



▲ Seul le sigle TD permet d'identifier la version turbo diesel.

La planche de bord n'est pas à la hauteur de l'esthétique générale de la voiture.

Un 2,5 L dopé par un turbo KKK qui lui permet de développer la coquette puissance de 117 ch.



ALFA ROMEO 164 TURBO DIESEL

LE GAZOLE N'A PLUS DE COMPLEXE

On a beau s'appeler Alfa Romeo et cultiver depuis toujours une image sportive, il faut désormais ratisser large, les temps sont durs pour tout le monde. Alors, qu'Alfa fasse du diesel s'il le faut, du moment que l'honneur du trèfle est sauf.

Alfa ne découvre pas le diesel, loin de là, cela fait des années que son catalogue en propose mais, il faut reconnaître que, jusqu'ici, leur diffusion en France est demeurée confidentielle pour ne pas dire clandestine. Et c'est logique, aucune de ces voitures, qu'il s'agisse de la 90 ou de la 75 n'avait d'argument valable à avancer sinon celui d'arborer le fameux trèfle sur calandre. C'est peu, on en conviendra.

Les choses risquent de changer avec l'apparition de la 164 turbo diesel. Cependant, avant d'entamer la relation de cet essai, on doit se poser la question suivante : existe-t-il réellement en France un marché pour des voitures diesel dont le prix dépasse 150 000 F ? Question qui s'applique également à Citroën, Lancia et à fortiori Mercedes pour s'en tenir aux principales rivales de la 164 TD. En effet, le client susceptible d'investir cette somme déjà relativement importante ne doit guère se soucier d'économiser quelques dizaines de francs à chaque plein. En fait, ce type de voiture conviendra principalement à de très gros rouleurs professionnels, de ceux qui accomplissent plus de 50 000 km par an. Ils ne sont pas légion. La fameuse fiabilité des moteurs diesel ? Sans la remettre en cause, il faut reconnaître que les moteurs à essence modernes ne leur cèdent désormais en rien sur ce plan.

Cependant, il faut reconnaître que les voitures diesel ne sont plus traitées en parents pauvres

de la gamme et qu'elles sont même aussi séduisantes que les voitures à essence.

Ainsi cette Alfa 164. Sans en refaire l'histoire, rappelons que cette voiture est issue d'un

projet commun réunissant Saab, Fiat, Lancia et Alfa Romeo qui, pour d'évidentes raisons d'économie, avaient décidé de s'associer pour construire en commun une plate-forme. Dernière née de la bande après la Saab 9000, la Lancia Thema et la Fiat Croma, l'Alfa 164 est sans conteste la plus réussie esthétiquement.

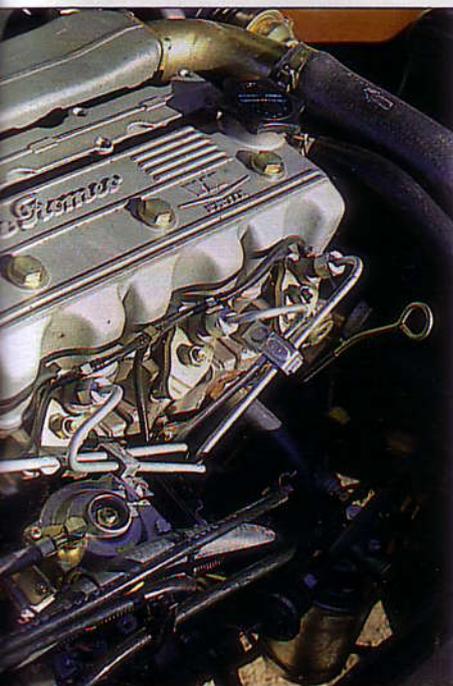
Pininfarina s'est montré en l'occurrence particulièrement inspiré.

Cette grosse (4,55 m de long) et lourde voiture (1 425 kg) possède une ligne très fine due principalement à une ceinture de caisse remontant légèrement vers l'arrière. Ses caractéristiques aérodynamiques avouées sont bonnes mais peut-on s'y fier ? En effet Alfa Romeo, fidèle en cela à son habitude, annonce des Cx et SCx identiques sur toutes ses versions de 164. Ainsi, malgré une traînée de refroidissement supérieure, la 164 TD posséderait un Cx de 0,30 et un SCx de 0,61 comme la 164 Twin Spark. On peut, sans prendre de gros risques, parier plutôt pour un Cx de 0,32.

