

**Mignotet, Condriller ou Constantin, ça vous dit encore quelque chose ? Pourtant, à une certaine époque, on pouvait donner un peu de tonus à sa Renault ou à sa Peugeot, pas seulement pour faire des Rallyes, mais pour s'amuser sur la route !**

**ESSAI**

**Mercedes  
AMG 190  
3.2**



## UNE RIVALE POUR L'ALPINA

En Allemagne, bien que les constructeurs ne manquent ni de moyen ni d'émulation pour fabriquer des voitures de plus en plus rapides, on peut toujours les faire « préparer » ! Grâce au Garage du Bac, à Paris, Alpina était très connu en France, pour la transformation des BMW. Sonauto importe maintenant les AMG. Il s'agit d'une variation sur la gamme Mercedes.

**12 soupapes, mais 6 cylindres.** On ne manquera pas de comparer cette très rapide

AMG 190 3.2 à la célèbre 16 soupapes. Mercedes avait fait étudier une culasse multisoupapes chez Cosworth pour produire sa petite berline en version sportive. AMG se sert de la nouvelle 190 E 2.6 équipée d'origine d'un 6 cylindres pour faire mieux que l'usine. Les qualités du 6 cylindres Mercedes sont bien connues. Il est souple mais sa puissance est plus que raisonnable. Ce n'était donc pas trop dur pour le préparateur d'en sortir plus de chevaux, sans trop nuire à sa fiabilité. La cylindrée passe

**Par Henri PESCAROLO**

de 2,6 à 3,2 litres. Avec une préparation classique de la culasse et un taux de compression de 10/1, on obtient une puissance de 245 chevaux à 5750 t/mn. Le couple s'élève à 32 mkg dès 4500 t/mn. La voiture est livrée exclusivement avec une boîte automatique. La parfaite géométrie des suspensions Mercedes n'a nécessité aucune modification pour une utilisation sportive. AMG a seulement abaissé la garde au sol de 2 cm et durci les ressorts et les amortisseurs.

**Gris métallisé.** Extérieurement, la 190 AMG a beaucoup d'allure. Tout ce qui est chromé d'origine, telle que la calandre ou l'étoile, est uniformément gris. Les spoilers avant et arrière spécifiques lui donnent un petit air de 16 soupapes. Elle s'en différencie toutefois par un becquet solidaire du couvercle de malle au lieu du traditionnel aileron. Le Cx ainsi obtenu est de 0,32. Les jantes dessinées par AMG sont superbes. A l'intérieur, la signature du préparateur se présente sous forme

d'un compteur de vitesse résolument optimiste. Il est prévu pour le coupé 560, et gradué jusqu'à 300 km/h. Le tableau de bord entièrement réalisé en ronçe de noyer est absolument sublime. L'ambiance plutôt tristounette de la 190 classique s'en trouve complètement transformée. Malheureusement, ce n'est qu'une option. Elle est assez chère... Les sièges proviennent de la voiture de série ; ils ne maintiennent pas très bien le dos et obligent à se cramponner au volant dans les virages. Pour le reste, les équipements sont ceux de la 190 et comme d'habitude, la plupart sont en option.

**L'agrément de conduite.** Certains ont reproché à Mercedes de ne pas avoir monté un 6 cylindres dans son modèle sportif. Quand on conduit cette AMG, on les comprend. La puissance, c'est bien, mais la souplesse et le couple, c'est souvent mieux. Quand on a tout à la fois, c'est formidable. Dès que l'on tourne la

*Pescarolo près de la Mercedes AMG. Noter les spoilers qui lui donnent un aspect sportif, le becquet en place du traditionnel aileron et les jantes dont le dessin est superbe.*



clef de contact, le moteur manifeste sa personnalité. Il a en même temps le son grave d'une grosse cylindrée et la musicalité d'un 6 cylindres bien accordé. Je suis allé m'amuser dans la côte de la Sainte Baume. Malheureusement, si le moteur fonctionnait à merveille, ce n'était pas le cas de la boîte de vitesses automatique. Complètement déréglée, on ne pouvait plus rétrograder manuellement. Quand j'enclenchais un rapport inférieur, la boîte se mettait au point mort. Pas idéal en entrée de courbe ! J'ai eu peur que ce soit l'invention d'un technocrate en mal de sécurité, heureusement ce n'était qu'un réglage à faire. Ceci dit une boîte mécanique devrait être proposée. Pour une conduite vraiment sportive, on pourrait la préférer. A condition d'en trouver une ayant 5 rapports bien étagés, c'est difficile chez Mercedes !

