

Mercedes 250 CDI Prêt pour l'Euro 6 !



Un tout nouveau 2,2 litres CDI chez Mercedes : un moteur «propre», qui sort d'abord dans sa version la plus puissante.



Trois versions de ce tout nouveau 2.2 sont annoncées : le 250 CDI (double turbo, 204ch), le 220 CDI (double turbo, 170ch) et 200 CDI (simple turbo, 136ch). Le premier est dès à présent disponible sous le capot de 5.000 Classe C, une série limitée C250 CDI BlueEFFICIENCY Prime Edition. Les autres versions suivront dans le courant 2009 et ce moteur équipera plusieurs modèles, de la C à la GLK en passant par la future E et même le fourgon Sprinter. Quant à la version Euro 6 de ce moteur, elle existera dès que seront commercialisées les Mercedes équipées de la technologie BlueTec.

Prix : 40.638 € TVAC
Puissance : 204 ch
V-max : 250 km/h
Conso. mixte : 5,2l/100km
CO2 : 138 g/km

Quelques spécificités de ce nouveau moteur ? Construction allégée, parcours des gaz optimisé, injection à 2.000 bars, pompe à huile et à eau déconnectables en fonction des besoins (comme sur les Efficient Dynamics de BMW) et bien sûr, double suralimentation. Total : 204 ch pour une moyenne annoncée de 5,2l/100km sur la C et des émissions de CO2 de 138 g/km. C'est possible, des chiffres pareils !? Oui, nous l'avons vérifié !

Sur la route

Nos voitures d'essais étaient des C250 CDI «Blue ceci», «Prime cela». Au creux de notre main droite, un pommeau commandant une boîte manuelle 6 avec, paraît-il, Overdrive. Un terme qui sent un peu la naphthaline mais qui, nous allons le voir, a plutôt le goût du

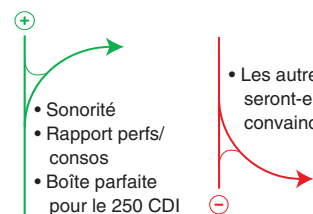
Tabasco. Dernier détail : parmi les instruments de bord, un indicateur nous recommande de passer le rapport le plus indiqué en fonction des circonstances. Avant même d'arriver sur de belles portions de routes, nous sommes d'abord frappés par la sonorité rauque et agréable du moteur, pas loin de sonner comme un V6 essence. Nous sommes aussi frappés par la souplesse et la disponibilité de ce 4 cylindres, qui là encore rappelle un V6 : les 500Nm à 1.600 tours, on les sent bien. C'est grâce au premier des deux turbos, plus petit et à haute pression. Puis vient la route dégagée, les lacets, le bonheur... Le moteur est véritablement ébouriffant. Pas brutal, très linéaire, on ne sent pas le gros turbo prendre le relai du petit, on ne sent qu'une poussée continue et interminable, ce qui est

La Mercedes C250 CDI BlueEFFICIENCY Prime Edition en quelques chiffres

- **Moteur** : 2.143cc; 204ch à 4.000tr/min; 500Nm à 1.600tr/min.
- **Transmission** : aux roues arrière.
- **Boîte** : manuelle 6 rapports + overdrive.
- **Dimensions (L/l/h) en mm** : 4.581/1.770/1.444
- **Poids à vide (kg)** : 1.645
- **Coffre (l)** : 475
- **Réservoir (l)** : 66
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 7

exceptionnel dans un diesel qui plafonne en général à 4.500 tours. C'est aussi le cas de celui-ci, mais l'étagement de boîte est si long que la montée en régime dure, et dure encore, comme avec un bon moteur essence. Délicieux ! A 3.000 tours en 6ème, le compteur disait 180 km/h (nous étions en Allemagne, pas la peine d'appeler la police !), ce qui explique que ce "petit" 4 cylindre de 2.2 litres accroche les 250 km/h en pointe. Vous direz que si la boîte est trop longue, la voiture n'avance pas. De un, on n'a pas dit trop longue ! De deux, 500 Nm, ça pousse quoi que l'on fasse ! Et si on conduit gentiment, une boîte longue = moins de conso. Nous, nous avons conduit comme des barbares. Et nous n'avons pas réussi à dépasser les 7,2 litres de conso !

Laurent Zilli



CONCLUSION

Un comportement de moteur à essence (ou presque) avec des consos de diesel ? Ça ressemble au meilleur de deux mondes. Reste à voir ce que donnera ce moteur avec la boîte auto 7, ou cette longue boîte 6 avec les 200 Nm de moins du 200 CDI.