

ALFA ROMEO 164 QUADRIFOGLIO SEDUCTION ITALIENNE



L'Alfa 164 est apparue en 1987. Historiquement, c'est la première grande Alfa Romeo traction avant. Elle a été remaniée en 1990, au niveau du positionnement moteur et de la direction. La nouvelle gamme que l'on verra au début 1993, comportera des variantes stylistiques et d'équipements mineurs (boucliers à absorption et couleurs revues) et surtout deux nouvelles motorisations 3 litres 24 soupapes, de 210 et 230 chevaux.

L'Alfa 164 Quadrifoglio se situe au sommet de la gamme. Elle se distingue par ses jantes de 16 pouces (tous les autres modèles sont en 15 pouces) chaussées de très performants Pirelli P 700 en 205/55 ZR 16, ce qui compte tenu des dimensions du châssis assure une assise confortable. Ce modèle dispose aussi d'une suspension à amortissement variable et d'un ABS.

Extérieurement, le bloc se caractérise par une véritable profusion de poulies : 4 pour les 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres, plus les tendeurs hydrauliques et tous les entraînements de pompe d'assistance, de cli-

matisation et d'alternateur (120 Ampères avec double ventilation intérieure) commandés par une unique courroie poly V avec encore un tendeur hydraulique sans entretien. Les fonds de piston sont désormais refroidis par jet d'huile.

La culasse et les conduits ont été redessinés. Les soupapes sont actionnées directement par l'intermédiaire de poussoirs hydrauliques verticaux. Sur le moteur 230 chevaux, le diagramme de distribution est le suivant :

AOA : 10°
RFA : 46°
AOE : 46°
RFE : 10°

Avec un jeu de 0,25 mm. Il est identique à celui du modèle 210 chevaux.

La principale différence (visible d'ailleurs à l'œil nu), concerne le diamètre des tubulures et la ligne d'échappement qui laisse entendre un bruit plus rauque.

La gestion injection/allumage est réalisée par un système Motronic Bosch M 1.7 avec 6 injecteurs. L'allumage est assuré par 6 bobines et des bougies à double électrode au platine (NGK) d'une périodicité de remplacement de 100.000 km.

Le contrôle des émissions est obtenu par un double catalyseur (3,2 litres). Les collecteurs d'échappement sont en acier à double paroi

en amont du catalyseur pour faciliter sa mise en action.

