

ESSAI DÉTAILLÉ

Photos: Sébastien Mauroy



ALFA ROMEO 3.2 V6

Consommation moyenne . 12,5 l/100 km
Extrêmes de 9,8 à 14,7 l/100 km
Vitesse maxi en 6^e 243 km/h
1000 m départ arrêté 28,3 s
Prix de base Distinctive 41.300 €

LES QUALITES

- Moteur encore fringant
- Sonorité agréable
- Performances de bon niveau
- Ligne pleine de personnalité
- Equipement de série complet

LES DEFAUTS

- Prix!
- Où sont les amortisseurs?
- Où sont les freins?
- Direction et motricité perfectibles
- Embrayage désagréable
- Autonomie insuffisante



ALFA ROMEO 166 3.2 V6

Par Xavier Daffe

ALFA ROMEO 166 3.2 V6 **ESSAI DÉTAILLÉ**



Le V6 Alfa est l'un des derniers « beaux » moteurs. A 30 ans, il est toujours une référence de puissance, d'élasticité et de musicalité.

TECHNIQUE		ALFA ROMEO 166 3.2 V6
Moteur		
Disposition		transversal avant
Type		V6 à 60°
Matériau bloc/culasses		alliage/alliage
Cylindrée (cm³)		3179
Alésage x course (mm)		93 x 78
Rapport volumétrique		10,5 : 1
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)		240/176 à 6200
Couple maxi (Nm à tr/min)		289 à 4800
Distribution		2 x 2 arbres à cames en tête, 24 soupapes courroie crantée
— entraînement		—/—/—
— calage/levée/durée variable		—/—/—
— commande des soupapes		poussoirs
— compensation du jeu		hydraulique
Alimentation		injection indirecte multipoint séquentielle
Suralimentation		—
— refroidissement de l'air de charge		—
— pression absolue (bar)		—
Gestion du moteur		Bosch Motronic ME7
Transmission		
Type		aux roues avant
Boîte de vitesses manuelle		6 rapports
Boîte de vitesses automatique		—
Différentiel à glissement limité		non, fonction ABD intégrée au VSC (contrôle de stabilité)
Rapport de pont		3,73 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)		
— 1 ^{re}		3,50 : 1 (8,9)
— 2 ^e		2,23 : 1 (13,9)
— 3 ^e		1,52 : 1 (20,4)
— 4 ^e		1,16 : 1 (26,8)
— 5 ^e		0,97 : 1 (32,0)
— 6 ^e		0,82 : 1 (37,9)
— AR		3,54 : 1 (8,7)
Châssis		
Type		caisse autoportante en acier galvanisé
Carrosserie		berline 4 portes/5 places
Suspension AV		roues indépendantes en quadrilatère, bras oscillants supérieurs et inférieurs, barre antiroulis
Suspension AR		multibras (bras oscillants inférieurs et 3 bras de guidage par roue), barre antiroulis
Freins AV (ø en mm)		disques ventilés (310 x 28)
Freins AR (ø en mm)		disques pleins (276 x 10)
ABS/aide au freinage d'urgence		oui/oui
Antipatinage/contrôle de stabilité		oui/oui
Direction		à crémaillère
— assistance		hydraulique
— nombre tours volant		2,5
— ø braquage murs/trottoirs (m)		11,6/N.C.



L'Alfa Romeo 166 n'est pas une nouvelle voiture. Cependant, elle a reçu récemment le 3.2 V6 qui équipe aussi les 147 et 156 GTA. Que vaut cette nouvelle version ?

Au terme de l'essai des 156 et 147 GTA, nous nous félicitons de la « pétillance » de ce moteur, italien dans l'âme, avec ses 250 ch et surtout son « chant » caractéristique. En revanche, les comportements routiers nous laissaient sur notre faim, par la faute, principalement, d'un amortissement inadapté. La grande et plus toute jeune 166 vient de recevoir ce même moteur. Comment l'a-t-elle intégré ? Nous avons estimé la question suffisamment intéressante pour la soumettre au verdict de l'essai détaillé.

