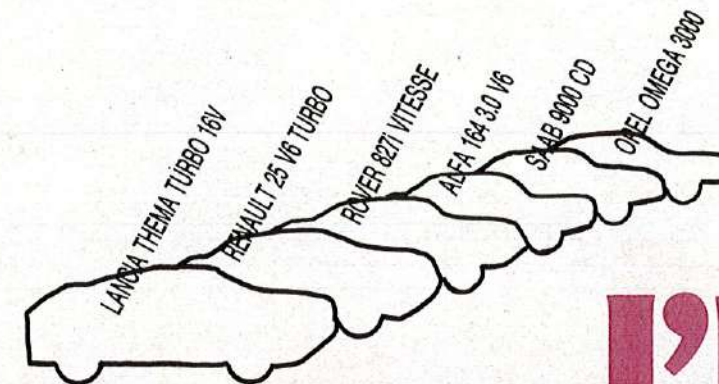


essais

TEXTE YVES BEY-ROZET/PHOTOS LAURENT LACOSTE



La Lancia Thema fait peau neuve. Pas de bouleversement mais des phares moins hauts qui lui donnent l'air de plisser les yeux avant de fondre sur sa proie. Il faut dire que si elle ne manquait déjà pas de coeur, elle a fourbi de

L'EUROPE DES SIX

nouvelles armes. Un super moteur qui nous confirme qu'en Italie on continue d'aimer la belle mécanique. Mais aussi une excellente suspension « électronique », pour tenter de faire oublier qu'elle n'a toujours que deux roues motrices, à l'avant qui plus est.

Pour lui donner la réplique, un assortiment européen de valeurs déjà établies ou en quête d'image. Si l'on range à part l'étonnante 8.32 à moteur Ferrari, la Thema Turbo 16V représente le haut de gamme. Aussi avons-nous volontairement omis les Mercedes 300 E et autres BMW 535i, qui tirent dans une autre catégorie et évoluent sur d'autres sommets, ne serait-ce que par leurs tarifs vertigineux. Autre oubliée, la Ford Scorpio 2.9 4x4 qui a contre elle une mécanique antédiluvienne mais pour elle une transmission intégrale et une excellente finition, moyennant un prix compétitif. L'Audi est à cheval. A puissance équivalente, la 200 Quattro (200 ch) dépasse les 300 000 F. A prix équivalent, la 100 Quattro (138 ch) compte sur ses quatre roues motrices pour compenser sa puissance moindre. En France, les cousines PSA, les Citroën CX et Peugeot 505, finissent leur carrière et seront remplacées en 89 par les « DX » et « 605 ». Il reste une belle brochette de grandes routières, dont trois, la SAAB, la Lancia et l'Alfa, sont développées sur la même base – commune aussi à la Fiat Croma. L'Alfa 164, une fringante italienne (encore de la belle mécanique). L'Omega, une allemande méconnue en France, comme la plupart des Opel. La Rover Vitesse, un intéressant mariage de technique japonaise et de finition britannique. La SAAB 9000, une robuste suédoise. Enfin la Renault 25, une confortable française. La chaude confrontation s'est déroulée sur les autoroutes italiennes et les routes de Toscane, avec une incursion de l'autre côté des Apennins, sur les plages de l'Adriatique qui ne sont en fait qu'à quelques longueurs de spaghetti. C'est déjà un programme.



MATCH DES GRANDES ROUTIÈRES

MATCH

LA PLUS BRILLANTE: LA LANCIA

Ici se dévoilent les caractères qui établissent une première hiérarchie. Ils sont dus à des mécaniques (presque) toutes sophistiquées qui procurent des performances de haut niveau. Pas seulement une vitesse de pointe que l'on n'a pas toujours la possibilité, ou l'envie, d'exploiter mais aussi la rapidité avec laquelle on peut atteindre son allure de croisière et surtout les reprises, etantes de sécurité et de confort. En un mot, d'agrément.

1^e : la Lancia n'a que 4 cylindres mais quel tempérament ! Son nouveau moteur a des tripes et s'en prend aux vôtres quand il s'exprime. Quelle race : double arbre à cames en tête commandant 4 soupapes par cylindre, le tout gavé par un turbo. Comptez une bonne rasade de sang latin... c'est très très chaud. Plus puissant, 20 ch, plus rageur mais aussi plus vigoureux (près de 33 mkg à 2 000 tr/mn) et plus souple à la fois, ainsi se présente le nouveau « turbo » Lancia. Chapeau ! De la belle ouvrage. La Thema reste la plus légère et joue les dragsters de la bande.

2^e : l'Alfa, sa soeur par alliance, est très proche dans ce chapitre. Elle n'a ni turbo ni 4 soupapes par cylindre ni même de double arbre et pourtant... A lui seul, son V6 est un poème et ne demande qu'à le hurler. Pas de doute, lui aussi est tombé dans l'Agip quand il était petit. Cet atmosphérique de haute race est le plus puissant du plateau et propulse la carrosserie la

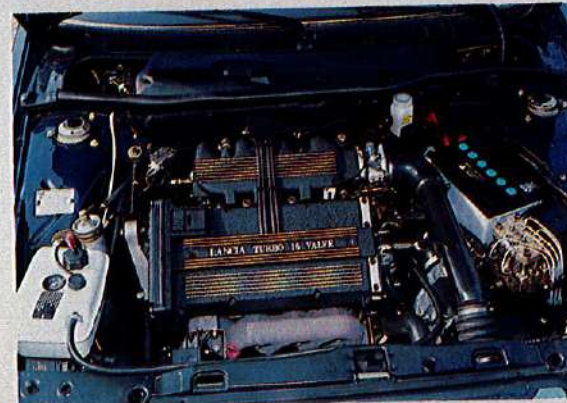
plus aérodynamique. Il donne à la 164 un petit avantage en vitesse, tout en lui permettant de très bien figurer en accélérations. Lors des reprises, bien qu'exempt de tout temps de réponse par rapport aux meilleurs suralimentés, il est net qu'il n'a pas leur pêche.

3^e : la Renault émet une jolie sonorité, typique des 6 cylindres en V calés, contre nature, à 90°. Son V6 n'est pas un monstre de puissance pour un turbo. Efficace, il n'a aucun mal à emmener vigoureusement une caisse relativement légère. Performances remarquables.

4^e : la Rover dont le moteur Honda est encore plus noble que l'Alfa, sur le papier. Il n'a que deux simples arbres à cames en



Le moteur de la Lancia : de la dynamite ! L'association turbo et 16 soupapes procure une belle puissance et, surtout, un couple colossal.



tête mais qui actionnent la bagatelle de 24 soupapes. Beaucoup de classe, avec en prime un joli bruit, dans le même registre que le Renault (V6 à 90° aussi). Avec sa cylindrée et sa courbe de couple revue, le 2,7 litres affiche une belle vigueur lors des reprises. Pourtant, malgré ses culasses multi-soupapes, il ne délivre pas une puissance spécifique (66 ch/litre) supérieure à celle de l'Alfa plus rageur. Très aérodynamique, la Rover Vitesse est rapide mais,



Mécanique vigoureuse mais un peu brutale pour la R 25. Charme et envoiement, pour le V6 atmosphérique Alfa.

lourde, elle marque le pas en accélération.