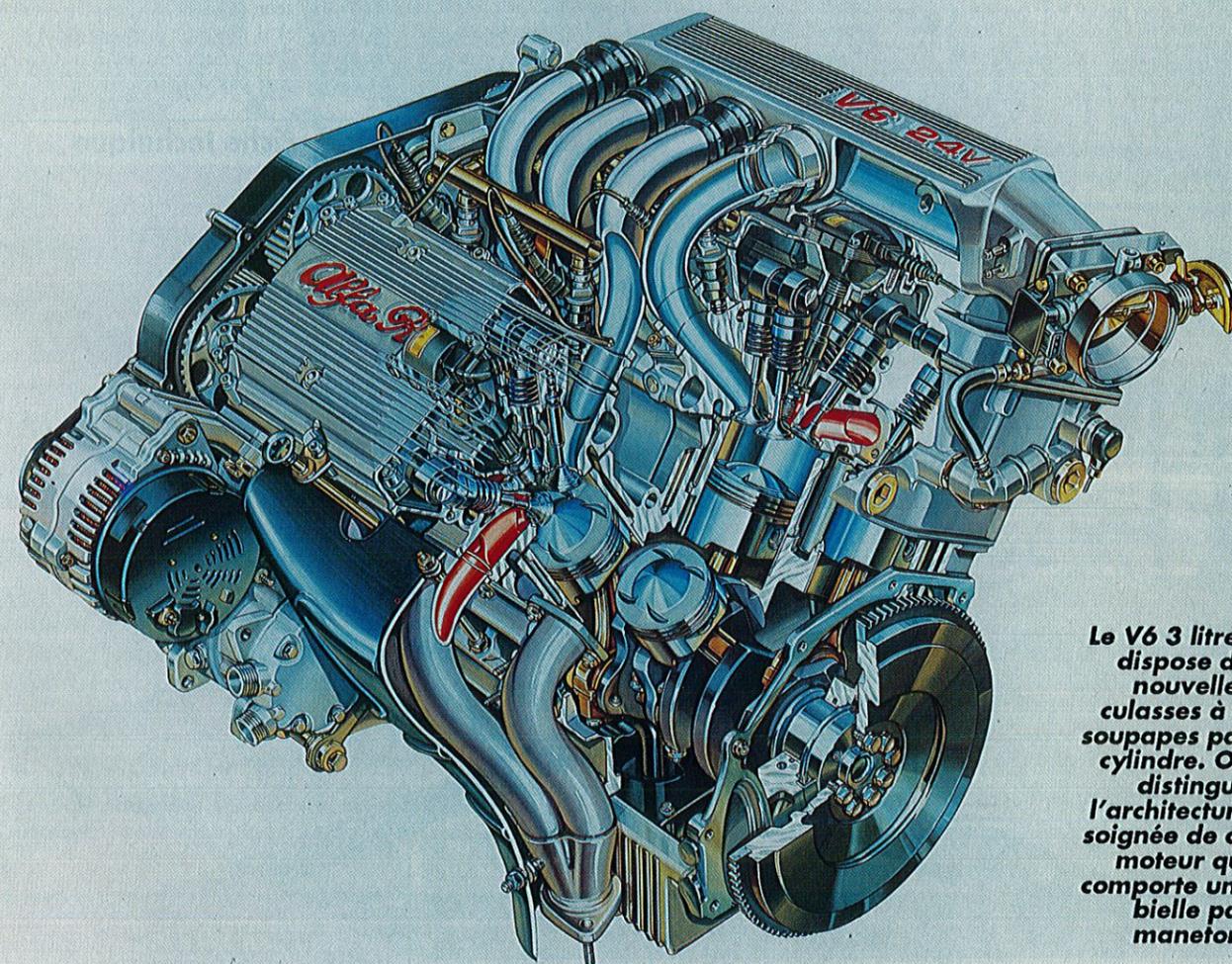
Ce moteur délivre un couple maxi de 29 mkg à 5.000 tr/mn contre 28 mkg au même régime pour le 210 ch. Dès 1.000 tr/mn il développe 20 mkg, tandis qu'à 4.000 tr/mn, il atteint 26 mkg. Dans les mêmes conditions, la version 210 chevaux atteint 21 mkg et 27,5 mkg.

A l'intérieur, on mesure l'ampleur du travail de finition accompli avec cette nouvelle série. Tous les plastiques sont correctement assemblés. Les sièges cuir à réglage électrique permettent un bon maintien. La solution intéressante à deux niveaux de lecture du combiné (très lisible) n'a pas changé. Par contre, on a revu en nettement mieux les touches de la console centrale. L'ensemble est nettement plus attrayant et chaleureux que le froid clavier précédent.

Dès les premiers mètres, on sera séduit par les sonorités viriles du V6 qui ne demande qu'à s'envoler. La voiture est parfaitement guidée sur ses pneus Pirelli et insensible aux effets de couple.