CONCEPTION D'ENSEMBLE

La 166 n'a jamais été Voiture de l'Année. Pourtant, elle aurait pu ; c'est une fort belle voiture qui a pris le relais de la 164 à la fin de l'année 1998. La 164 et, plus encore, la 166 ont toujours un peu fait bande à part dans le segment des grandes berlines, des avaleuses de kilomètres. Moins consensuelles que les Audi A6, BMW Série 5 ou Mercedes E, elle serait plus à rapprocher des Saab 9-5, Volvo S80, Lancia Thesis voire Renault Vel Satis, moins conformistes.

À l'automne dernier, la gamme 166 a reçu un certain nombre de modifications esthétiques, principalement une nouvelle face



avant évoquant celle des dernières 156. D'un point de vue mécanique, la gamme des moteurs disponibles n'évolue que peu. On retrouve en effet toujours le 2.0 TS de 150 ch (en fin de carrière, la gamme 166 n'a pas droit au 2 litres JTS à injection directe d'essence, fort de 163 ch), le 2.5 V6 (188 ch) et le 3.0 V6 24V (220 ch, uniquement associé à la boîte automatique). Les seules véritables nouveautés concernent le 2.4 JTD (soumis à l'épreuve de l'essai détaillé... dès que possible) qui reçoit une culasse 20 soupapes portant sa puissance à 175 ch (la version 10 soupapes forte, elle, de 150 ch reste disponible) et le 3.2 V6 – objet de cet essai – repris des 147 et 156 GTA.

MOTEUR

Le V6 Alfa, c'est l'ADN de la marque, celui qui, depuis bientôt 30 ans, fait sa réputation et la joie de ses aficionados. Son évolution ultime l'a fait passer à 3.2 litres et 250 ch dans les 147 et 156. Son implantation dans la 166 s'est, en revanche, accompagnée de la perte de 10 ch. Il en reste donc 240 qui – on le verra plus loin – s'avèrent être un maximum compte tenu des possibilités du châssis. Un plus gros potentiel aurait sans doute exigé de passer à la transmission intégrale, ce qui aurait signifié des investissements peu rentables compte tenu des chiffres de vente potentiels. (Bien que, dans le

passé, la 164 avait eu droit, elle, à la transmission intégrale Q4.) En attendant, ce V6 tout en alliage se signale toujours par son incroyable élasticité, sa constante disponibilité et son caractère constamment prompt à monter en régime. Sans parler de sa musicalité toujours aussi réjouissante.

PERFORMANCES

Même si nous ne sommes pas parvenus à reproduire les chiffres annoncés par le constructeur (27,5 s au 1000 m départ arrêté annoncés pour 28,3 réalisés – notre exemplaire d'essai n'était peut-être pas encore tout à fait rodé), la 166 3.2 V6 signe des temps encore tout à fait conformes à ceux d'une concurrence plus actuelle. Et qui auraient sans doute été encore un peu meilleurs si la motricité déficiente ne laissait partir en fumée quelques dixièmes de secondes lors des épreuves d'accélération.

En matière de reprises, le V6 s'en sort également très bien grâce à son incroyable élasticité et à l'étagement judicieux de sa boîte à 6 rapports. En effet, il accepte de reprendre sans broncher même à 40 km/h sur le rapport supérieur, ce qui participe à l'agrément de conduite étant donné qu'il n'est pas nécessaire de constamment jouer du levier de vitesse. D'autant que le maniement de ce dernier n'est pas un modèle du genre.

Le V6 Alfa, c'est l'ADN de la marque, celui qui, depuis bientôt 30 ans, fait sa réputation et la joie de ses aficionados.

CONSOMMATION

Encore très fringant en performances pures, le V6 Alfa commence néanmoins à accuser le poids des ans pour ce qui concerne la consommation. En effet, démunie des derniers raffinements (calage variable de la distribution, par exemple, ce qui ne l'empêche pas d'être conforme à la norme Euro 4), il éprouve des difficultés à atteindre la sobriété de la concurrence. Un usage raisonnable se soldera par une moyenne de 12,5 l/100 km. Dans ces conditions, les 69 l du réservoir apparaissent bien insuffisants pour garantir une véritable autonomie de grande routière...