5^e : la SAAB recèle un chef-d'œuvre de mécanique. Turbo et 16 soupapes comme chez Lancia.

Mais ces sacrés Italiens ont dégotté une bonne poignée de mkg supplémentaires. Le temps de réponse du moteur suédois est sensiblement plus long. Si la 9000 CD réalise des performances honorables malgré son poids conséquent, elle est moins agréable à conduire sur ce plan strictement mécanique.

6^e : l'Opel souffre de son antique moteur tout en fonte. L'inertie n'en est pas aussi rétro que celle du V6 Ford mais franchement obsolète tout de même. Ce 6 cylindres (c'est déjà ça) fonctionne et l'Omega 3000 se déplace convenablement. Vivement la classe 24 soupapes (Salon de Genève 89 ?).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES	Alfa Romeo 164 V6	Lancia Thema Turbo 16 V	Opel Omega 3000	Renault 25 V6 Turbo	Rover 827i Vitesse	SAAB 9000 CD
Moteur (nombre de cylindres)	6 en V à 60°	4 (2 arbres d'équilibrage)	6 en ligne	6 en V à 90°	6 en V à 90° (Honda)	4
Culasse (s)	2 simples	16 soupapes double turbo	fonte simple	2 simples turbo	24 soupapes 2 simples	16 soupapes double turbo
Arbre(s) à cames en tête	—	—	—	—	—	—
Suralimentation	—	—	—	—	—	—
Cylindrée (cm³)	2 959	1 995	2 969	2 458	2 675	1 985
Alésage x course (mm)	93 x 72,6	84 x 90	95 x 69,8	91 x 63	87 x 75	90 x 78
Puissance (ch à tr/mn)	192 à 5 600	185 à 5 500	177 à 6 600	182 à 5 500	177 à 6 000	175 à 5 300
Puissance au litre (ch)	65	93	60	74	66	88
Couple max. (mkg à tr/mn)	25 à 3 000	32,6 à 2 500	24,5 à 4 400	28,6 à 3 000	23,2 à 4 500	27,8 à 3 000
Transmission (roues motrices)	AV	AV	AR	AV	AV	AV
Châssis	205/55 VR 15 (option)	195/60 VR 15	205/65 VR 15	205/60 VR 15	205/60 VR 15	195/65 VR 15
Pneumatiques	—	option	—	—	—	—
Amortissement contrôlé	—	—	—	—	—	—
Carrosserie	0,61/0,30	0,66/0,32	0,64/0,30	0,68/0,33	0,61/0,30	0,70/0,34
SCx (m²)/Cx	—	—	—	—	—	—
Poids en ordre de marche (kg)	1 385	1 285	1 420	1 345	1 450	1 450
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,2	6,9	8,0	7,4	8,2	8,3
PERFORMANCES (Montlhéry)						
Vitesse maxi (km/h)	230	229	223	226	226	225
Accélérations						
400 m départ arrêté	15"8	15"0	16"3	15"4	15"9	15"9
1 000 m départ arrêté	28"8	27"6	29"5	28"5	29"4	29"1
Reprises						
de 40 à 100 km/h réels en 4 ^e	15"3	12"5	13"8	10"9	12"6	14"2
de 80 à 120 km/h réels en 5 ^e	16"2	9"5	12"8	10"1	12"3	11"5
CONSUMMATION (l/100 km)						
Circuit AAT (moy. 100 km/h)	13,2	14,7	11,9	14,5	14,0	13,7
Autonomie (réservoir)	480 km (70)	420 km (70)	580 km (75)	450 km (72)	440 km (68)	450 km (68)

MATCH

LA PLUS SÛRE: L'OPEL

Ici, il s'agit d'offrir le meilleur compromis entre l'efficacité pure et la facilité de conduite. Il ne suffit pas d'avoir un gros potentiel d'adhérence dans une courbe, sèche qui plus est. Il faut aussi se montrer

équilibrée et prévenante lorsque la limite est atteinte, en particulier sur route glissante. Il va sans dire que le freinage ne compte pas pour de la margarine. D'ailleurs, toutes adoptent l'anti-blocage en série.

1^{re} : l'Opel Omega 3000 n'a pas la mécanique la plus passionnante, il s'en faut de beaucoup, mais sa partie cycle compense largement. Grandes courbes lisses bordées de futur Chianti, mais sèches, ou étroits lacets arrosés d'eau de pluie... Qu'importe. Avec entrain au saut du lit, nous avions envie d'entreprendre notre raid au volant de l'Opel. Avec fatigue le soir (dur métier !), c'était toujours elle que nous avions le désir de ramener à la base. Plus la route glisse, plus elle est facile et agréable à conduire par rapport aux cinq autres, toutes tractions (avant). Son freinage est l'un des

plus mordants. Son ABS permet de sentir et d'entendre les pneus flirter avec la limite de blocage. C'est rassurant. **2^e : la Lancia Thema Turbo** a deux visages. En version standard, elle n'est pas une mauvaise traction mais la rage de son moteur submerge complètement son train avant. Équipée - c'est impératif - de la suspension à amortissement contrôlé, elle repousse les limites de la traction. Mais dès que ça glisse, elle reste loin de la panacée dans cette catégorie de berlines puissantes. Grâce aux jantes de plus grand diamètre (15 pouces contre 14 sur l'ex-Turbo ie), elle a

progressé en motricité et a pu adopter de plus gros freins : ceux de la Thema 8.32. Très appréciable en puissance et endurance, comme au toucher.

3^e : la Renault 25 Turbo s'est fait coiffer par la Thema et son joker, la suspension « électronique », que Renault développe par ailleurs activement. Très bien chaussée, elle bénéficie d'amortisseurs remarquables. Douceur et efficacité. Mais, réglée très souple, elle accuse les coups de boutoir de son turbo et manque aussi de motricité sur route glissante. Elle dispose d'un gros potentiel mais réclame une

conduite particulièrement coulée. **4^e : la Rover 827i Vitesse** se montre saine et équilibrée. Par rapport à la 827i 4 portes, elle a bien progressé. Grâce à des barres anti-roulis plus efficaces

(+ 100 % à l'arrière !) et des pneus plus performants. Toutefois, l'amortissement reste perfectible. Encore un effort. **5^e : la SAAB 9000 CD** s'est dégradée en comparaison de la Turbo 16 « 2 volumes ». Suspen-

sions assouplies, pneus plus étroits et aux flancs plus hauts, poids supérieur et porte-à-faux arrière augmenté : tout y est pour que cette SAAB, remarquable à l'origine, perde de sa maniabilité et de son efficacité. Son moteur assez violent lui pose plutôt des problèmes de motricité (il lui en reste toujours plus qu'à une Volvo, ce qui ne semble pas pouvoir effleurer l'esprit de M. Sarre). Moins convaincante, elle reste sûre.