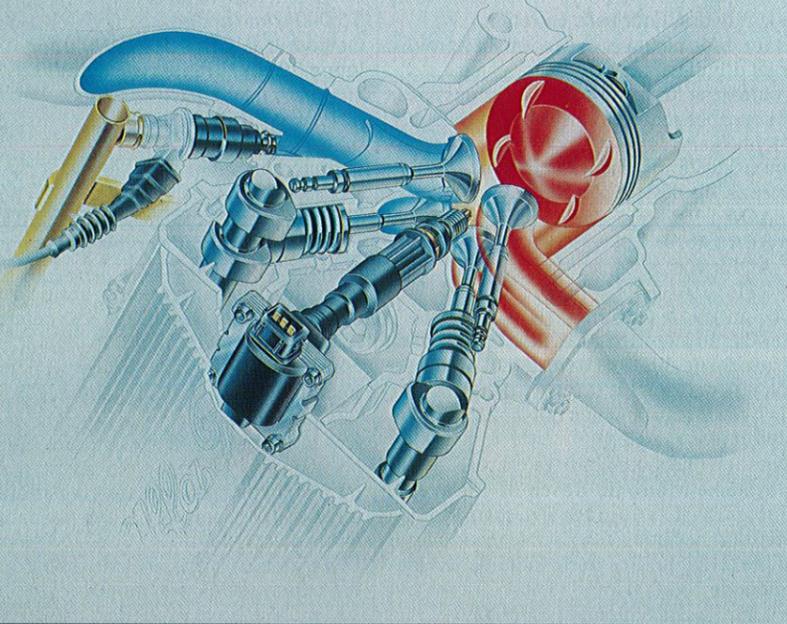
Elle vire bien à plat, mais la précision de sa direction reste dans la moyenne.

La tenue de route est bonne, mais cette vaste berline s'accommode assez mal d'une conduite très musclée.

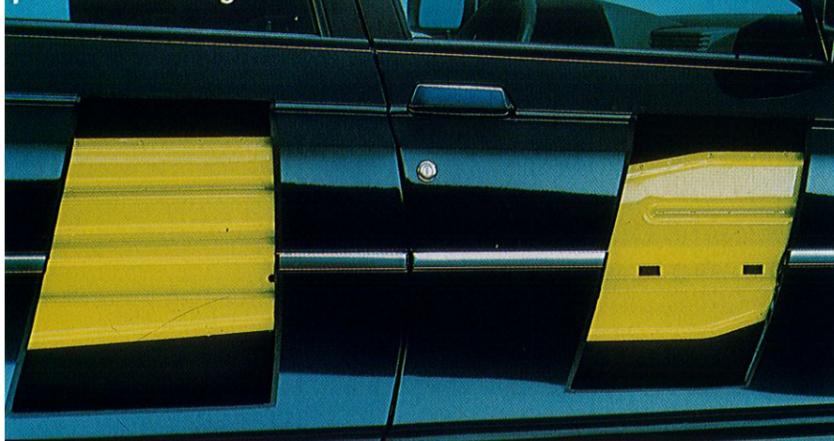


Le V6 3 litres dispose de nouvelles culasses à 4 soupapes par cylindre. On distingue l'architecture soignée de ce moteur qui comporte une bielle par maneton.

Le conduit d'admission se dédouble dans la culasse. L'allumage est assuré par 6 bobines.



Les renforts dans les portières sont réalisés par des panneaux en acier spécial qui couvrent presque toutes les portières. L'augmentation de poids est de 24 kg.



Le tableau de bord ne change pas fondamentalement, mais la console reçoit de nouvelles touches plus commodes et esthétiques à la fois.

Elle évolue en douceur, très vite, mais ce n'est pas une voiture de sport.