Encore très fringant en performances pures, le V6 Alfa commence à accuser le poids des ans pour ce qui concerne la consommation.

surtout aux 290 Nm, un petit travail d'isolation de la direction aux phénomènes parasites de couple n'aurait pas été inutile. Celle-ci est trop rapidement perturbée par la dégradation du revêtement et par le couple généreux du moteur. Ce qui se traduit par une direction qui «cherche», qui louvoie et qui impose de tenir le volant des deux mains en conduite un tantinet dynamique. Sans doute le phénomène était-il accentué, sur notre exemplaire d'essai, par la monte optionnelle de grandes roues de 18 pouces, chaussées de Goodyear Eagle F1 en 235/40... Et, comme souvent avec les Alfa, le rayon de braquage important complique les manœuvres et pénalise la circulation en ville.

TRANSMISSION

La 166 3.2 V6 ne laisse pas le choix quant au type de transmission; c'est boîte manuelle à 6 rapports ou rien. Pour bénéficier de la boîte automatique, il faut se rabattre sur le 3.0 V6 (220 ch) et sa boîte à 4 rapports (!), ou sur le 2.4 JTD, qui, dans sa version 175 ch, propose une automatique à 5 rapports.

La version qui nous occupe ici doit donc se satisfaire d'une boîte certes bien étagée, mais d'un maniement désagréable du fait d'une commande et d'un embrayage collants. La commande de boîte se caractérise par ses débattements trop longs et ses verrouillages trop fermes. Et l'embrayage manque de progressivité, ce qui rend malaisés les déplacements en milieu urbain.

DIRECTION

Hormis l'adoption d'un nouveau volant, rien de bien neuf à se mettre sous la dent en la matière. Pourtant, face aux 240 ch et

FREINS

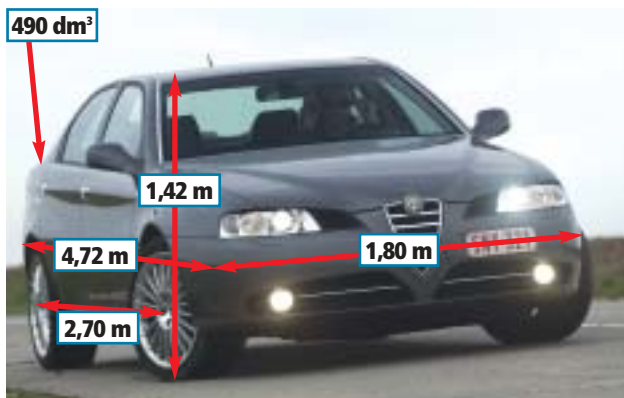
De série, la 166 3.2 V6 dispose d'une aide au freinage d'urgence, couplée au contrôle de stabilité, dénommé VDC. Le freinage fait preuve d'une puissance suffisante ainsi que d'un bon toucher de pédale et d'une progressivité qui le rend facile à doser. Par contre, l'endurance est plutôt timide et plusieurs freinages vigoureux successifs se traduiront par un allongement de la distance d'arrêt ainsi que de celle de la pédale du milieu. L'ABS se manifeste discrètement et à bon escient. Le frein à main, situé entre les sièges avant, agit mécaniquement sur les roues arrière.

TENUE DE ROUTE

Relativement bien équilibrée, avec juste une pointe de sous-virage à l'approche des limites d'adhérence, facilement contre-carrée par un simple lever de pied, la 166, et plus encore cette version, souffre d'un cruel déficit d'amortissement. Cela se tra-

Toujours fringante en performances pures, la 166 3.2 V6 est dépassée par l'exubérance de son moteur. Son châssis, et son amortissement en particulier, éprouvent des difficultés à suivre le rythme.





duit par une caisse qui pompe et tangué constamment sur les ondulations de la route, qui tressaute sur les petites irrégularités (plaques d'égout, raccords transversaux, nids-de poules...), et qui prend du roulis exagérément – ce qui entraîne aussi une motricité perfectible. Bref, tant qu'on est à vitesse stabilisée, en ligne droite et sur un bon revêtement, pas de problème. Dans les autres cas de figure, le train avant se fait bien léger et les mouvements de caisse désordonnés.