6^e : l'Alfa 164 V6 n'a pas un comportement à la hauteur de son moteur. Pas toujours stable en ligne droite, elle est franchement survireuse en courbe (léger l'arrière !). Comme si Alfa voulait se cacher d'avoir converti son haut de gamme à la traction. Il n'y a effectivement pas de quoi être fier. Quand on ne semble plus capable de réaliser une propulsion moderne, on se garde surtout de construire une traction puissante. Réactions de direction, motricité déplorable : on ne reconnaît même pas la base commune aux SAAB 9000 et Lancia Thema. En cas d'urgence, le freinage n'est pas plus rassurant.



Les 2 volumes se comportent mieux que les 3 volumes ; la Vitesse est en progrès, la 9 000 CD en régression



PROPULSION, TRACTION OU INTEGRALE ?

Le temps où les propulsions pouvaient être redoutées à cause de leurs roues arrière motrices est révolu. Si l'on excepte quelques survivances, parfois encore équipées d'un essieu rigide comme certaines Lada ou Volvo, ces automobiles ont, parallèlement aux pneumatiques, énormément progressé les dernières années. Sans aller chercher les Mercedes 190 et 200/300 ou les récentes BMW Série 5 et 7 qui passent sans problème des puissances élevées, voire colossales pour ces dernières, l'Omega en est une parfaite illustration. A l'accélération, une voiture se cabre. Il y a un transfert de masse sur l'arrière. Les roues motrices d'une propulsion se chargent. Celles d'une traction se délestent ; gênant. A ce niveau de puissance, les tractions ont du mal à transmettre tout le couple par terre. Même sur route mouillée, où le transfert est plus faible, elles restent handicapées par rapport aux propulsions. Il n'y a guère que la neige et le verglas-adhérence proche de zéro avec des pneus « été » et cabrage

quasi nul - pour leur donner l'avantage. Pour autant, on ne peut rien reprocher à l'Audi 200 et ses 200 ch. Car ceux qui ne sont pas satisfaits de sa motricité n'ont qu'à choisir la version Quattro, juste un peu plus chère : 300 000 F au lieu de seulement 260 000 F... Quant à l'étonnante Thema 8.32 dont le moteur Ferrari dégonflé développe encore 215 ch, il serait pour le moins dommage que la version à 4 roues motrices ne voie jamais le jour. En effet, pour améliorer le pouvoir de traction des... tractions, il n'y a que la transmission intégrale. Ainsi la nouvelle Audi V8 (250 ch) n'est-elle que Quattro.

LA SUSPENSION « ELECTRONIQUE »

Le dispositif développé avec le fabricant d'amortisseurs Boge a déjà été présenté sur les BMW M 635 et Lancia Thema 8.32. Plus rien à voir avec les premiers systèmes d'amortissement variable qui tiennent du gadget - en gros, un bouton permet de choisir entre deux ou trois valeurs, de Sport à Confort, dont aucune n'est correctement adaptée à la raideur (figée) des

ressorts. Ici, l'efficacité des amortisseurs varie à chaque instant, en fonction de la situation de la voiture (accélération, freinage, braquage...). La Thema Turbo 16V en est transfigurée. Au point que nous ne la concevons qu'équipée de ce dispositif qui reste une option dans certains pays. En France par exemple, cette option inclut... l'air conditionné (« j'vois pas l'rapport »). L'instigateur de ce coup de génie a visiblement tout compris. Les boutons Auto et Sport qui ornent le tableau de bord ne servent heureusement à rien. Ils ne sont là que pour justifier le supplément. En effet, la position Sport n'apporte rien, puisque sur Auto le tarage le plus efficace est sélectionné si nécessaire et... automatiquement. Plus intelligent encore sera le dispositif sur lequel travaillent conjointement Monroe (amortisseurs) et Bosch (électronique). Chaque amortisseur dispose de ses propres capteurs et calculateur qui le pilotent indépendamment des autres. Beaucoup plus intelligent encore : la suspension « active ». Ici, tout réfléchit et s'adapte : amortissement mais aussi raideurs (anti-roulis compris). Le fin du fin.

La propulsion, c'est beau quand c'est bien fait. Seule au milieu d'une meute de tractions, l'Omega en apporte la preuve. Motricité, stabilité, freinage sont sans reproche. La vocation de l'auto peut cependant être jugée un peu sportive.



MATCH

LA PLUS AGREABLE: LA ROVER

Encore un compromis à réaliser : entre la souplesse et l'efficacité de la suspension, le moelleux et le maintien des sièges, la légèreté et la précision de la direction assistée. Entre autres...

1^{re} : la Rover Vitesse réalise un score grâce à sa suspension améliorée. Ses passagers sont moins ballotés car le roulis de la caisse est beaucoup mieux maîtrisé. Tandis que la paresse des amortisseurs nuit plus à l'efficacité qu'au confort. La position de conduite est impeccable et les sièges maintiennent bien. La direction est un peu trop assistée à basse et moyenne vitesses.

2^e : l'Opel Omega 3000 est la préférée de certains, malgré sa définition plus sportive. Preuve que l'un n'empêche pas forcément l'autre. Cela grâce aux réglages en hauteur du volant et du siège qui permettent de se concocter une position parfaite. Grâce aussi à la remarquable direction à assistance progressive (dégressive en fait). D'autres peuvent la trouver trop sportive, avec un amortissement assez sec et des débattements limités. Mais plus la route est tourmentée, plus l'Omega est appréciée. Elle devient la plus légère à conduire, vire à plat et offre de véritables sièges-baquets.

