

ALFA ROMEO 164 V6 TURBO PEUGEOT 605 SV 24

ATMO OU TURBO?

PHOTOS PAT BEHAR

Le plaisir de rouler dans une grosse cylindrée se paie fort cher de nos jours, l'Etat et les compagnies d'assurances ne donnant pas vraiment dans la mesure dès que la puissance fiscale d'une voiture dépasse la moyenne.

Pour contourner ce problème tout en proposant un véhicule agréable et performant, Alfa Romeo a conçu une version 2 litres turbo de son légendaire V6. La 164 V6 Turbo a pour objectif d'offrir le même plaisir d'utilisation qu'un 3 litres atmo, tout en revenant moins cher à l'usage. Pour mettre cette nouvelle Alfa à l'épreuve, nous avons choisi de lui opposer une traction avant de référence: la 605 SV 24.

Le V6 milanais a déjà connu de nombreuses évolutions depuis ses débuts sur l'Alfa 6 en 1979, et à chaque fois on a loué ses exceptionnelles qualités. Aujourd'hui nous sommes en présence d'une version 1996 cm³ inédite,

équipée d'un turbo Mitsubishi refroidi par eau, pourvue d'un échangeur et dotée d'un overboost qui fait temporairement grimper le couple à 30,6 mkg à 2750 tr/mn (au lieu de 29 si le système ne se met pas en marche). La puissance maxi s'élève à

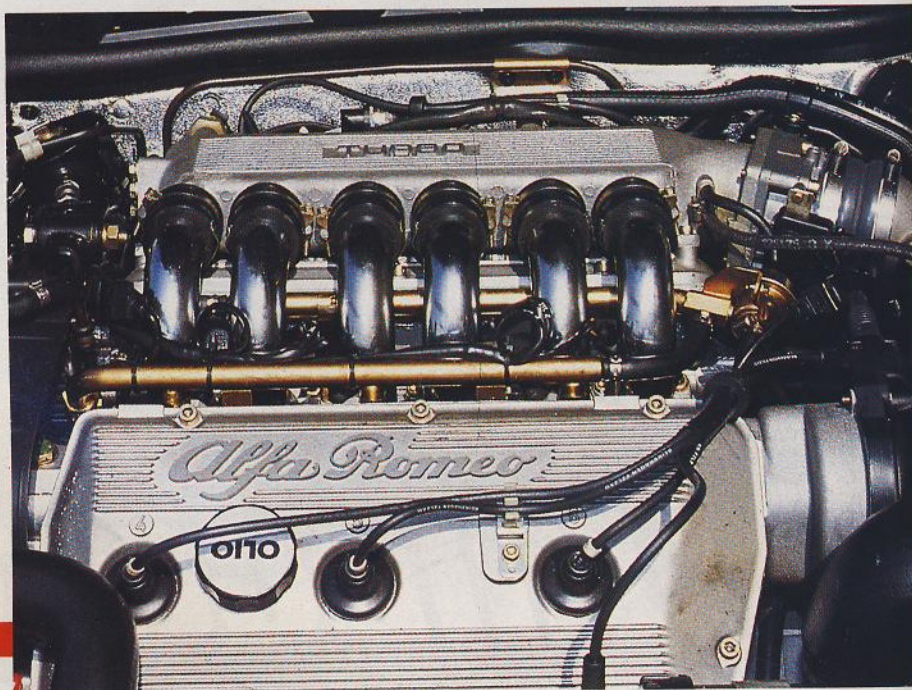
210 ch à 6000 tr/mn, ce qui représente la bagatelle de 105 ch/l, une puissance spécifique digne d'une vraie voiture de sport.

Le V6 PRV a lui aussi connu de nombreuses évolutions depuis son apparition en 1975 sous les capots des 604 et R30. On ne peut cependant pas dire qu'il s'est forgé une réputation comparable à celle de son rival italien. Dans sa version 24 soupapes désormais bien connue, il développe 200 ch à 6000 tr/mn et 26,5 mkg à 3600 tr/mn. Des valeurs tout à fait moyennes pour un moteur multisoupapes d'une telle cylindrée. Plus légère et plus puissante, la 164 dispose donc d'un rapport poids/puissance très favorable, inférieur à 7 kg/ch (6,9 exactement) contre 7,5 à la 605.

L'avantage de l'Italienne se manifeste d'ailleurs de manière spectaculaire chrono en main: elle réalise six dixièmes de mieux que sa rivale aux 400 mètres (15"4 contre 16"0 à la Peugeot), 1"4 au km (28"0 contre 29"4), et... 5"2 de 100 à 140 km/h sur le dernier rapport (8"3 contre 13"5)!