Les sièges (recouverts d'un très beau cuir sur notre voiture d'essai) sont bien dessinés et offrent un bon maintien latéral. Très creusée, la banquette arrière accueille plus volontiers deux adultes que trois, d'autant que la place y est assez limitée, que ce soit aux jambes ou en garde au toit. En revanche, pas de problème d'habitabilité à l'avant, où des adultes de grande taille pourront prendre leurs aises. La belle sonorité du moteur parvient à étouffer quelque peu les bruits de vent, sauf à grande vitesse, où ceux-ci se font prédominants. Les larges et bas Goodyear émettent eux aussi leur lot de bruits de roulement. Enfin, le confort pâtit lui aussi d'un amortissement perfectible, puisque,



MENSURATIONS		ALFA ROMEO 166 3.2 V6
Dimensions		
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4720/1800/1416	
Empattement (mm)	2700	
Voies AV/AR (mm)	1554/1542	
Largeur aux coudes AV/AR (mm)	N.C.	
Pneus	Goodyear Eagle F1	
— véhicule de série	225/45 R 17	
— véhicule de l'essai	235/40 R 18	
Roue de secours	de taille normale sur jante en tôle	
Volume du coffre (dm ³)	490	
Poids		
Poids à vide/total autorisé (kg)	1.540/N.C.	
Attelage freiné/non freiné (kg)	1.500/N.C.	

PERFORMANCES

ALFA ROMEO
166 3.2 V6

Conditions de l'essai

Dates

du 3 au 10 février 2004

Kilométrage de départ (km)

4.564

Distance parcourue (km)

789

Poids constructeur / mesuré (kg)

1.540 / N.M.

Répartition AV / AR (%)

66 / 34

Température (°C)

12

Pression atmosphérique (hPa)

1002

Vitesse du vent (km/h)

de 25 à 30

Facteurs de performances

Puissance spécifique (ch/l - kW/l)

75,5 - 55,4

Aérodynamique (Cx/SCx)

N.C.

Rapport poids / puissance (kg/ch)

6,4

Nos mesures

Vitesse maxi (km/h à tr/min)

243 à 6100 en 6°

Vitesse maxi sur les intermédiaires (km/h)

63/99/156/195 / N.M.

Accélérations (s)

— 400 m départ arrêté (vitesse)

16,0 (154 km/h)

— 1000 m départ arrêté (vitesse)

28,3 (198 km/h)

vitesse lue

s

— 0- 60 km/h

62

4,4

— 0- 80 km/h

84

6,0

— 0-100 km/h

104

7,8

— 0-120 km/h

125

10,8

— 0-140 km/h

147

13,6

— 0-160 km/h

168

17,7

— 0-180 km/h

189

22,6

— 0-200 km/h

211

—

Reprises (s)

— 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)

17,2 (129)

— 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)

30,6 (186)

— 40- 60 km/h

4,0

4,9

6,1

— 40- 80 km/h

7,9

9,8

12,5

— 40-100 km/h

11,8

14,7

19,0

— 40-120 km/h

15,5

20,1

26,1

— 40-140 km/h

19,2

25,5

—

— 40-160 km/h

23,2

30,9

—

— 60- 90 km/h

6,1

7,4

9,5

— 90-120 km/h

6,1

8,0

10,0

Consommation

Moyenne de l'essai (l/100 km)

12,5

Minimum mesuré (l/100 km)

9,8

Maximum mesuré (l/100 km)

14,7

Selon norme (93/116):

— urbaine (l/100 km)

18,3

— non urbaine (l/100 km)

9,1

— moyenne (l/100 km)

12,5

— émissions CO₂ (g/km)

297

Volume du réservoir (l)

69

Autonomie pendant l'essai (km)

± 500

à partir du moment où les mouvements de caisse sont mal contenus, eh bien, les passagers le sont tout autant... De série, la 166 3.2 V6 reçoit une climatisation automatique sans réglage séparé gauche/droite, mais néanmoins efficace et facile à régler.



