que nombreuses. La qualité de fabrication est, bien sûr, aux standards maison, tout comme les prix, il va sans dire. Constatons simplement que le turbo se paye 26 500 F sur la 190 D 2.5 et 34 500 F sur la 250 D, boîtes mécaniques. A notre sens, il les vaut !

Jean-Lou Colin



190 D 2.5 T

MERCEDES	190 D 2.5 TURBO	250 D TURBO
TECHNIQUE	5 cylindres en ligne	
Moteur	2 497	
Cylindrée (cm ³)	126 à 4 600	
Puissance (ch à tr/mn)	23,5 à 2 400	
Couple maxi (mkg à tr/mn)	Boîte autom. 4 vit. ou mécan. 5 vit.	
Transmission	1 355	1 480
Poids (kg)	10,8	11,7
Rapport poids/puiss. (kg/ch)	boîte automatique	
PERFORMANCES	(Monthéry)	
Vitesse maxi (km/h)	196	201
Accélérations		
0 - 100 km/h	11"6	12"9
400 m départ arrêté	17"8	18"5
1 000 m départ arrêté	32"9	33"8
Reprises		
40 à 100 km/h réels en D	10"4	10"9
80 à 120 km/h réels en D	10"0	10"4
CONSOMMATIONS		
Autoroute (l/100 km)	9,2	9,1
Route	7,0	7,2
Ville (Utac)	8,5	9,2
PRIX (catégorie fiscale)	B.A. : 210 500 F (10 CV) B.M. : 203 000 F (8 CV)	B.A. : 243 500 F (9 CV) B.M. : 235 500 F (8 CV)