

ABONNEZ-VOUS !

TECHNIQUE & PRATIQUE

AUTO

Le journal de la technique
et des métiers de l'automobile



OUI, JE M'ABONNE POUR 6 NUMEROS DE TECHNIQUE ET PRATIQUE AUTO

France : 160 F CEE et DOM-TOM : 210 F AUTRES PAYS : 260 F

Réabonnement Nouvel abonné

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Ville.....

Pays..... Téléphone.....

Coupon à retourner à CONCEPTAIR, 12 rue de Bercy, 75012 Paris, accompagné de votre règlement par chèque ou mandat libellé en francs français à l'ordre de CONCEPTAIR. Les eurochèques ne sont pas acceptés.

ESSAI



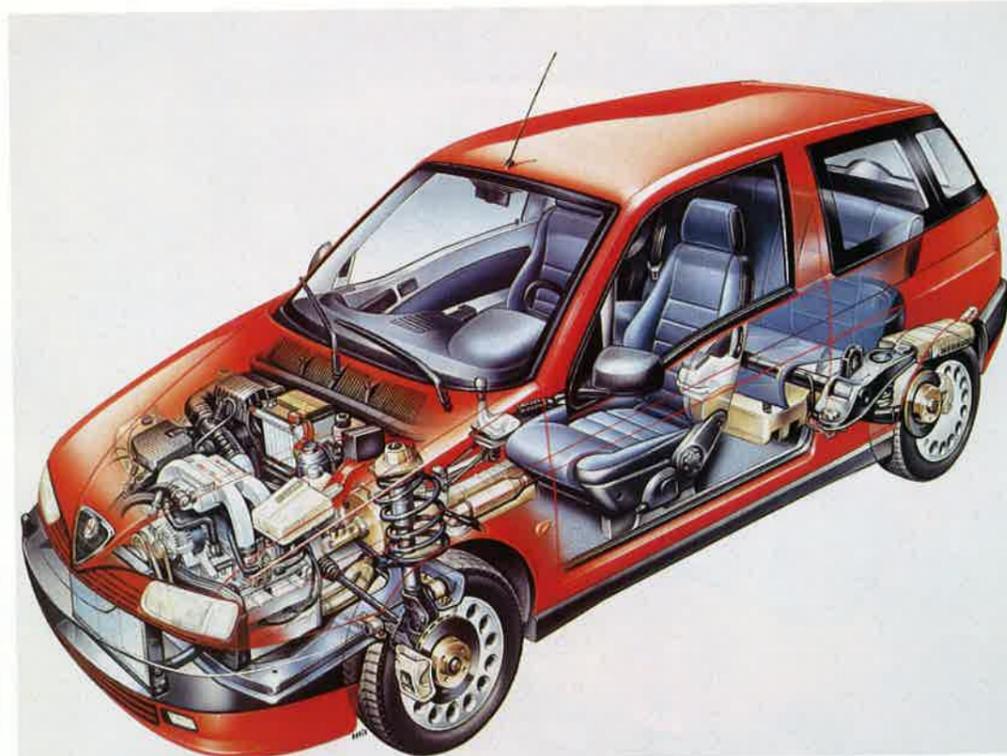
ALFA ROMEO 145 UNE MARGINALE RAISONNABLE

Son style original s'accomoderait peut-être mieux d'une ligne de ceinture plus basse et de dimensions moins compactes, mais globalement l'Alfa 145 est un beau travail made in Italy. Quant à savoir si c'est encore une Alfa Romeo, au sens où les puristes l'entendent, cette question n'a plus beaucoup de signification. Il faudrait mieux se demander ce que peut signifier Alfa Romeo dans l'environnement actuel, aussi bien sur le plan du style que de la mécanique.

Les particularités de l'Alfa 145 tiennent à son vaste porte-à-faux avant, intéressant pour rendre le capot plongeant ; des vitrages qui font le tour de la voiture ; des portières échancrées et des ailes bombées ; une forme en V de la partie arrière répondant à celle de l'avant. L'habitacle présente une planche de bord relativement agréable où tout est exclusivement dédié au conducteur. Pour le reste, on notera une excellente position de conduite et la possibilité de disposer d'une série d'accessoires originaux comme un parapluie de bord, un frigo-bar, une visseuse électrique pour changer une roue, un chauffe biberon, etc. Une voiture "style de vie" en somme.