3^e : la SAAB 9000 CD est la troisième et dernière à permettre une position de conduite correcte, un peu haute, et offrir des sièges bien dessinés. En revanche, les mouvements de la caisse commencent à prendre de l'amplitude. Les trois dernières commencent par pécher avec la position de conduite qu'elles offrent. Assises

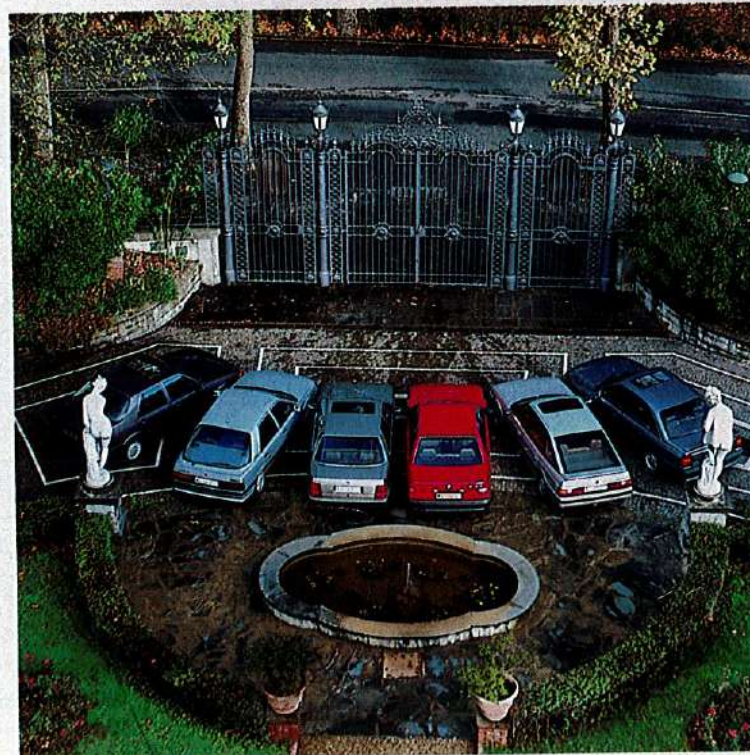
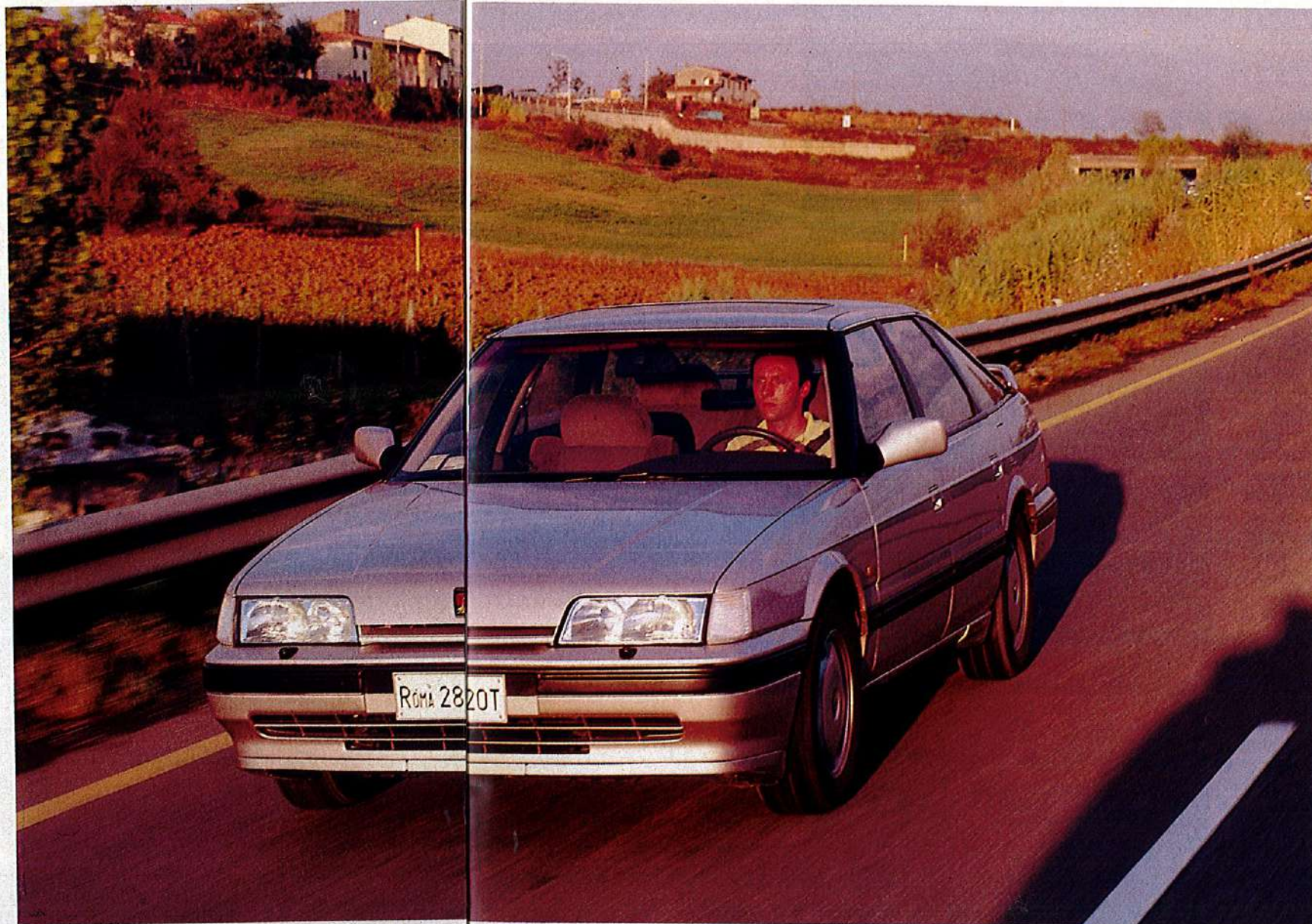
trop horizontales. Dossiers aux soutiens et maintien faibles. Volant trop éloigné obligeant à conduire bras tendus, jambes tendues ou dossier vertical.

4^e : la Renault 25 Turbo a une suspension remarquable. Pas du

TURBO ET CONFORT : CONCILIAIBLES ?

Quand on enfonce l'accélérateur, un moteur turbocompressé ne réagit pas instantanément. Il faut que le surcroît de gaz d'échappement lui parvienne. Mais quand la turbine se met à accélérer, ça déménage. Beaucoup plus qu'avec un moteur « atmosphérique » qui, respirant par ses propres moyens, réagit instantanément et de manière plus progressive. Alors, toutes les automobiles peuvent-elles s'accommoder de l'effet turbo ? Les tractions moins que les autres, si elles tiennent à préserver leur motricité. En fait, les limousines confortables se marient mieux avec un gros atmosphérique qui les secoue moins. Encore faut-il que le constructeur en possède un ou soit disposé à investir lourdement (il est plus économique de suralimenter ce qui existe). Et puis la fiscalité est souvent inique, ne prenant en compte que la cylindrée, plutôt que la puissance développée ou... le prix d'achat. L'Alfa 164 utilise entre autres le moteur de l'ancienne Thema Turbo (ce n'est pas heureux car il est beaucoup trop violent pour la qualité du train avant ; à éviter). La réciprocité ne joue pas et le beau V6 Alfa Romeo reste l'apanage de la 164/3 litres. Pour la Thema, les motoristes Lancia ont concocté un véritable bijou. Avec la nouvelle culasse à 16 soupapes, ils ont gagné 20 ch sans augmenter le diamètre du turbo. Au contraire, ils utilisent un plus petit qui diminue le temps de réponse. Bien que progressif, ce moteur est violent et s'accommoderait mieux d'une propulsion ou encore d'une... Intégrale (dans la Delta 4 roues motrices, il développera même 200 ch !).