Côté moteur il s'agit d'un VM de 2,5 L de cylindrée. Avec le renfort d'un turbo KKK doté d'un échangeur de température, sa puissance s'établit à 117 ch à 4 200 tr/mn et son couple maxi de 26,3 mkg culmine à l'excellent régime de 2 500 tr/mn.

Le temps des surprises avec les voitures diesel est désormais révolu. Avec de telles caractéristiques on sait déjà que l'on va avoir affaire à une redoutable cliente. D'ailleurs en vitesse maxi elle nous gratifie d'un 197 km/h, deuxième temps absolu jamais mesuré avec une voiture de tourisme diesel derrière l'inaccessible Mercedes 300 diesel turbo pointée à 205 km/h

VITESSE MAXI : 197 km/h
1 000 m DÉPART ARRÊTÉ : 32,9 s
CONSOMMATION ROUTIÈRE : 10,6 litres aux 100 km
PRIX : 152 500 F



LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres) - Disposition	4 en ligne transversal
Bloc	fonte
Arbres à cames (entraînement)	simple (engrenages)
Alimentation	pompe rotative Bosch
Suralimentation (pression maxi)	KKK-k16/2267 (0,85 bar) + échangeur air/air
Cylindrée (cm ³)	2 500
Alésage x course (mm)	92 x 94
Rapport volumétrique	22
Régime maxi (tr/mn)	4 750
Puissance (ch à tr/mn)	117 à 4 200
Couple maxi (mkg à tr/mn)	26,3 à 2 500
Puissance au litre (ch)	47
Couple au litre (mkg)	10,5

AERODYNAMIQUE

SCx (m ²) Cx	0,61 - 0,30
--------------------------	-------------

POIDS

Total (kg)	1 425
Répartition avant/arrière (%)	59/41
Rapport poids/puissance (kg/ch)	12,2

PNEUMATIQUES

Dimension	185/65 HR 15
-----------	--------------

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	berline, 4 portes
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
Arrière	McPherson + double biellette transversale, bras de poussée longitudinal et barre antiroulis
Direction	à crémaillère (assistée)
Tours de volant	3 1/5
Diamètre de braquage (m)	10,8
Freins avant (diamètre en mm)	disques ventilés (284)
Arrière	disques (251)
Antiblocage	Bosch (option)

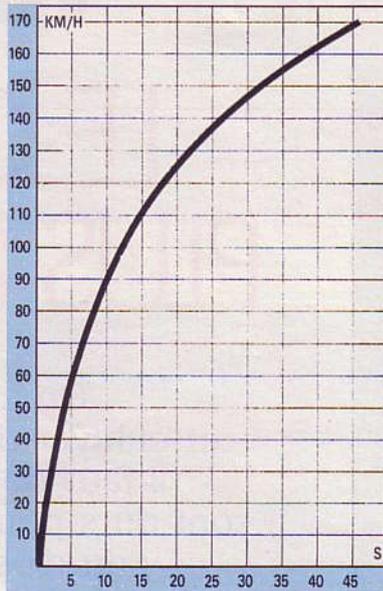
TRANSMISSION

Aux roues	avant
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^{re} /3 ^{re} /4 ^{re} /5 ^{re})	3,750/2,235/1,379/0,976/0,761
Rapport de pont	3,190 (21/67)
Vitesses à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	9,4/15,8/25,6/36,2/46,4
Maxi. sur intermédiaires (1/2/3/4)	45/75/122/172

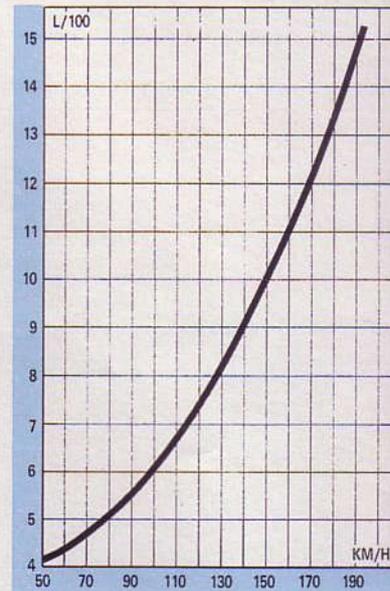
DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 660
Voies avant-arrière (mm)	1 515 - 1 488
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 555 - 1 760 - 1 400
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	895 - 1 000
Coffre (dm ³)	504
Réservoir d'essence (litres)	70

ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



CONSOMMATION STABILISÉE



km/h	secondes
50	3,9
60	5
70	6,4
80	8
90	9,8
100	11,8
110	14,4
120	17,4
130	21,4
140	26
150	31,6
160	38
170	45,6

LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI

(km/h)	197
--------	-----

DÉPART ARRÊTÉ

400 m (s)	17,7
1 000 m (s)	32,9

REPRISES

Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m (s)	16,9
1 000 m (s)	32,3
En 5 ^e : 400 m (s)	19,3
1 000 m (s)	36,5
De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s-m)	22,3 - 700
De 80 à 120 km/h en 5 ^e (s-m)	13,6 - 378
en 4 ^e (s-m)	9,8 - 273
en 3 ^e (s-m)	8,9 - 253

CONSOMMATIONS

Routière (litres aux 100 km)	10,6
Economique (litres aux 100 km)	5,8
Autonomie (km)	600

km/h (en 5 ^e)	Litres aux 100 km
50	4,2
60	4,4
70	4,7
80	5,1
90	5,5
100	6,1
110	6,7
120	7,5
130	8,2
140	9,1
150	10,1
160	11,1
170	12,2
180	13,4
190	14,8

ESSAIS TECHNIQUES :

Jean-Claude LETROU et DIDIER FOUQUET

ALFA 164 TD

LE FREINAGE

(ABS)	Distance (mètres)
-------	-------------------

A PARTIR DE 100 km/h

Limite du blocage à froid	46
Limite du blocage à chaud	44

A PARTIR DE 140 km/h

Limite du blocage à chaud	86
---------------------------	----

Pininfarina à qui on doit le dessin de la carrosserie a été visiblement très inspiré.



mais qui dispose il est vrai de 143 ch. D'ailleurs, il est très probable que nous aurions atteint 200 km/h si notre voiture avait eu un kilométrage plus élevé. Le compteur ne marquait que 2 000 km alors qu'un moteur diesel n'est au mieux de sa forme que vers 10 000 km.

Mais, au-delà de ces considérations d'un intérêt relatif sur la vitesse maxi, il est plus intéressant de signaler que ce moteur est d'une utilisation très agréable. Comme il fallait s'y attendre,

les reprises sont franches et vigoureuses,

les accélérations sont d'un bon niveau particulièrement sur les premiers quatre cents mètres, mais cela est dû en grande partie à un artifice. En effet, les trois premiers rapports sont extrêmement courts et, si on démarre très vivement, ensuite, le moteur s'effondre un peu. Le résultat pratique de cette démultiplication apparaît sur route très tortueuse où l'on hésite sans cesse entre 2^e et 3^e rapport.

L'insonorisation de la voiture a été bien faite et le moteur ne fait jamais entendre son bruit caractéristique avec insistance. En revanche, à l'extérieur et même au ralenti, le ronronnement est beaucoup plus soutenu. Il faudrait aussi s'occuper des nuisances causées aux piétons.

Cette voiture incite donc à conduire sur un tempo assez enlevé ce qui n'occasionne pourtant pas une dépense exagérée en carburant.

En effet, nous n'avons dépassé que de très peu les 10 L/100 km en conduite rapide et, en roulant paisiblement, l'Alfa 164 TD s'est contentée de 5,8 L/100 km. Autre qualité, grâce à un réservoir de carburant de 70 L, elle dispose d'une excellente autonomie.

Si les Alfa 164 que nous avons essayées jusqu'à ce jour sont incontestablement des voitures vivantes et intéressantes, elles souffrent cependant d'un grave défaut, pour ne pas dire d'une tare. En effet, leur train avant est totalement dépassé par les événements et réagit à l'arrivée de la puissance par des écarts assez forts. Ce phénomène, qui se manifeste avec brutalité sur la version turbo essence, est certes atténué sur la turbo diesel moins puissante mais on le ressent encore fortement et,

sur route sinueuse, le conducteur est obligé de se battre avec sa direction.