Malgré son âge, la 166 a gardé toute son élégance. Fluide et racée, elle présente un dessin digne des plus belles réalisations

ALFA ROMEO 166 3.2 V6 **ESSAI DÉTAILLÉ**



L'instrumentation est réduite au minimum et un certain nombre de cadrans d'antan sont remplacés par de simples témoins.



La position de conduite pâtit d'une ergonomie à l'ancienne: genoux écartés et volant trop horizontal.

A peine retouchée et recouverte ici d'un beau cuir, la planche de bord présente toujours aussi bien. Une petite touche sportive mâtinée de prestige...

EQUIPEMENT

Fonctionnalité	ALFA ROMEO 166 3.2 V6 Distinctive
Volant réglable en hauteur/profondeur	S/S
— multifonction	O
Sièges conducteur/passager	
— à réglages électriques	S/S
— réglables en hauteur	S/S
— réglables en inclinaison d'assise	S/S
— réglables en soutien lombaire	S/S
Banquette AR	
— dossier(s)/assise(s) rabattables	-/-
— trappe à skis/sac à skis	SI-
Rétroviseurs extérieurs	
— asphérique côté conducteur	-
— électriques/rabattables/dégivrants	S/S/S
— électrochromes G/D	-/-
Rétroviseur intérieur électrochrome	S
Espaces de rangement	
— porte-gobelets AV/AR	-/-
— aumônières au dos des sièges AV	S/S
— tiroir sous siège passager AV	-
— bacs de portière AV/AR	S/S
Verrouillage centralisé/télécommande	S/S
— condamnation automatique en roulant	S

Sécurité	ALFA ROMEO 166 3.2 V6 Distinctive
Airbags	
— frontaux/latéraux AV/AR	S/S/S
— de tête AV/AR	S/S
Dispositifs d'aide à la conduite	
— ABS/assistance au freinage d'urgence	S/S
— antipatinage/contrôle de stabilité	S/S
— surveillance pression des pneus/affichage	-/-
— aide au parking AV/AR	-/O
Ceintures de sécurité AV à limiteur d'effort	S
Ceintures de sécurité AR	3
— centrale à 3 points	-
— latérales à limiteur d'effort	S
Appuie-tête AV/AR	2/2
— réglables en hauteur	SI-
Point d'ancrage Isofix AV/AR	-
Eclairage	
— projecteurs au xénon	S
— allumage automatique	-
— projecteurs antibrouillards	S
Eclairage du seuil des portes AV/AR	S/S
Essuie-glace AV	2
— intermittence/pauses réglables	S/S
— automatique à capteur de pluie	S
Lave/essuie-glace AR	-
— balayage automatique en marche AR	-

Esthétique	ALFA ROMEO 166 3.2 V6 Distinctive
Boucliers teints/rétroviseurs extérieurs teints	S/S
Peinture métallisée	O
Jantes en alliage	S
Intérieur en tissu/velours/Alcantara/cuir	-/-/-/S
Volant/pommeau gainés de cuir	S/S

Instrumentation	ALFA ROMEO 166 3.2 V6 Distinctive
Jauge d'huile électrique	-
Manomètre/thermomètre d'huile	-/-
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas	S/S
Ordinateur de bord	S
— consommation moyenne/instantanée	S/S
— vitesse moyenne/instantanée	SI-
— distance parcourue/autonomie	S/S
Indicateur d'intervalles d'entretien	S

Confort	ALFA ROMEO 166 3.2 V6 Distinctive
Air conditionné manuel/automatique	-/S
— réglage séparé G/D	-
— capteur d'ensoleillement/toxicité	-/-
Toit ouvrant manuel/électrique	-/O
Lève-vitres électriques AV/AR	S/S
— fermeture automatique au verrouillage	-
Eclairage intérieur	
— plafonnier(s) AV/AR	2/2
— lampes de lecture AV/AR	2/-
Miroirs de courtoisie G/D	S/S
— éclairés	S/S
Accoudoir central AV/AR	S/S
Équipement audio	
— radiocassette/radio-CD	S/S
— changeur de CD/en façade	SI-
— commandes au volant	O
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur	SI/-
Système de navigation	O (CD-Rom)

S = Standard O = Option A = Accessoire - = Non disponible ou sans objet



La boîte manuelle 6 rapports, – seul choix possible –, est bien étagée, mais sa commande est « collante ».