Sous le capot, l'esprit Alfa demeure puisque les fameux moteurs Boxer (4 cylindres à plat) sont toujours de la partie. Seulement, cette 145 a pris plusieurs dizaines de kilos supplémentaires par rapport à la 33. Ses versions s'échelonnent de 1 140 à 1 190 kg. La nouvelle 145 1.3 rend par exemple 170 kg à la 33 1.3 et dispose d'une démultiplication plus longue du fait des jantes en 14 pouces. Les 1,3 litres et 1,6 litres ont donc fort à faire. Seul le 1,7 litres et - paradoxalement - le 2 litres Turbo-Diesel, tirent leur épingle du jeu.

Le comportement routier constitue en revanche une bonne surprise. La voiture est stable et bénéficie d'un train avant pré-



Le boxer impose de conserver une crémaillère en position haute avec des leviers de direction disposés sur les jambes de suspension. Sur le modèle Turbo Diesel équipé d'un 4 cylindres en ligne, la barre antiroulis et le berceau sont modifiés.

cis et incisif (enfin!). La suspension filtre bien les trépidations et assure un niveau de confort jusque-là inconnu chez Alfa. La conduite de cette 145 procure des sensa-

tions très proches de celles ressenties au volant de la nouvelle Lancia Delta, ce qui n'a évidemment rien d'étonnant pour cette cousine.

adopte une injection multipoint Bosch MP 3.1 et développe 103 ch CEE (76 KW) à 6 000 tr/mn avec un couple de 13,7 mkg CEE (134 Nm) à 4 500 tr/mn.

Le 1712 cm³ 16 soupapes dispose d'un système de gestion Bosch M2 10. 3 avec injection séquentielle et allumage statique. Il conserve ses soupapes déphasées* et possède des bougies longue durée (100 000 km). Il développe 129 ch CEE (95 KW) à 6500 tr/mn avec un couple maxi de 15,1 mkg CEE (148 Nm) à 4300 tr/mn.

*
1 ère came/2 ème came :
AOA : 10°/20°
RFA : 49°/49°
AOE : 52°/42°
RFE : 12°/22°

Le Turbo Diesel est un 4 cylindres en ligne d'origine Fiat de 1929 cm³ (82,6 X 90 mm) à préchambre avec un système de suralimentation analogue à celui qui est monté sur l'Alfa 155 TD.

Techniquement, l'Alfa 145 est née de l'accouplement d'une mécanique Alfa Romeo et d'une coque de Fiat Tipo... assez fortement remaniée. Ses moteurs offrent tous d'excellents rendements, mais ces 4 cylindres à plat, trop justes en cylindrée, souffrent d'un manque de couple à bas régime.

Le 1 351 cm³ (80 X 67,2 mm) à injection multipoint possède de nouveaux conduits d'admission, un nouveau calculateur et un alternateur de 80 Ampères. Il développe 90 ch CEE à 6 000 tr/mn avec un couple de 11,7 mkg CEE (115 Nm) à 4 400 tr/mn.

Le 1 596 cm³ (84 X 72 mm) remplace le 1 500 issu du 1 351 cm³ ainsi que le 1,7 litres 8 soupapes (d'ailleurs bien plus performant). Il s'agit d'un nouveau moteur issu du 1.7 par réduction de l'alésage (84 au lieu de 87 mm). Il



On est très bien installé au volant, mais toutes les commandes restent une exclusivité du conducteur. Il n'y a absolument rien côté passager.

UNE NOUVELLE TRADITION

Parlant d'Alfa Romeo, on est toujours tenté de rappeler un riche héritage qui doit s'exprimer par un caractère sportif affirmé. Mais au delà de la tradition, un nouveau modèle doit répondre aussi à un nouveau marché. Les grands traits de la société dans laquelle nous vivons aujourd'hui sont les suivants :