Il fait bon vivre dans nos grosses berlines. Spacieuses et plutôt bien suspendues, elles savent cajoler leurs passagers. La docilité de sa mécanique nipponne est un plus pour la Rover.



CARROSSERIE (m)	Alfa Romeo 164 V6	Lancia Thema Turbo 16 V	Opel Omega 3000	Renault 25 V6 Turbo	Rover 827i Vitesse	SAAB 9000 CD
Longueur	4,55	4,59	4,69	4,71	4,69	4,78
Largeur	1,76	1,75	1,77	1,81	1,73	1,76
Hauteur	1,40	1,43	1,45	1,41	1,40	1,42
HABITABILITE (cm)						
Largeur aux coudes AV/AR	146/146	145/144	151/153	157/154	146/144	150/149
Garde sur sièges AV/AR	92/84	95/85	96/91	90/83	93/88	96/88
Distance moy. dossiers AV-AR	73	72	75	77	74	74
Espace moy. jambes AR	23	23	25	28	25	22
Coffre (valises Delsey en dm ³)	450	495	470	435	405	510
Hauteur du seuil	83	62	66	81	69	62

tout sportive mais franchement confortable. Un tapis volant. Mais on est mal assis sur ce tapis. Mieux vaut s'installer à l'arrière. Pour ceux qui conduisent par chauffeur interposé, la 25 est de loin la plus agréable.

5^e : la Lancia Thema Turbo dont les atouts résident dans la direction « électronique » et la suspension, à condition qu'elle soit de même provenance. Encore que le roulis reste trop important.

6^e : l'Alfa 164 V6 n'est pas davantage une référence en la matière, malgré un silence impressionnant. La caisse mal amortie semble parfois s'envoler. Et ce ne sont pas les dossiers trop plats qui empêchent d'échouer sur le siège voisin.

Il y a de la place pour les bagages. 1-Alfa, 2-Lancia, 3-Renault, 4-Opel, 5-Rover, 6-Saab. Avantage aux 2 volumes, banquette repliée.



MATCH

LA PLUS COSSUE: LA SAAB

Même si la liste des options proposées par certains modèles est encore longue, celle des équipements de série est généralement conséquente. Pour 20 briques, c'est normal !

1^{re} : la SAAB 9000 CD a perdu beaucoup d'élégance en subissant la greffe d'un gigantesque sac à dos. Son arrière est encore plus lourd que celui de la Thema, dessinée sur la même base avec la collaboration du même Giugiaro. L'habitacle austère est réchauffé par une sellerie cuir de la meilleure qualité. L'impression qui prévaut est celle de la confiance, inspirée par une grande rigueur. Côté équipement, il ne manque rien. Tout est compris - heureusement vu le prix nettement supérieur.

2^e : la Lancia Thema attaque fort. Extérieurement, elle apparaît affinée grâce à ses nouveaux

La Saab justifie son prix en offrant en série les équipements proposés en option par ses concurrentes.

On apprécie le raffinement très britannique de l'habitacle de la Rover.



phares. A l'intérieur, la traditionnelle exécution Alcantara (tissu imitant le daim), jusqu'au pavillon, est déjà très flatteuse et il



Avec une belle planche de bord, la R 25 serait au top sur ce chapitre.



Du style jusque dans l'habitacle sur l'Alfa. Un peu au détriment du fonctionnel.



Style sportif et belle qualité de fabrication pour l'intérieur de l'Omega.

par sa planche de bord. La 25 V6 Turbo nous gratifie en série d'une belle installation Hifi intégrée (6 haut-parleurs), commandée sans lâcher le volant. C'est grand et tellement plus sûr. Dans le même ordre d'idée, la télécommande de verrouillage dans la clé, ça facilite la vie. Un salon roulant - avec quelques fautes de goût.

5^e : l'Alfa 164 est de loin la plus élégante, bien qu'elle soit la seule à ne pas avoir de jantes en alliage de série (mesquin !). La seule originale en tous cas. On ne risque pas de la confondre avec une autre (jusqu'à l'arrivée de la Peugeot 605 ?). La planche de bord ne suscite pas le même enthousiasme et n'a toujours rien d'Alfa. Si l'option « cuir » n'améliore pas le maintien offert par les sièges - ce serait plutôt le contraire - elle a beaucoup de chic car marquée de l'emblème.

6^e : l'Opel Omega semble blindée extérieurement. Dedans c'est sinistre et surtout pas sportif si l'on considère son tableau de bord. On a échappé à l'affichage à cristaux liquides style flipper mais il manque quelques cadrans. Si toutes les voitures essayées sont pourvues de 4 lève-vitre électriques, l'Opel est la seule à ne pas mégoter. Descente et montée (avec sécurité) peuvent être « automatiques » aux 4 portes. Super.

existe une option cuir. L'innovation est apportée par des placages en bois. Le tableau de bord, d'un dessin similaire à celui de la SAAB, est beaucoup plus chaleureux. Ne serait-ce que par son instrumentation complète. La Lancia est bien la seule dans ce cas. Comme dans la SAAB, le volant, fonctionnel mais simplement recouvert de mousse, ne s'imposait pas en pareille compagnie.

3^e : la Rover 827 doit l'essentiel à la Honda Legend mais peut lui en apprendre beaucoup pour ce qui est de l'habitacle. Le tableau de bord n'est pas très aguichant mais l'environnement est attirant. A l'anglaise. Le bois le dispute au cuir (version Option Pack). Bien emballé, ça passe toujours mieux.

4^e : la Renault, plus attirante par son habitabilité remarquable - en particulier à l'arrière - que



Intérieur luxueux pour la Thema. Un volant plus agréable à l'œil et au toucher serait cependant le bienvenu.