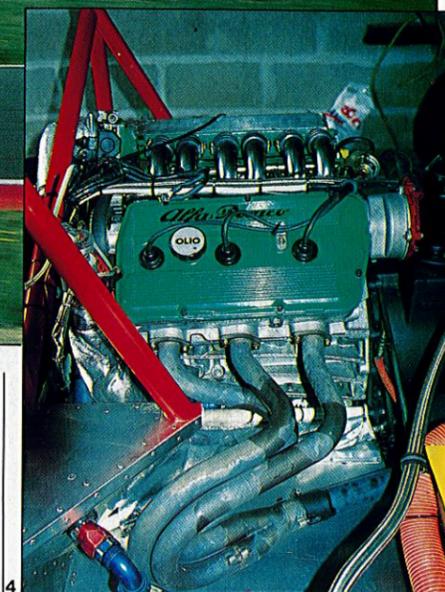
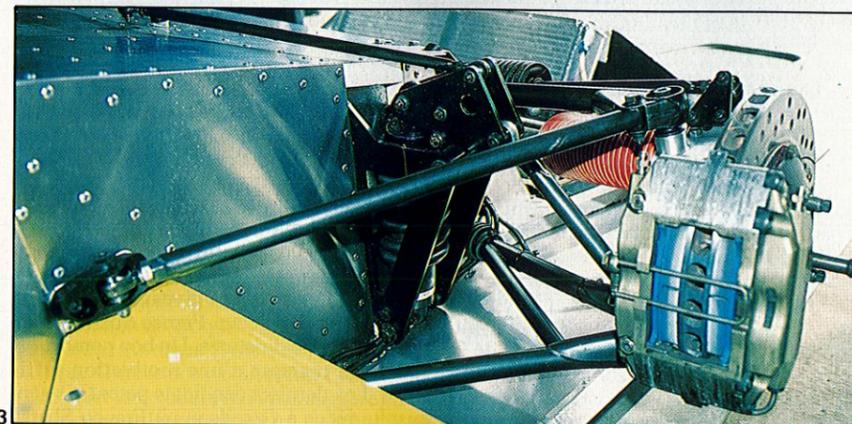
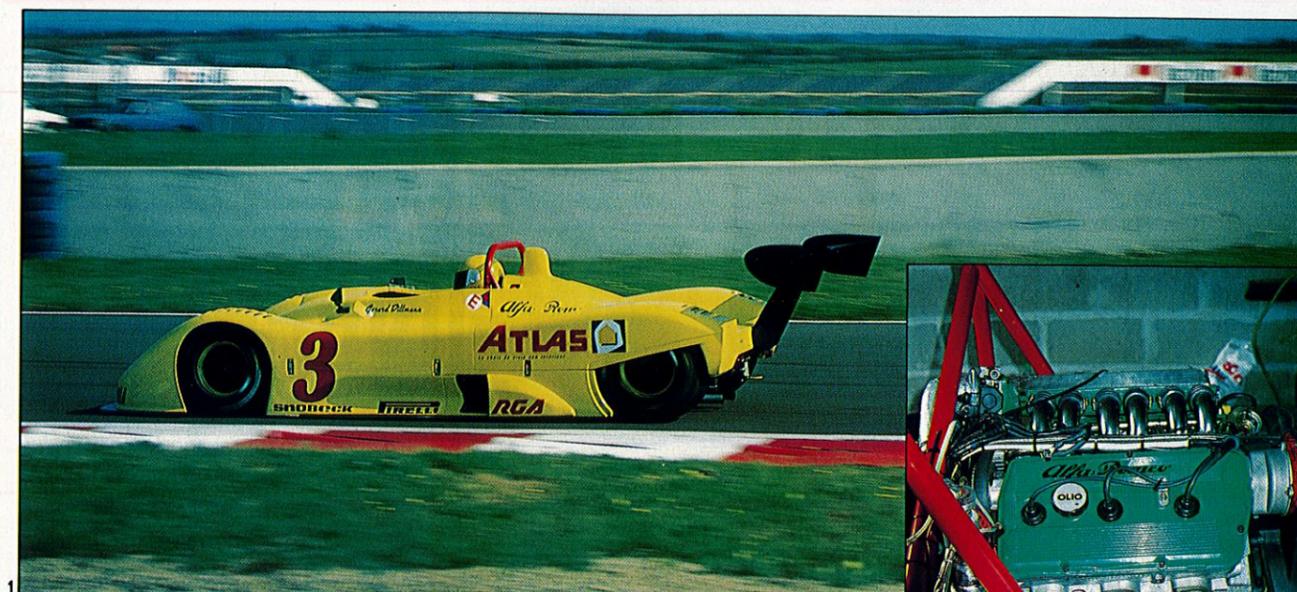
Le moteur 230 chevaux est plus puissant, mais moins souple en utilisation, bien que le pont de la 210 ch soit plus court (le rapport de réduction de ce modèle est de 3,353 contre 3,412), ce qui compte tenu des montes différentes (195/65 ZR 15 pour la 210 ch) donne pourtant l'avantage à la 230 ch, avec 37,06 km/h pour 1000 tr/mn en cinquième, contre 37,7. Par contre, les accélérations sont légèrement plus favorables (7,7 s contre 8 s sur un 0 à 100 km/h et 27,8 s contre 28 s sur un 1.000 m D.A.). La version 230 chevaux se destine surtout aux sportifs purs et durs. Les autres trouveront largement de quoi se contenter avec l'autre, finalement aussi agréable, quoique moins à l'aise dans les enchaînements de petits virages. Mais la finalité de cette belle italienne brillant de ses nouvelles couleurs est ailleurs. Un dernier mot sur le freinage :