Nous avons également critiqué à plusieurs reprises le freinage des 164 et surtout l'impression de flou que l'on ressentait à l'attaque de la pédale. Rien de semblable dans ce cas précis et, dans ce domaine, notre voiture d'essai s'est honorablement comportée. De plus, elle était équipée de l'option ABS (assez chère, 13 000 F) qui nous a donné toute satisfaction.

En ce qui concerne le confort, la suspension assez souple mais néanmoins bien amortie est assez tolérante pour les occupants ; en revanche, les dossiers de siège gagneraient à offrir un peu plus de moelleux.

Il est dommage qu'une voiture aussi belle ne soit pas pourvue d'une planche de bord à la hauteur.

Contrairement aux précédents modèles Alfa, la finition est plutôt correcte mais le tableau de

Suite page 46



Les sièges avant maintiennent correctement mais les dossiers sont un peu fermes. Les places arrière sont généreuses, et derrière l'accoudoir une trappe à skis a été aménagée.



COMPARATIF EXPRESS

	ALFA 164 TD	CITROEN CX 25 TRD TURBO 2	LANCIA THEMA TURBO DS	MERCEDES 300 D TURBO
Moteur - type (cylindres) Disposition Bloc	4 en ligne transversal fonte	4 en ligne transversal fonte	4 en ligne transversal fonte	4 en ligne longitudinal fonte
Cylindrée (cm ³)	2 500	2 500	2 499	2 996
Alésage x course (mm)	92 x 94	93 x 92	93 x 92	87 x 84
Puissance (ch à tr/mn)	117 à 4 200	120 à 3 900	118 à 3 900	143 à 4 600
Couple maxi (mkg à tr/mn)	26,3 à 2 500	26 à 2 000	25,5 à 2 200	27,2 à 2 400
Puissance au litre (ch)	47	48	47	48
Couple au litre (mkg)	10,5	10,4	10,2	9,1
Longueur (mm)	4 555	4 660	4 590	4 740
Vitesse maxi (km/h)	197	195	195 *	205
1 000 m départ arrêté (s)	32,9	32,5	32,6 *	32
Prix (F)	152 500	156 400	151 400	252 200
Puissance administrative (CV)	7	7	8	11

ALFA 164 TD

LES PRIX

(F)	152 500
Puissance administrative (CV)	7
ABS	13 000
Climatiseur	13 000
Glaces électriques AR	1 200
Intérieur cuir	11 000
Jantes alliage	5 000
Peinture métallisée	3 000
Phares antibrouillard	990
Sièges chauffants AV et AR	2 500
Sièges chauffants AV	1 200
Sièges électriques AR	5 900
Sièges électriques AV	3 100
Toit ouvrant électrique	6 000



La 164 possède de bonnes caractéristiques aérodynamiques encore que le Cx de 0,30 revendiqué par Alfa semble bien optimiste.

QUALITÉS

- ESTHÉTIQUE TRÈS RÉUSSIE
- BONNES PERFORMANCES
- CONSOMMATION
- AUTONOMIE
- Confort de suspension
- Commande de boîte de vitesses

DÉFAUTS

- TRAIN AVANT DEPASSÉ
- PREMIERS RAPPORTS TROP COURTS
- TABLEAU DE BORD MASSIF
- Dossiers de sièges fermes
- Quelques options chères

bord massif et comprenant une grande masse plate devant le passager n'est guère attrayant.

L'équipement de série est honnête et comprend des glaces électriques à l'avant et la condamnation centralisée des portes en série, ce qui est la moindre des choses sur une voiture qui coûte 152 500 F. Devoir déboursier 1 200 F pour des glaces électriques arrière et 5 000 F pour des jantes en alliage nous semble en revanche un peu mesquin. Parmi les commodités fournies en série, on note la possibilité de régler la colonne de direction dans tous les plans, la trappe ménagée derrière l'accoudoir central et le sac qui permet de transporter des skis, une boîte à pharmacie ménagée sur la plage arrière et ces ineffables petits rideaux de custode que

le législateur ferait bien d'interdire car ils empêchent les automobiles de voir au-delà de la voiture qui les précède.