Bien dessinée et agréablement galbée, la banquette s'avère accueillante pour deux adultes. Dommage que l'espace aux jambes et la garde au toit soient comptés.



Le coffre n'est pas modulable et d'un accès malaisé. Mais sa contenance s'avère correcte et ses formes régulières.

de la marque. Surtout depuis son dernier restylage, qui a vu grandir sa calandre, laquelle s'étire désormais sur toute la hauteur de la face avant, en même temps que ses projecteurs se sont agrandis et effilés. Une personnalité bien affirmée qui la fait immédiatement ressortir dans le flot de la circulation. Sa ligne de caisse ascendante, qui participe de ce caractère trempé, possède de néanmoins son revers: la malle est haute, donc avec elle le seuil de chargement. D'autre part, cette malle ne s'ouvre de l'extérieur qu'à la clé et après avoir fait pivoter le logo Alfa Romeo... qu'on oubliera de remettre en place la plupart du temps! Compte tenu des dimensions de l'engin (4,72 m), le coffre ne présente qu'un volume moyen de 490 l, de surcroît pas modulable, puisque la banquette est fixe. Tout au plus dispose-t-on d'une petite trappe à skis.

ACCESSOIRES

Globalement bien équipée de série, la 166 3.2 V6 n'a cependant pas droit à certains équipements maintenant bien répandus comme une ceinture centrale arrière à 3 points, des fixations Isofix pour sièges d'enfants, des feux automatiques ou des espaces de rangement en nombre suffisant. Et quand il y en a, ils sont

Fluide et racée, la ligne de la 166 se démarque toujours autant de la production actuelle et préserve sa personnalité.

vraiment petits et donc peu utilisables, à l'instar des bacs de portes, étroits et bas. Dans le même ordre d'idées, pas non plus de porte-gobelets, pourtant si appréciés lors de longs déplacements. Cela dit, l'essentiel est tout de même présent, à commencer, on l'a dit, par la climatisation automatique, le lecteur de CD, l'ordinateur de bord complet et ergonomique, les airbags frontaux, latéraux avant-arrière et rideaux sur toute la longueur. Selon les versions, le système intégré ICS constitué du climatiseur, de l'installation audio et de l'ordinateur de bord peut se voir complété de série de la navigation GPS (par CD-Rom), d'une téléphonie embarquée ainsi que d'un système hi-fi à 10 haut-

BUDGET	ALFA ROMEO 166 3.2 V6
Prix de base (€)	
– Distinctive	41.905
Options et accessoires (€)	
Peinture métallisée/iridescente	670/1.700
Alarme antivol	525
Rideau pare-soleil	80
Commandes radio au volant	265
Système de navigation (CD-Rom)	1.800
Toit ouvrant électrique en verre	1.050
Aide au stationnement	460
Prédisposition GSM/GSM mains libres	120/650
Audio avec chargeur CD intégré	700
Pack Ti	3.000
Garantie	
Pièces et main-d'œuvre	2 ans, kilométrage illimité (3 ans/100.000 km en option)
Défauts de peinture/corrosion perforante	3 ans/8 ans
Assistance	24 h sur 24 durant 2 ans
Entretien	
Vidange et entretien	tous les 20.000 km
Nombre de points de service	25 concessionnaires et 51 agents
Frais d'exploitation	
Puissance fiscale (CV)	16
Taxe annuelle de roulage (€)	803,22
Taxe de mise en circulation (€)	4.957

parleurs et chargeur de CD. Enfin, le Pack «Ti» peut se montrer intéressant pour pallier les carences du comportement routier dans la mesure où il comprend une suspension sport rabaisée. Ce pack s'accompagne de pneus «majorés» (235/40 ZR 18) et des sièges sport en cuir.

ENTRETIEN & APRÈS-VENTE

Les garanties sont classiques, puisqu'elles portent sur 2 ans, kilométrage illimité, voire 8 ans pour les dégâts de carrosserie liés à la corrosion. La 166 3.2 V6 se contente d'un passage à l'atelier que tous les 20.000 km.