Ces chiffres, s'ils sont éloquentes, sont en fait plus impressionnants sur le papier que réellement perceptibles au volant. L'Alfa ne donne pas vraiment la sensation de pousser fort et la progressivité de son moteur est telle qu'on aimerait même en avoir plus sous le pied, surtout en dessous de 3000 tr/mn. Les mesures démontrent cependant que ces impressions sont trompeuses, et il est clair que les prestations de ce V6 sont exceptionnelles. En reprise en cinquième, l'Alfa bat de trois secondes une Ferrari 348 tb (certes à moteur atmosphérique) et d'une seconde pleine la pourtant vigoureuse Alpine A610! Mais dans sa catégorie, la 164 doit s'incliner de justesse devant la redoutable Saab 9000 Turbo S (qui détient il est vrai le record toutes catégories en reprises). Elle prend sa revanche sur cette dernière en accélération et apporte en plus une réelle sensation de souplesse et d'élasticité. Bref, les motoristes d'Alfa ont une fois de plus

Le V6 turbo de la 164 est aussi beau à regarder qu'agréable à utiliser. De plus, sa consommation en conduite sportive n'excède pas 18 litres, ce qui reste raisonnable.



La 164 V6 turbo propose un rapport prix/performance

FICHE TECHNIQUE	Alfa Romeo 164 V6 Turbo	Peugeot 605 SV 24
MOTEUR		
Type (cylindres)	6 en V à 60°	6 en V à 90°
Position	transversal AV	transversal AV
Construction (bloc/culasses)	alu/alu	alu/alu
Arbres à cames (entraînement)	2 x 1 ACT (courroie)	2 x 1 ACT (chaîne)
		4 soupapes/cylindre
Alimentation/allumage	Bosch Motronic ML4.1	Fenix 4
Suralimentation	un turbo Mitsubishi	non
Cylindrée (cm³)	1996	2975
Alésage x course (mm)	80 x 66,2	93 x 73
Rapport volumétrique	8	9,5
Régime maxi (tr/mn)	6500	6500
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 à 6000	200 à 6000
Puissance au litre (ch/l)	105	67
Couple maxi (mkg à tr/mn)	29 à 30,6 (avec overboost) à 2750	26,5 à 3600
Couple au litre (mkg/l)	14,5	8,9
CARROSSERIE - CHÂSSIS		
Suspension AV	McPherson à triangle inférieur et barre stabilisatrice,	McPherson à triangle inférieur et barre stabilisatrice
Suspension AR	jambe McPherson, 2 leviers transversaux, 1 tirant et barre stabilisatrice	triangles superposés, barre de pince et barre stabilisatrice
Direction	crémaillère, assistée	crémaillère, assistée
Tours de volant	3 1/4	3 1/2
Freins AV/AR	4 disques, ventilés à l'AV	4 disques, ventilés à l'AV
Antiblocage	Electronique Bosch	Bendix électronique
POIDS contrôlé/construteur		
Total (kg)	1450/1430	1510/1460
Répartition AV/AR	875/575	935/575
RAPPORT POIDS/PUISANCE		
(kg/ch DIN)	6,9	7,55
DIMENSIONS - CAPACITÉS		
Longueur/Largeur/Hauteur (mm)	4555/1760/1400	4323/1729/1417
Empattement/Voie AV/Voie AR (mm)	2660/1515/1488	2800/1527/1525
Jantes	6 J 15	7 J 16
Pneumatiques	195/65 ZR 15	205/55 ZR 16
Réservoir d'essence (l)	70	80
PRIX, ÉQUIPEMENTS ET OPTIONS (F)		
Prix de base (F)	217700	245400
Puissance fiscale (CV)	9	16
Toit ouvrant électrique	5700	4950
Climatisation	série	13000
Sièges chauffants	série	série
Intérieur cuir	10500	série

V6 PRV n'est pas exceptionnel, et si on peut lui reconnaître des performances de très bon niveau pour un V6 atmo, il faut bien admettre que d'une manière générale il se situe en léger retrait par rapport aux meilleures mécaniques concurrentes. Un progrès à signaler cependant : les à-coups à bas régime qui caractérisaient les premières versions ont pratiquement disparu, rendant la conduite en ville beaucoup plus agréable.

Mais s'il est très plaisant de disposer de beaucoup de puissance et d'un couple infernal, il faut être également en mesure d'exploiter tout cela sur la route. C'est là tout le problème des Alfa 164 et hélas, la V6 Turbo ne fait pas exception. Oh, bien sûr, on est désormais très loin du comportement scabreux des premières versions, et la motricité peut même être considérée comme acceptable pour une traction de cette puissance. Cela dit, le train avant manque encore de rigueur, et les effets de couple dans la direction sont tels que la voiture louvoie dès que l'on appuie avec force sur l'accélérateur.