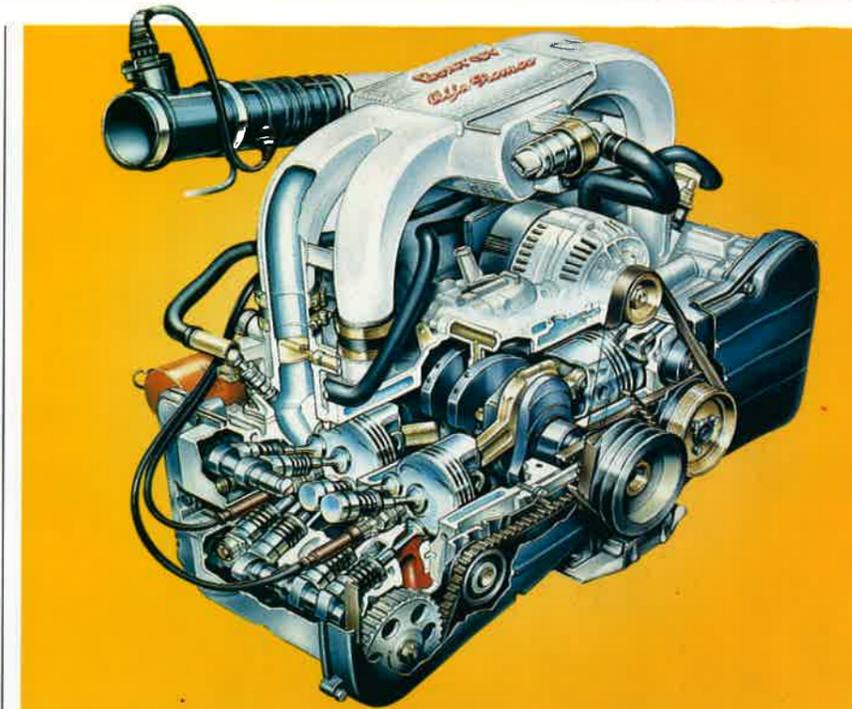
- diminution des naissances ;
- familles "nucléaires" formées de peu de membres dans lesquelles les enfants ont tendance à rester dépendants de leurs parents bien au delà de leur majorité jusqu'à 29/30 ans ;
- nouveau rôle joué par les femmes dans le monde du travail ;
- migration des villes dans les quartiers résidentiels avec augmentation des banlieusards se rendant au travail en voiture.

Ces facteurs définissent un consommateur des années 90 plus rationnel dans ses achats, et qui préférera la correspondance de sa voiture au style de vie qu'il a choisi. L'Alfa 145 a pour mission d'élargir le club des amateurs d'Alfa Romeo et compte sur une absence de formalisme et sur sa sympathie pour conquérir les jeunes et les femmes. Peu de choses à voir avec la clientèle pure et dure.

Les pistons sont refroidis par jet d'huile, les injecteurs de type auto-nettoyant. Il développe 90 ch CEE (66 KW) à 4 100 tr/mn avec un couple maxi de 19 mkg CEE (186 Nm) à 2 400 tr/mn.

Les 3 modèles essence bénéficient de la même boîte de vitesses (rapports identiques) tandis que la 145 TD reprend celle de l'Alfa 155 TD équipée du même moteur. La boîte longitudinale a subi un certain nombre de perfectionnements : synchroniseurs Borg Warner pour la première et la seconde, commande par câbles, optimisation des tolérances de conception et rationalisation des processus d'usinage pour limiter au maximum les jeux de pignons.

La suspension avant est de type Mc Pherson triangulé. La crémaillère est située en position haute, comme sur l'Alfa 33 et elle attaque directement les jambes de force par des leviers intégrés. Sur la TD, la suspension diffère. La suspension



Le 1.7 litres dispose d'une injection séquentielle et d'un allumage statique.

arrière est commune à toutes les plateformes de Fiat Tipo.

Les Alfa 145 sont équipées de disques avant de 257 mm (ventilés sur la 1.7 16 V) et de tambours AR (à disques sur la 16V ainsi que sur les modèles équipés de l'ABS en option).

Au chapitre de la sécurité passive, on mentionnera le volant à absorption EAS (Energie

Absorbing Steering Wheel), des airbags grand volume et le système anti-incendie FPS (Fire Prevention System) englobant : un interrupteur d'alimentation de carburant à inertie, le même que sur la 145 TD), 3 soupapes anti-écoulement sur le réservoir et les conduites d'alimentation, et des revêtements intérieurs en matériaux ignifugés (vitesse de propagation des flammes inférieure à 100 mm/mn).

La nouvelle boîte de vitesses des moteurs 4 cylindres possède des synchroniseurs Borg Warner sur la première et la seconde et la commande s'effectue par câbles.