ALFA ROMEO 166 3.2 V6 PORTRAIT-ROBOT

DEFAULT MAJEUR	★	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	★★	8 pts
DANS LA MOYENNE	★★★	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	★★★★	16 pts
QUALITE MAJEURE	★★★★★	20 pts

MOTEUR	
Puissance	★★★★
Souplesse	★★★★
Nervosité	★★★★
Sonorité	★★★★
TRANSMISSION	
Embrayage/douceur si BVA	★★
Changement de vitesse	★★★
Etagement	★★★
DIRECTION	
Précision	★★★
Agrément	★★
Rayon de braquage	★★
TOTAL CONDUITE	132/200

Malgré ses 30 ans d'âge, le V6 Alfa respire comme un jeune; vif, alerte et encore très souple, il continue à figurer parmi les références de cette classe de cylindrée. Sans parler de sa sonorité, qui évolue du rauque à l'aigu et qui reste toujours aussi enthousiasmante. Mais l'embrayage et la commande de boîte du style «collant» gâchent quelque peu ce bel agrément. Elle aussi collante et trop rapidement perturbée par la dégradation du revêtement et l'abondance de couple à transmettre, la direction est à la traîne et il devient rapidement difficile de conserver une trajectoire propre. De plus, le rayon de braquage est démesuré.



L'écran multifonction est pratique et complet.

FREINAGE	
Puissance	★★★
Endurance	★★
Progressivité	★★★
COMPORTEMENT	
SECURITE ACTIVE	
En ligne droite	★★★
En virage	★★
Motricité	★★
Adhérence	★★★
Eclairage	★★★
SECURITE PASSIVE	
Frontale	★★★★★
Latérale	★★★★★
TOTAL SECURITE	124/200

Si la puissance ou même la progressivité du freinage ne causent pas de souci particulier, l'endurance paraît bien pâlotte et les distances de freinage ont vite fait de s'allonger, au même titre que la course de la pédale du milieu. Le comportement routier souffre pour sa part d'un manque cruel d'amortissement qui aboutit à des percussions sur les obstacles de haute fréquence (raccords transversaux, nids-de-poules, plaques d'égout...) et à des pompages sur ceux de plus grande amplitude (ondulations de la chaussée). Dans ces conditions, il est presque normal que la motricité éprouve des difficultés...

CARROSSERIE	
Accès aux places AV	★★★
Accès aux places AR	★★★
Visibilité	★★★
COFFRE	
Capacité	★★★
Accès	★★★
Modularité	★★
ACCESSOIRES	
Instruments	★★★
Commodités/rangement	★★
Equipement de série	★★★
Finition intérieure	★★★
TOTAL FONCTIONNALITE	112/200

Accéder à bord est facile, que ce soit à l'avant ou à l'arrière; de surcroît, la visibilité périphérique est bonne. Le coffre est d'un volume acceptable; en revanche, il n'est pas modulable à cause de l'absence de banquette rabattable. L'utilisateur dispose tout au plus d'une trappe à skis. Les espaces de rangement ne sont pas non plus la tasse de thé de la 166, qui n'en offre que très modérément. La finition intérieure – correcte, sans plus – n'atteint pas le niveau des récentes réalisations de la marque.

CONFORT	
Suspension	★★★
Sièges avant	★★★
Position de conduite	★★
Ergonomie	★★★
Habitabilité avant	★★★
Habitabilité arrière	★★★
Banquette/sièges arrière	★★★
Insonorisation	★★★
Chauffage/climatisation	★★★
Ventilation	★★★
TOTAL CONFORT	116/200

La suspension n'est donc ni très rigoureuse sur le plan du comportement routier, ni très confortable, en ne maîtrisant pas suffisamment les mouvements de caisse. La position de conduite commence elle aussi à dater du fait d'un volant trop horizontal et qui tombe sur les genoux. Si l'habitabilité à l'avant reste convenable, il n'en va pas de même à l'arrière, où les occupants de la banquette devront s'accommoder d'un manque d'espace aux jambes et d'une garde au toit limitée. Sans être à réglages séparés gauche/droite, la climatisation automatique fonctionne bien.