	Alfa Romeo 164 V6	Lancia Thema Turbo 16V	Opel Omega 3000	Renault 25 V6 Turbo	Rover 827i Vitesse	SAAB 9000 CD
PRIX (FF)	200 000	175 000	190 140	207 200	185 000	249 000
Catégorie fiscale (CV)	14	9	16	12	14	9
EQUIPEMENTS ET OPTIONS						
Antiblocage	série	série	série	série	série	série
Amortissement contrôlé	non	} 20 000	non	non	non	non
Climatisation	série		12 008	9 340	10 000	série
Jantes alliage	5 000	série	série	série	série	série
Vitres élec. AV/AR	série	série	série (auto)	série	série	série
Verrouillage central	série	série	série	série (télécom.)	série	série
Sellerie cuir	11 000	option	-	9 660	Option Pack	série
Rétro élec. (dégivrants)	série (oui)	série (oui)	série	série	série	série (oui)
Sièges AV chauffants	série	-	série	-	-	série
Toit ouvrant électrique	5 000	option	5 312	4 080	série	série
Trappe à skis	oui (sac)	-	oui	-	non	oui
Alarme	-	-	-	-	série	-
Lave-phares	-	série	série	-	série	série
Banquette AR rabattable	-	op. (1/3-2/3)	-	oui	oui	oui (40/60)
Radio-cassette	-	-	-	série	-	-
Volant cuir	oui	-	oui	oui	oui	-

OMEGA
3000

LA PLUS HOMOGENE: L'OPHEL

*Afficher ses prétentions
quelles qu'elles soient, c'est
bien. Assumer ses
responsabilités c'est mieux.*

1^{re} : l'Opel Omega parce qu'elle s'appelle Sport et s'avère réellement sportive. En tout cas la plus sportive du lot. Pas par les efforts qu'elle réclame, au contraire. Ni à cause de prestations hors du commun : performante, elle a affaire à forte partie. Pas seulement à cause de l'allure qu'elle affiche. Elle confirme plutôt sa vocation par sa position de conduite (qui ne dérangerait pas dans une bourgeoise), par ses sièges-baquets, par les réglages de sa suspension surbaissée et surtout par le comportement le plus alerte. Petite ombre au tableau : des pneus aux flancs trop hauts. Plus grosse bavure : sa mécanique valeureuse mais bien lourdingue. Il ne lui manque en fait qu'une culasse à 24 soupapes, un tableau de bord vraiment sportif et des pneus série 60 ou mieux, série 55.

2^e : la Rover Vitesse n'a pas à rougir de son prénom. Plus agressive que celle de la fade 827i 4 portes et un peu moins banale, sa silhouette a le mérite d'évoquer l'ancienne Rover, la vraie, avec toutes ses tares mais aussi son style et son V8 maison. Le superbe 6 cylindres Honda s'allie à sa remarquable aérodynamique, pour lui donner la vitesse justement mais aussi un véritable agrément de conduite. Britannique, elle l'est dans son habitacle. Plus par l'habillage chaleureux que par le dessin du tableau de bord. Quant à la version Option Pack, elle est totalement luxueuse. En pratique, il ne lui manque que de meilleurs amortisseurs.

3^e : l'Alfa 164 V6, eh oui, très homogène à notre sens. Résolument latine. La noblesse de sa mécanique et la distinction de sa carrosserie n'ont d'égale que la taille de ses défauts. De comportement ou d'aménagement intérieur, par exemple... Difficile de parler d'homogénéité à propos des trois « turbo ». La violence de leur moteur apparaît peu en rapport avec le confort de leur aménagement et surtout, de leur suspension.

ON Y VA?

L'Italie, c'est certain, est un pays béni des dieux. Pas par hasard que le Pape y a élu domicile ! Le café y est plus serré qu'ailleurs, les filles plus aguichantes et les autos plus rouges. Tout en latitude, c'est un pays qui aime jouer avec les contrastes. Il existe pourtant une région plus resplendissante que les autres ; c'est la Toscane. Une nature dont la beauté exceptionnelle résulte d'une harmonie parfaite entre les formes, les couleurs et la lumière qui les met en valeur. Une histoire, aussi, présente dans toutes les pierres. Celles du merveilleux village de San Gimignano ou de la vieille ville de Stienne, célèbre pour sa place du Campo où se dispute tous les ans le palio, impressionnante course de chevaux dont la tradition remonte au Moyen Âge. Celles, encore, de la tour de Pise, défiant les lois de l'équilibre ou, bien sûr, celles de la sublime Florence.

Ville d'art et de culture, capitale de la région, Florence est le point de chute obligatoire pour toute découverte de la Toscane. En passant par Genève et le tunnel du Mont-Blanc, elle est à environ 1 150 km de Paris. 1 148 exactement, en passant par Gênes, et 1 162, par Milan. C'est ce dernier itinéraire que nous avons emprunté. Hormis 80 km de route autour de la frontière, entre Saint-Gervais et Aoste, il est entièrement constitué d'auto-route. Prévoir toutefois une moyenne sensiblement inférieure sur les 480 kilomètres italiens, essentiellement à cause d'une circulation plus lente, plus désordonnée et aussi plus lourde (énormément de camions). Le dernier tronçon, Bologne-Florence, très sinueux, est à cet égard particulièrement redoutable.

Pour ceux qui veulent profiter des charmes de la Côte d'Azur, Florence est à 1 350 km de Paris en passant par Nice, et à 625 de Marseille.

Il faut compter 530 F de péages entre Paris et Florence, dont 135 F pour le seul tunnel du Mont-Blanc (175 F l'aller-retour valable 3 jours). Qui a dit racket ? Dans l'ensemble, l'Italie n'est pas donnée ; les hôtels sont assez chers et l'essence coûte 6,70 F le litre si l'on n'a pas pensé à se procurer des coupons avant de passer la frontière. Mais quel que soit le prix, le principal est d'en avoir pour son argent, pas vrai ?