**Bien qu'en progrès,
le comportement de
l'Alfa reste très
perfectible, surtout face
à LA référence.**

De même, l'amortissement n'offre pas toute l'efficacité requise, et si on n'a pas pris soin de mettre très franchement la voiture en appui, le comportement sera perturbé par de multiples changements d'assiette. Le phénomène n'a certes rien de dangereux, mais il n'est pas très rassurant et contraste avec l'étonnante facilité de la 605.

La Peugeot a sans conteste démodé toutes les tractions avant dans sa catégorie. Aucune n'est aussi vive en entrée de courbe. On est certes loin — et c'est tout à fait normal — du dynamisme d'une 205 ou d'une 309 GTI en pareil cas, mais le train arrière de la 605 n'en reste pas moins d'une mobilité tout à fait remarquable, et permet à cette grande berline de faire preuve d'une agilité étonnante. De plus, la motricité est sans reproches, grâce aussi à l'adoption d'une monte pneumatique beaucoup plus sportive que sur l'Alfa (des 205/55 contre des 195/65) et d'un amortissement bien conçu. Toutes ces caractéristiques confèrent à la Peugeot une efficacité souveraine sur la route d'autant que le freinage est à la fois puissant et endurant.

On ne peut hélas pas en dire autant pour l'Alfa qui souffre d'une capacité de ralentissement en-dessous de la moyenne et d'une résistance à l'échauffement insuffisante.

Comme on pouvait s'y attendre, les deux voitures ont particulièrement soigné le confort de leurs occupants. Les très bons sièges en cuir de la Peugeot offrent une assise plus ferme qu'à l'habitude, et permettent de longs trajets sans la moindre fati-

atteint leurs objectifs en mettant au point un excellent moteur turbo à la fois agréable à utiliser et très performant. Les Alfistes regretteront simplement le bruit très feutré de ce V6 (on est loin des envolées musicales du trois litres) qui a tout de même le

mérite de rendre la berline italienne très silencieuse.

Une caractéristique qui n'est pas le meilleur atout de la 605 SV 24, dont le niveau sonore est un peu élevé pour la catégorie. De même l'agrément du

re marquable.



*La 164 et la 605
sont assurément
les deux plus
belles voitures
de la catégorie.*

le verdict des longs parcours renvoie nos deux
rivaux dos à dos.

***La Peugeot est très
homogène mais hélas
un peu trop chère.***

En matière d'équipement, le statu-quo est de mise, puisque l'on trouve de série sur les deux voitures l'ABS, les quatre vitres électriques, les jantes alu et les sièges électriques chauffants. Seules différences : l'Alfa dispose de l'air conditionné alors que la Peugeot a opté pour les sièges en cuir de série. Reste qu'en dépit de cette similitude d'équipement la 605 coûte 30 000 F de plus que la 164. Une différence qui fera sans doute réfléchir les acheteurs, d'autant que l'italienne est une 9 CV contre 16 à sa rivale.

Belle, confortable et bien équipée, l'Alfa 164 V6 turbo offre surtout un étonnant rapport prix/performance. Son moteur 2 litres est une incontestable réussite. Mais ses qualités routières restent en-dessous de la moyenne. Moins performante et hélas beaucoup plus chère, la 605 SV 24 s'avère pourtant plus homogène, et demeure la traction de référence dans la catégorie.

S.R.



PERFORMANCES MESUREES	Alfa Romeo 164 V6 turbo	Peugeot 604 SV 24
VITESSE MAXI (km/h)	234	237
ACCÉLÉRATIONS (secondes)		
400 m	15"4	16"0
1000 m	28"0	29"4
0 à 100 km/h	8"0	9"0
REPRISES de 100 à 140 km/h réels en 5"		
	8"3	13"5
REPRISES à partir de 50 km/h réels en 4"		
(400/1000 m)	15"8/28"8	16"8/31"1
CONSOMMATION		
Conduite sportive (l/100 km)	Autonomie à ce rythme	
	18 (400)	17 (+ 450)
Normes UTAC (90/120/cycle urbain)		
	7,1/9,2/11,7	7,8/9,6/15,5

gue. Les conducteurs sportifs leur reprocheront toutefois un certain manque de maintien en virage, et surtout une assise un peu haute. La 164 est logée à la même enseigne avec également d'excellents sièges mais placés là encore trop haut pour être

totallement satisfaisants. Nos deux berlines sont quoiqu'il en soit d'excellentes grandes routières, et abattre des kilomètres à leur volant est un régal. L'Alfa, suspendue avec moins de fermeté que la Peugeot peut paraître à priori plus confortable mais