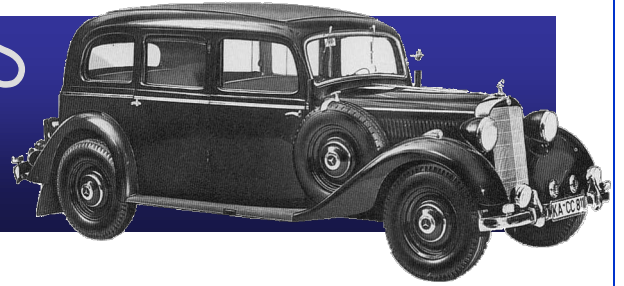




## Retrospective 260D

par M.COMBES  
Décembre 2005



Dès le début des années trente, forte de l'expérience acquise dans les moteurs diesel marins depuis 1912, puis dans la construction de camions diesels depuis 1922, Daimler Benz avait construit plusieurs prototypes de voitures particulières avec ce type de motorisation.

Un 6 cylindres de 3,8 litres développant la puissance respectable de 82 Cv à 2800 tr/mn avait été développé pour équiper une 370 Mannheim. Ce moteur tournait à un régime très élevé pour un diesel de cette époque et les essais ne furent pas satisfaisants car le niveau de vibrations était excessif pour une berline et s'avérait même destructeur pour le châssis. Il faut dire que les contraintes propres au diesel avec un taux de compression trois ou quatre fois supérieur aux normes de l'époque imposait un renforcement important des pièces mobiles d'où accroissement d'inertie et vibrations en conséquence.

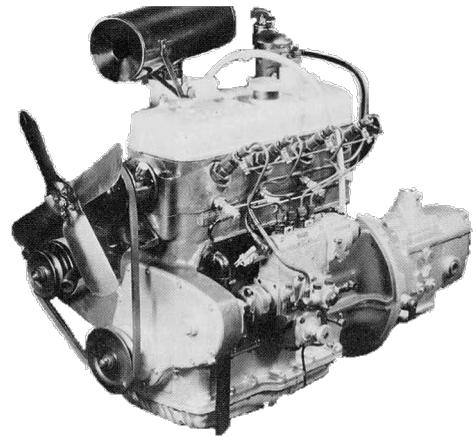
Plus tard les progrès de la métallurgie permirent de surmonter ces difficultés à des conditions de coût raisonnable. En attendant, la solution semblait passer par une réduction du régime.

On augmenta donc la cylindrée pour pouvoir réduire le régime et un moteur de 4,9 litres développant 95cv à 2000tr/mn fut essayé dans une luxueuse Nurburg 500. Cependant la recherche de l'économie au travers de la motorisation diesel n'était pas vraiment cohérente avec ce choix, le concept actuel de classe S diésélisée était encore loin...

De leur côté d'autres constructeurs travaillaient sur le sujet, en France Peugeot et Citroën avaient mis au point des utilitaires légers et en Allemagne Hanomag était tout prêt d'aboutir à sa Record diesel 1,9 litre qui arrivera sur le marché en 1938.

Finalement Hans Nibel, ingénieur en chef depuis novembre 1934, aidé par Fritz Nallinger, Albert Hess et Eckart Schmidt, réussit à mettre au point le quatre cylindres OM138 de

2545cc développant 45cv à 3000tr/mn. Celui-ci fut installé pour une série de tests très poussés dans



un châssis de 3,05 mètres d'empattement soigneusement renforcé utilisé pour les 200.

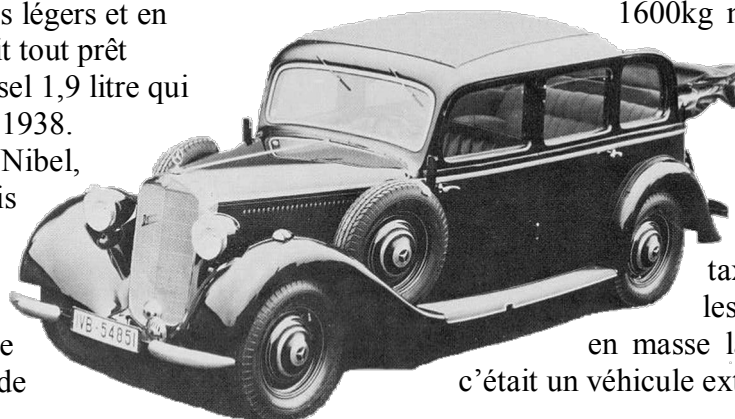
La 260D (W138), première berline diesel au monde était née.

Les tests en effet donnèrent satisfaction et une importante publicité fut faite pour mettre en avant l'économie d'utilisation de ce nouveau modèle. Par exemple, pendant qu'un modèle à essence de cylindrée équivalente parcourait le trajet Paris Berlin soit environ 1000km par le chemin direct, une 260D, avec la même quantité de carburant (!?), ralliait les deux villes en passant par Genève, Milan et Munich soit plus de 2000km. Il s'agissait déjà de démontrer que le coût d'achat du véhicule diesel (à partir de 6800DM en 1936) était rapidement amorti pour un gros rouleur. Cette lourde automobile de

1600kg ne consommait en effet qu'une dizaine de litre de gasoil au 100km.

Le succès fut au rendez vous et les taxis, bientôt suivis par les particuliers, adoptèrent

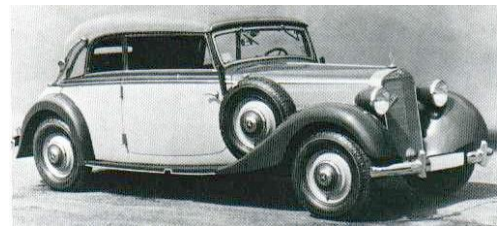
en masse la 260. Il faut dire que c'était un véhicule extrêmement moderne



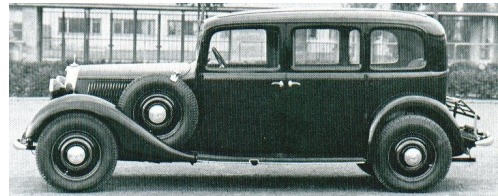
avec ses freins hydrauliques, ses roues « indépendantes » à travers un essieu AR à double articulation, son graissage centralisé, sa boîte à quatre rapports synchronisés, son équipement électrique 12volts et son entretien très réduit. Le moteur était réputé couvrir 250000km sans réfection et une compagnie de transport du Wurtemberg utilisa une 260D sur 1.300.000Km avant de la mettre au rebus, ce qui fut largement utilisé pour la publicité de la voiture...

La 260 était disponible en berline 5 places, limousine 6 places avec toit ouvrant ou semi-décapotable « landaulet » très apprécié des taxis, et en cabriolet B ou D.

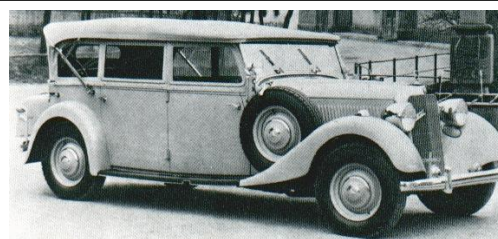
En 1939 la puissance fut portée à 50Cv et à l'arrivée de la guerre 1967 exemplaires avaient été livrés dont beaucoup avaient parcouru plus d'un million de kilomètres.



260D cabriolet B



260D limousine



260D Tourer