**Tenue de route, peut mieux faire !** Le poids du 6 cylindres déséquilibre un peu la 190. Avec 675 kg sur l'essieu avant, la voiture est paresseuse en entrée de virage. C'est sécurisant à haute vitesse, mais plus la courbe est serrée plus le sous virage est important. Par contre, dans un S, en balançant énergiquement la voiture d'un appui à l'autre, on arrive à la placer correctement. La très bonne direction contribue beaucoup à la précision des trajectoires. Grâce aux gros pneumatiques P 700, au convertisseur de couple et à l'ASD, la motricité est difficile à prendre en défaut. Il me semble toutefois que plutôt que de durcir les suspensions, et d'en limiter le débattement (assiette abaissée de 2 cm), on aurait dû mieux contrôler le roulis. A haute vitesse sur des petites routes, on arrive assez souvent en butée de suspension. La qualité des amortisseurs modernes liés à des ressorts à progressivité variable autorisent maintenant des compromis entre le confort et la tenue de route mieux réussis. Le bilan n'en est pas moins globalement très positif ! Surtout si l'on conduit cette AMG dans la circulation. C'est là qu'elle s'exprime le mieux. Un ralentissement n'est jamais un problème. La remise en vitesse est pratiquement instantanée. Elle passe de 80 à 120 km/h en 5"4 et parcourt un kilomètre départ arrêté en 27"2. Ces

chiffres sont éloquentes et s'approchent de ceux obtenus avec l'Alpina 3.5 S. Par contre la vitesse de pointe est un peu décevante. Avec 245 ch, on aurait pu s'attendre à mieux que 237 km/h. Mais on a privilégié les reprises avec un rapport de démultiplication finale un peu court. Les freins sont très efficaces, l'ABS remarquable, mais comme dans toutes les Mercedes, l'endurance n'est pas leur point fort. La consommation est étonnamment raisonnable, moins de 17 litres aux 100 km en usage très sportif. Alpina et AMG sont maintenant reconnus par les constructeurs qui leur fournissent leur « matière première ». On bénéficie d'une garantie au même titre qu'avec une voiture de série. C'est une sécurité appréciable. On peut donc considérer que ces voitures sont une extension marginale de la gamme que ne pourrait pas se permettre un grand constructeur. Alors, est-il vraiment intéressant de mettre près de 400 000 F dans une 190 AMG alors qu'une 16 Soupapes Mercedes ou une BMW M3 offrent pour 100 000 F de moins des prestations loin d'être ridicules ? Il est toujours assez coûteux de se singulariser en matière d'automobile. Ce sacrifice financier se justifie quand même. Un 6 cylindres de 245 ch dans une 190, c'est quand même quelque chose. En fait, la seule réelle alternative à cette AMG est l'Alpina 3.5 S. Elle procède du même esprit. On a monté un 6 cylindres dans une caisse de M3. Mais le moteur



### TECHNIQUE

**Moteur :** 6 cylindres, 3 205 cm<sup>3</sup> (90 x 84 mm), 245 ch DIN à 5 750 tr/mn, 32,4 mkg à 4 500 tr/mn, puissance au litre : 76 ch.

**Transmission :** aux roues AR, boîte automatique 4 rapports, vit. pour 1 000 tr/mn en 4<sup>e</sup> : 36,156 km/h, vitesse maxi (à 6 600 tr/mn) en 1<sup>re</sup>/2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> : 65/99/166 km/h.

**Suspension :** AV : jambes amortissantes, triangles obliques, antiplongée, déport négatif ; AR : essieu multibras, anticabrage et antiplongée.

**Direction :** à circulation de billes, 3 1/2 tours de volant, diamètre de braquage : 10,6 m.

**Freins :** disques AV ventilés et AR, antiblocage ABS.

**Pneumatiques :** 225/45 VR 16, jantes alu 7"5.

**Carrosserie :** berline 3 volumes 4 portes, Cx : 0,32, longueur : 4,44 m, largeur : 1,71 m, empattement : 2,67 m, voles AV/AR : 1,51/1,49 m. Poids : 1 345 kg, répartition AV/AR : 55/45 %.

### NOS PERFORMANCES (Montlhéry)

**Vitesse maxi (km/h)** 237  
à tr/mn en 4<sup>e</sup> 6 600

**Accélérations (secondes)**  
de 0 à 100 km/h réels 6"8  
400 m départ arrêté 14"6  
1 000 m départ arrêté 27"2

**Reprises (secondes)**  
de 40 à 100 km/h réels en « D » 5"6  
de 80 à 120 km/h réels en « D » 5"4

### NOTRE CONSOMMATION (l/100 km)

**Moyenne de l'essai (conduite rapide)** 17  
Autonomie (réservoir 55 l) 300

**PRIX** 393 800 FF (24 CV)

### EQUIPEMENTS/OPTIONS (FF)

Tableau de bord bois 10 000  
Antiblocage ABS série  
Jantes alu série  
Sièges cuir 12 073

### POUR

- Performances
- Reprises
- Finition
- Consommation

### CONTRE

- Boîte auto. seulement
- Confort perfectible
- Vitesse de pointe