toutes les versions 3 litres et V6 Turbo ont été améliorées. Les disques ventilés avant de 281 mm sont plus larges (26 mm). Le servo est double (deux unités de 8 pouces) et les étriers comportent des blocs anti-sifflement. Cette installation donne satisfaction, dans tous les cas, mais la stabilité au freinage n'est pas toujours idéale. L'Alfa est une très belle voiture qui séduira tous les amateurs de belle mécanique. Mais il est clair que pour exploiter à fond ce moteur, (dans la mesure où c'est encore possible) il faudrait disposer de 4 roues motrices. C'est une remarque qui d'ailleurs ne la concerne pas seulement.

Fiche technique

Moteur : 6 cylindres en V à 60° en position transversale avant.
 93 X 72,6 mm. 2959 cm³. Rapport volumétrique: 10 à 1.
 Entraxe des cylindres : 133 mm
 4 soupapes par cylindre. 2ACT entraînés par courroie crantée.
 Allumage : 1/4/2/5/3/6
 Gestion électronique intégrale Bosch Motronic M 1.7
 Puissance : 230 ch à 6.300 tr/mn
 Couple : 29 mkg à 5.000 tr/mn
 Transmission : traction avant
 Embayage : monodisque à sec de type tiré. 235 X 155 mm
 Rapports de transmission : 1: 3,750; 2: 2,176; 3: 1,523; 4: 1,156; 5: 0,916.
 Différentiel : 3,412.
 Freins : Disques avant ventilés Ø 281 mm.
 Disques AR pleins Ø 251 mm
 Roues : 6,5J x 16". Pneus: Pirelli P 7000 205/55 ZR 16
 Poids : 1510 kg. AV/AR: 58,8/41,2%. A pleine charge: 52/48%
 Vitesse maxi : 245 km/h
 0 à 100 km/h: 7,7 s
 1000 m D.A.: 27,8 s
 Consommations normalisées : 7,5/9,4/13,5 L/100 km

ALFA ROMEO SPORT-PROTOTYPE



1. Le V6 24 soupapes n'équipe pas encore les barquettes de la Coupe de France des voitures de Sport Prototype qui se contente encore de la version 12 soupapes. Ici l'Osella de Gérard Dillman.

2. Les barquettes de Sport-Prototypes sont de réelles voitures de course et exigent de nombreux essais pour peaufiner les différents réglages aérodynamiques, châssis/suspension, ...

3. Les fabrications Osella restent traditionnelle avec un châssis tubulaire en acier sur lequel sont rivetés des éléments en alliage d'aluminium. Une bonne manière de limiter l'escalade des budgets. Pas de mono-amortisseur sur cette Osella mais un système de basculeurs classiques ... et plus facile à régler.

4. Environ 235 chevaux en préparation groupe A pour le V6 Alfa Romeo qui prend place dans le dos du pilote.