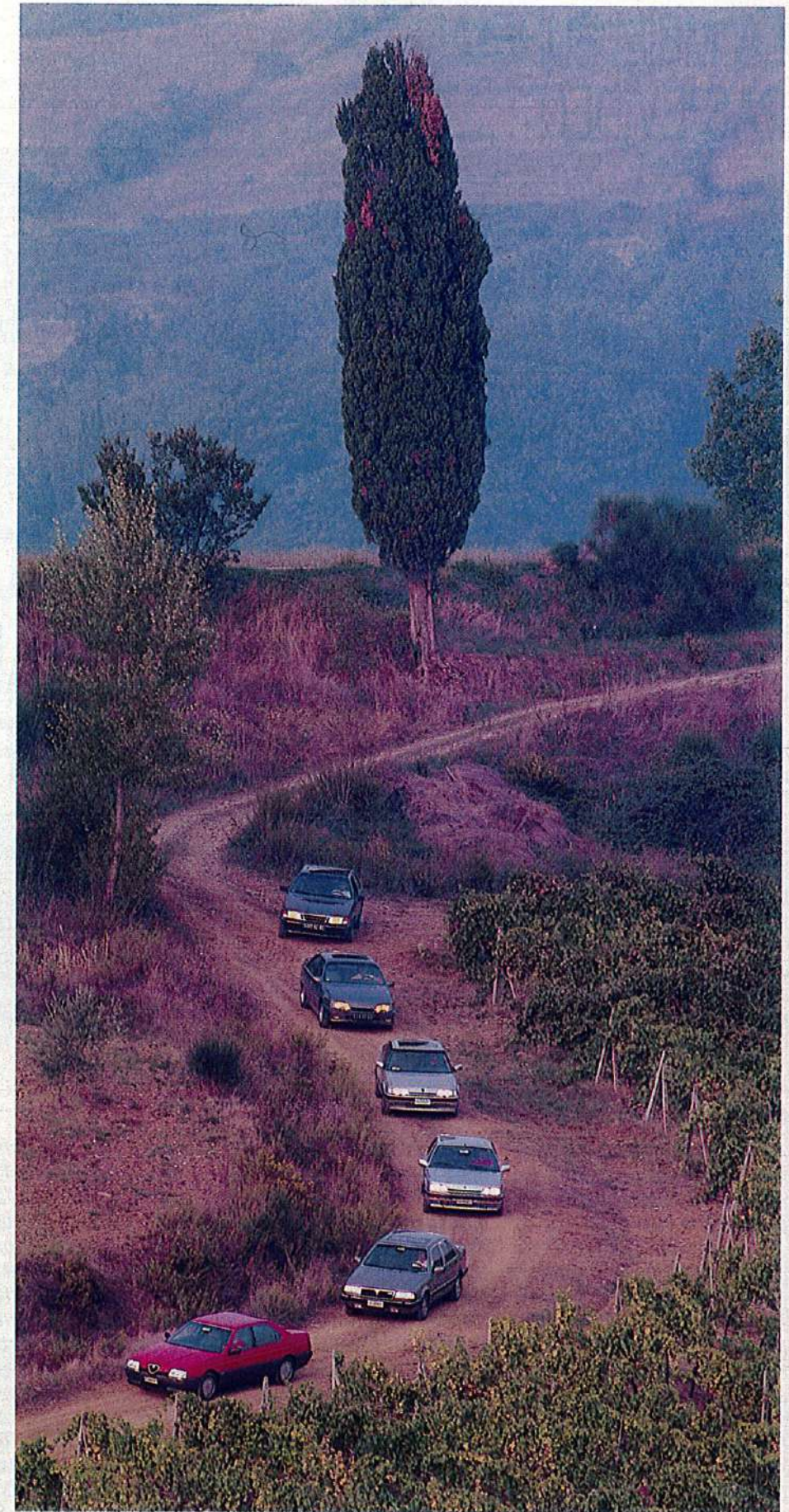
Sachez enfin que nous avons choisi la meilleure saison pour notre escapade florentine : l'automne. La température y est plus douce, la lumière plus ambrée et les couleurs plus chatoyantes. C'est aussi l'époque où la vigne jaunit et où les grappes de Chianti se font lourdes. Une invitation à table. En Toscane, on sait ce qu'est bien boire et bien manger.

Ont participé à cet essai :

Yves Bey-Rozet, François Cardon, Jean-Lou Colin, Erick Courly, Christian Delahaye, Jean-Pierre Gratiot, Laurent Lacoste, Luc Paillard.

MOTEL AGIP : PAS SUPER !

S'il te plaît Monsieur Agip, continue de vendre de l'essence mais pas des chambres. Il vaut mieux s'arrêter dans une station service que dans un motel du même nom. Si l'on n'a vraiment pas le choix, se déguiser en chien pour être mieux reçu, dîner avant ou dehors et surtout ne pas prévoir de prendre un avion le lendemain matin.



MATCH

LA MEILLEURE AFFAIRE : PAS EVIDENT



Alouettes, attention aux miroirs ! La moins chère n'est pas forcément celle qu'on croit. Ce que certaines ne proposent qu'en option, d'autres l'offrent en série. Cela va de la « climate » aux sièges chauffants, en passant par le toit ouvrant électriquement ou la stéréo. A tel point que la SAAB, au tarif repoussant de prime abord, voit les autres se rapprocher si l'on entend de les équiper aussi bien. D'ailleurs, la version « 2 volumes », la 9000 Turbo 16, devient compétitive à 234 000 F en version Luxe (aussi richement dotée que la CD) ou 202 000 F (base). Après tout, elle n'a pas de malle protubérante mais permet tout de même de loger 455 dm³ dans son coffre. Elle est largement dans le coup face

aux autres, tandis que la CD n'a pour elle que sa soute à bagages (ça fait cher du dm³ supplémentaire). Un bon point général : toutes les six sont équipées à l'origine d'un ABS. Alors cette affaire ? Elle peut être représentée par la Lancia, pour le moment la moins chère. Ne vous leurrez pas, elle dispose d'une belle liste d'options, dont l'indispensable amortissement contrôlé à 20 000 F environ (avec en prime, la climatisation... débile l'amalgame !). La Rover peut en représenter une autre. Pour 185 000 F elle fait déjà appel au bois. Moyennant 210 000 F, celui-ci sera rejoint par le cuir ; le tout devenant climatisé.

Le moteur de l'Alfa. Une mécanique qui transpire la passion. De la puissance et du couple sans subterfuges (turbo ou 4 soupapes/cyl.). Un caractère très attachant et une musique envoûtante.



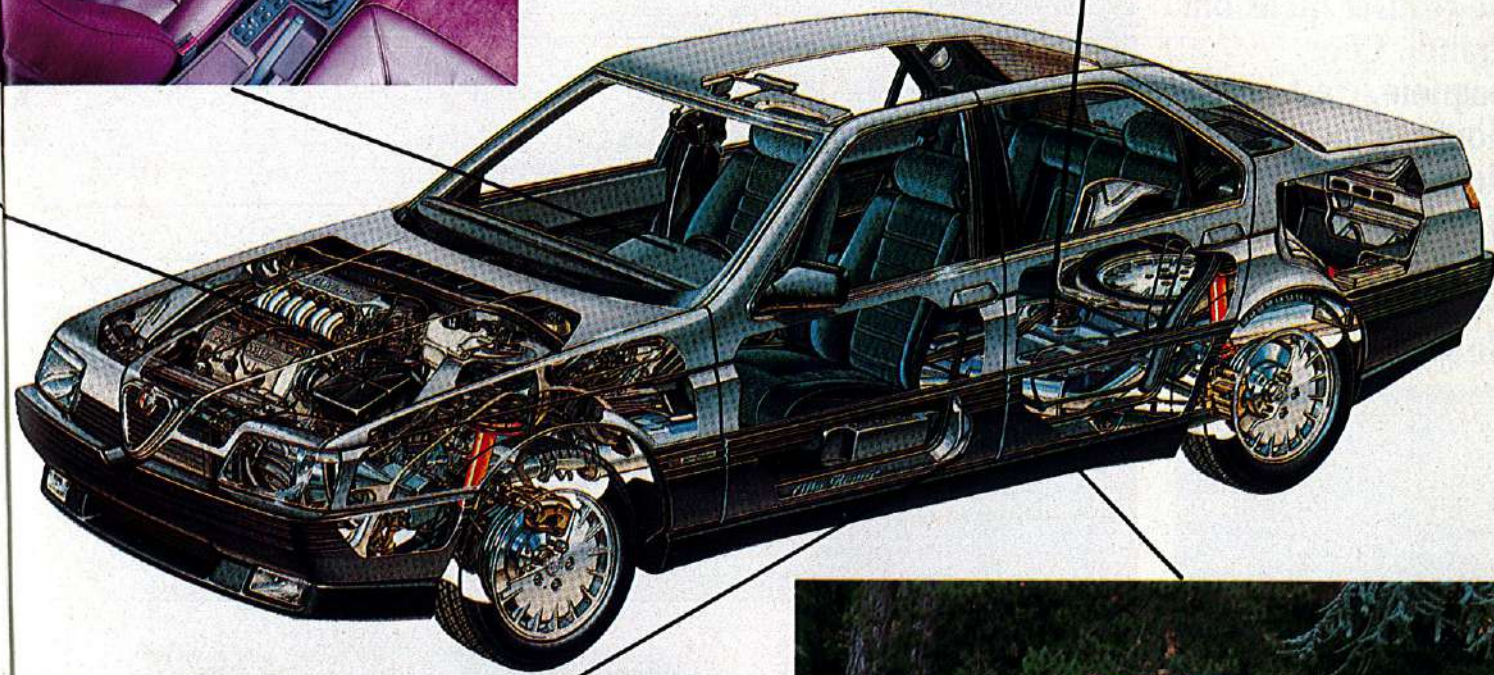
Le luxe de la Saab. Rouler 9000 CD, c'est rouler riche. Original, aussi.