Le double échappement par lequel s'échappe la sonorité tantôt rauque tantôt aiguë du V6...



CONSUMMATION	
Route/autoroute	★★★
Ville	★★
Autonomie	★★★
ENTRETIEN	
Programme d'entretien	★★★
Programme de garanties	★★★
Qualité perçue	★★★
PRIX	
Prix/prestations	★★★
Prix/équipement	★★★★
Prix/qualité	★★★
Prix/valeur probable de revente	★★
TOTAL BUDGET	116/200

Là où le V6 Alfa commence à accuser le poids des ans, c'est dans sa consommation, plus élevée que celle des récentes rivales de la 166. Et comme le réservoir ne contient toujours que 69 l, l'autonomie s'en trouve d'autant plus pénalisée. Pour son prix, la 166 3.2 peut se prévaloir d'une belle richesse d'équipement et de prestations générales (toujours en matière de performances pures) restées digne de la concurrence. En revanche, la revendre sera une autre paire de manches...

SCORE TOTAL 600/1000

ESSAI DÉTAILLÉ ALFA ROMEO 166 3.2 V6

CONCLUSION

Proposée grosso modo au prix d'une BMW 530i bien plus moderne de conception et plus satisfaisante par son comportement routier comme sa qualité générale (sans parler de la valeur de revente), l'Alfa Romeo 166 3.2 V6 a bien du mal à défendre son cas. Non qu'elle soit démunie de qualités. Son moteur, en particulier, est toujours aussi enthousiasmant. Tout comme sa ligne, qui ne vieillit pas beaucoup. Les tifosi de la marque lui en trouveront sans doute encore bien d'autres.

Montant indicatif de quelques postes budgétaires	ALFA ROMEO 166 3.2 V6
Prix tarif	41.300 €
Leasing opérationnel	1.128,15 €/mois
Taxe de circulation	803,22 €/an
TMC	4.957,00 €
Assurance RC	886,32 €/an
PRK	0,58 €/km
Financement	802,11 €/mois
Info sur les conditions: voir télex.	



LES CONCURRENTES essayées par le Moniteur

	ALFA ROMEO 166 3.2 V6	BMW 530i	JAGUAR S-TYPE 3.0
Prix de base (€)	41.905 Distinctive	42.450 Base	48.000 Sport
Equipement			
Aide au freinage d'urgence	série	série	série
Aide au stationnement	460 (AR)	900 (AV+AR)	470 (AR)
Airbags de tête	série	série	série
Airbags frontaux	série	série	série
Airbags latéraux AV/AR	série/série	série/380	série/série
Climatisation manuelle	—	—	—
Climatisation automatique	série	série	série
Contrôle de stabilité ESP	série	série	série
Ordinateur de bord	série	série	série
Phares au xénon	série	1.150	1.020
Radio K7 / CD	série/série	—/série	—/série
Régulateur de vitesse	série	2.160 (adaptatif)	510
Sellerie en cuir	série	2.220	série
Système de navigation	1.390 (CD-Rom)	2.100	2.940
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	243	250	230
1000 m DA (s)	28,3	28,1	29,3
60- 90 km/h en 4 ^e (s)	6,1	8,0	7,3
90-120 km/h en 5 ^e (s)	8,0	8,4	10,5
Consommation moyenne (l/100)			
— de l'essai	12,5	10,9	12,5
— cycle mixte	12,5	9,5	11,1



BMW 530i

Le Moniteur Automobile N°1295

SES QUALITES

- Moteur superbe, performances
- Consommation mesurée
- Plaisir de conduite
- Confort et silence

SES DEFATS

- Pneus de 18" sensibles aux ornières
- Choix de certains matériaux
- Options souvent chères
- iDrive fastidieux



JAGUAR S-TYPE 3.0

Le Moniteur Automobile N°1185

SES QUALITES

- Bonne boîte manuelle
- Consommation maîtrisée
- Comportement routier
- Excellent confort

SES DEFATS

- Garde au toit à l'arrière
- Volume du coffre
- Sensibilité au vent latéral
- Choix de certains matériaux