Notre voiture d'essai était équipée des sièges avant à réglage électrique à l'avant. Une option facturée 3 100 F mais que l'on ne conseillera pas. En effet, le fouillis de fils que l'on découvre sous l'assise est du genre inquiétant.

Malgré quelques défauts importants, l'Alfa 164 TD est une voiture intéressante. Économique (à l'usage), performante et surtout très élégante, elle réussit à faire oublier qu'elle se nourrit au mazout. L'honneur du trèfle est sauf.

Jean-Claude LETROU
Photos William BOREL

LE POINT DE VUE DE MADAME

Juliette craque pour Romeo...

Le désir est un aiguillon, tout le monde sait cela depuis Adam, et peut-être même avant... Or, il est évident que ceux qui ne considèrent pas la voiture comme un vulgaire outil, qui en attendent des joies, frémissent de moins en moins souvent à la vue des silhouettes automobiles. Les implacables lois de recherche du Cx amollissent les capots, tronquent les arrières, standardisent à tout va. Où sont les enivrantes calandres de notre enfance ? Dans les albums et les musées, le plus souvent.

Bonne nouvelle, il en reste. Il en roule, même. Depuis que l'A.J. a publié en couverture (décembre 87) l'Alfa 164, votre infatigable mémoire a pu un brin l'oublier. Alors, ruez-vous sur les photos de cet article. Et mieux

encore, vers un échantillon sur pied, car le papier (même de qualité) gomme les volumes. Or, ceux-ci sont splendides, pas moins. « Design by Pininfarina » lit-on sur le profil. Si j'étais M. Pininfarina, je rougirais de confusion devant ma réussite.

Bien que le modèle testé par nous fut gris, je puis en attester, le rouge est sa teinte, je l'ai rencontré. Il lui va comme un gant. D'ailleurs la ligne, en gris, en rouge ou en vert métal fait battre le cœur. Un capot puissant, inspiré, avec pour museau l'inimitable calandre écussonnée. Profil de mangeuse de route. A noter, le soubassement et les boucliers gris, peints façon métal, brillants, comme la carrosserie. Ainsi tout est lisse et soigné. Pourquoi d'ailleurs les constructeurs français

semblent-ils ignorer cette technique ? Ici, elle donne toute son ampleur. A la vue de cette berline polie, polie, polie, et polissonne peut-on dire, tant elle fait saliver, le cœur de Juliette craque pour l'Alfa Romeo.

L'ennui, avec les enthousiasmes extérieurs, c'est que certaines promesses internes ne sont pas toujours au rendez-vous. Ici, et je sanglote en le disant tant je suis globalement énamourée, la planche et le tableau de bord ne sont pas à la hauteur. Planche roide, tableau qui semble vide. C'est d'autant plus bête que vous disposez de myriades d'équipements, répartis qui sur la console, qui au-dessus du rétro, enfin, là où on ne les attend pas. Symbole de cet éparpillement, la montre, minuscule, sur la console, alors qu'elle aurait toute la place au tableau.

Soyons pas injustes, car la 164 regorge d'équipements et de douces finitions : nous ne sommes pas loin de l'impeccable sur ce plan. Dans la même catégorie, on en trouve souvent moins : volant réglable, beau skai veiné

grenu mat, sièges hyperconfortables, moquette velours soyeuse, plafond duveteux, pommeau bien gainé, poste radio à volet automatique, cendrier de même, allume-cigare à l'arrière, appuis-tête arrière, pare-soleil arrière, boîte à tout ranger sur planche de custode, éclairage temporisé et tutti quanti...

Ajoutons qu'à l'arrière on dispose d'un espace et d'un confort de ministre et que les attentions pratiques ne manquent pas : par exemple, la commande d'ouverture de coffre - commode - est bloquée quand on roule : pas de pertes de bagages à prévoir.

Quant au comportement, je ne lui ai pas trouvé de failles. Disons tout uniment que le turbo est bien plus présent que le diesel : reprises vives, silence, allegria donnent de signalés plaisirs à l'utilisateur. Devant lui, le beau capot trace sa route. Silence et félicité, au point qu'on en oublie le fichu tableau d'une berline de vrai haut de gamme.

Florence REMY,
Marianne ANTOINE