Le confort de la Renault. Excellentes suspensions et quelques équipements intéressants (commande de radio au volant, verrouillage à commande infrarouge).

LA VOITURE IDEALE: L'ALFA OMEGA

Notre sélection n'est pas exhaustive, elle ne va pas de l'Alfa à l'Omega et pourtant... c'est là que pourrait se situer l'idéal, selon ce qui se dégage de la confrontation, amicale, des essayeurs, qui a suivi celle, à couteaux tirés, des six modèles retenus. L'Alfa 164 V6 nous a enthousiasmés par sa ligne et sa mécanique ; l'Omega 3000, par sa position de conduite et surtout son châssis. Sur ce dernier plan, c'est donc une Opel qui a repris le flambeau des excellentes propulsions qu'étaient, il y a bien longtemps, les Alfa Romeo.



Le comportement de l'Opel. La seule propulsion de notre match. La plus sportive aussi.



Le bon compromis de la Rover. Prix, performances, comportement, confort, habitabilité : elle marie le tout au mieux.

POINTS DE VUE

● La 164 en tête pour son homogénéité avant tout. Une séduction inévitable, forte de la personnalité très attachante de son V6 (progressif, musical... un régal !), de sa ligne extérieure originale et de son agencement intérieur, logique à souhait. Et pour m'achever, cette voiture est silencieuse. Il ne manque qu'un train avant plus rigoureux pour convaincre à 100 %. En deux : l'Omega. Pour sa sécurité active, son équilibre « sur le fil », son comportement facile pour une propulsion et donc, son efficacité.

● Dommage que la puissance et la transmission soient en retrait. Un mot sur l'intérieur, agréable bien qu'on s'y sente plus à l'étroit que dans les autres. En trois : la Rover. Le six cylindres Honda est vraiment brillant, le comportement rassurant et l'intérieur... japonais ! Une auto discrète mais pas timide. Derrière, je placerai la Thema. Avant tout un moteur lui permettant des accélérations impressionnantes. Mais les réactions de la caisse et une petite lourdeur seront difficiles à maîtriser par le conducteur moyen. Sinon, comme

sur la SAAB, l'habitacle clair, vaste, mais faussement chic, invite plus à la détente qu'à l'agressivité. En cinq, la Renault pour son équipement intérieur, sa puissance - quoiqu'un peu brutale - et ses bonnes qualités routières. Mais comment ne pas être rebuté par cet intérieur laid et des bruits aérodynamiques épouvantables à haute vitesse. Et en queue, la SAAB. Aucun défaut particulier mais pourquoi payer 50 000 F de plus pour des performances et un agrément, au mieux équivalents ?

● Si vous êtes mélomanes et amateurs de belles sculptures, la 164 vous séduira par son exaltant moteur et sa ligne à couper le souffle. Dommage que son châssis, lui, ne soit pas digne d'une Alfa ! La Thema Turbo 16V fait preuve d'une remarquable homogénéité n'excluant pas un certain brio. Mais quelles que soient les qualités de ce nouveau moteur, il lui manquera toujours deux cylindres... L'Omega 3000 se distingue par une efficacité en conduite sportive et un plaisir que seule une propulsion

peut procurer. On en regrette d'autant plus le manque de brio du moteur. Remarquable routière, la R 25 V6 Turbo ne démerite pas face à d'aussi sérieuses concurrentes, bien que son moteur et son train avant commencent à dater. La Rover Vitesse est sans doute le meilleur compromis actuel disponible dans la catégorie. Un bel ensemble de qualités ne peut laisser indifférent. La 9000 CD se situe légèrement en retrait. La vraie SAAB, c'est la version deux volumes : son moteur n'a toujours que quatre cylindres,

mais son comportement routier est plus satisfaisant.

François CARDON

● L'Omega Alfa. J'oublie pour quelques lignes les chiffres et l'objectivité dont nous essayons de ne jamais nous départir dans nos jugements, pour vous livrer, en toute subjectivité, mon choix « côté cœur ». Auto n'y rimant pas avec raison, mais avec passion, celle-ci ne me fait retenir que trois de nos protagonistes. D'abord l'Opel Omega 3000. A mon sens, la plus surprenante

Certes, son moteur et sa boîte de vitesses ne sont pas sans évoquer les bons vieux camions GMC de la dernière guerre, mais son châssis est tout simplement enthousiasmant. Sécurité, rigueur et aussi plaisir, notamment celui de conduire une propulsion, sont au rendez-vous. Et puis, c'est important, la manière dont on y est installé au volant correspond bien à ma notion du confort. Sportif ! Reste à trouver un bouilleur à mon auto. Parmi les six que l'on me propose, seuls les deux Italiens m'émeuvent vraiment. Celui de la

Lancia Thema par son brio vraiment exceptionnel, celui de l'Alfa 164 par sa personnalité, ô combien attachante. Sa rage, son punch, sa musique... allez, puisque c'est le cœur qui parle ici, je vote pour lui. De là à dire qu'entre la Thema et la 164, je choisis l'Alfa, je ne crois pas. Un moteur, aussi fabuleux soit-il, ne fait pas une auto à lui tout seul. Chassez-là, elle revient au galop, la raison. Je m'arrête avant de vous parler de la Rover.

Jean-Lou COLIN