

nouveautés

ALFA ROMEO

Injection pour la 33ie...



Bien qu'elle ne date pas d'hier (1983), la berline Alfa Romeo 33 est toujours l'objet de soins attentionnés qui lui conservent sa jeunesse. Nouvelle cure de jouvence, donc, en parallèle avec le break Sport Wagon dont il est question plus loin.

Le Salon de Turin fut le prétexte à une bienfaisante augmentation de puissance. Pour la berline 33 ie, le recours à l'injection hisse la puissance du 4 cylindres « boxer » 1 712 cm³ à 110 ch à 5 800 tr/mn, et le couple maxi à 15,4 mkg à 4 500 tr/mn, l'injection et l'allumage électronique devant compenser en partie ce régime assez élevé (plus de 14 mkg entre 3 500 et 5 500 tr/mn). L'utilisation de carburant Eurosuper est désormais possible. D'autres aménagements sont intervenus qui touchent les roues de 14" de diamètre (pneus 185/60 HR), quelques détails de carrosserie (pare-chocs et calandre peints, glaces teintées, ajouts aérodynamiques, etc.) et les nouvelles garnitures intérieures. Cette berline compacte (4,01 m de long) offre une bonne habitabilité et,

surtout, un coffre pouvant varier de 400 à 1 200 dm³. Au volant, le conducteur note que la 33 dissimule son âge tant bien que mal : conception de la planche de bord, reflets dans les cadrans... Mais le volant d'assez grand diamètre est ajustable en hauteur. S'il n'y a rien à dire des prestations (plus de 185 km/h en pointe et moins de 10 s. pour passer de 0 à 100 km/h), ni du brio du moteur dont la souplesse doit être soulignée, j'ai, en revanche, moins apprécié le poids de la direction qui n'est



malheureusement toujours pas assistée. On le déplore surtout en ville. Sur route, le train avant manifeste quelques limites qui nuisent à la motricité en conduite rapide. Bons freins, bien stables et très agréables à doser. Mais la boîte « accroche » ; souvent par suite de la grande inertie du moteur qui perd lentement ses tours, et de la synchronisation paresseuse (en 1^{re} surtout), très sollicitée si l'on ne débraye pas à fond. **Prix :** Berline 33 1.7 ie (8 CV) : 86 800 F.

... et 118 ch pour le Break



L'annonce en a été faite au Salon de Turin, et j'étais curieux de voir ce que le break Alfa Romeo 33 - pardon, Quadrifoglio Verde Sport Wagon - pouvait offrir avec son moteur boxer 1 712 cm³ à 2 carburateurs double corps inversés annoncé pour 118 ch et 15 mkg de couple maxi à 3 500 tr/mn. Toutes choses étant égales par ailleurs

à la berline, sauf bien entendu les aménagements spécifiques au break (compartiment AR et barres de toit), le volume de charge possible atteint ici 1 300 dm³, la longueur dépassant de 13 cm celle de la berline.

Toujours cette paresse de la boîte et toujours cette direction qui exclut toute manoeuvre à l'arrêt par une... faible femme. C'est dommage, car ce break est beau, pratique, bien équipé et son moteur témoigne d'une belle santé. **Prix (8 CV) :** 94 200 F.

A.B.



LES 75 FONT PEAU NEUVE

Alfa Romeo fait le ménage dans sa gamme 75 et y introduit 2 nouvelles versions. On remarque le nouvel écusson de calandre, les 5 prises d'air supplémentaires sous le pare-chocs AV de la 75 TD 2.4, la nervure centrale de capot, les feux AR orange, le même becquet AR pour la 1.8 IE et la 2.4 TD, les « jupes » de bas de caisse pour la 2.4 TD, et les enjoliveurs. A l'intérieur, la sellerie est revue sur toutes les versions, les 1.8 E et 2.4 TD adoptent les sièges AV de la 2.0 TS, l'insonorisation est améliorée dans les 1.6, 1.8 IE, 2.0 TD et 1.8 Turbo. Les essuie-glaces assurent un balayage plus efficace. Et deux nouveaux modèles s'ajoutent à la gamme :

Alfa 75 1.8 IE : le moteur 1 779 cm³ troque ses carburateurs pour une gestion électronique Bosch Motronic 3.3 (injection et allumage) qui contrôle également le calage variable de la distribution par deux arbres à cames en tête (variableur de phase, inauguré avec la 75 2.0 Twin Spark). Puissance : 122 ch ; couple maxi : 16,3 mkg à 4 000 tr/mn ; vitesse : 190 km/h.

Alfa 75 2.4 Turbodiesel : réservé, pour l'instant, au marché italien, ce modèle vient coiffer la 2 litres turbo D (95 ch). Le moteur 2 393 cm³ est une extrapolation du 4 cyl. 1 995 cm³. Il développe 112 ch à 4 200 tr/mn, avec un couple maxi de 24,5 mkg obtenu à 2 400 tr/mn. Vitesse : 185 km/h ; de 0 à 100 km/h en 11,7 s et 7,4 l/100 km à 120 km/h. Qui a dit que le Diesel allait mourir ?...

La 75 continue à vivre sa vie malgré l'arrivée de la 164. Elle rajeunit même.



MITSUBISHI

Une Galant 16 soupapes

Arrivée en Europe au Salon de Bruxelles en janvier dernier, elle fut introduite en France avant l'été en version GLS 1800 (90 ch) et 2 litres GLSI (112 ch). Bien qu'elle fût dévoilée en même temps, la Galant 2 litres 16 soupapes manquait à l'appel. Depuis le Salon de Paris, cette lacune est comblée, et le Périgord magnifique m'a permis de faire connaissance avec la dernière Mitsubishi.

La silhouette de cette berline quatre portes évoque un coupé Grand Tourisme racé, bas, large, fluide. Ce qui la caractérise, naturellement, c'est son moteur 4 cylindres double arbre à cames en tête et seize soupapes qui, de 112 ch pour le 2 litres injection, passe à 145 ch (72,5 ch/litre). Il s'agit en fait d'une version « calmée » du HSR suralimenté (295 ch). Doté d'arbres d'équilibrage à contrepoids, il affiche une belle régularité de fonctionnement. A noter les

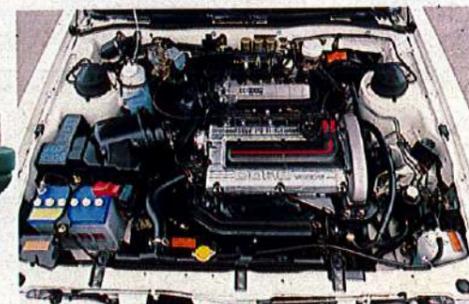
culbuteurs montés sur roulements à aiguilles qui limitent les frottements aux valeurs admises pour les moteurs 2 soupapes par cylindre. D'où gains en couple à bas régime et en consommation. Ce moteur possède aussi une injection « intelligente » (ECI-Multi) qui adapte le fonctionnement du moteur aux qualités du carburant utilisé, et coupe l'alimentation en décélération. Comme la 2 litres GLSI, la Galant 16 soupapes est équipée d'une direction à assistance variable et de quatre freins à disque ventilés avec antiblocage de série. Mais le « plus » réside dans la suspension pilotée à quatre roues indépendantes, elle aussi de série. De quoi s'agit-il ?



Habitacle très bien fini avec un soin du détail très agréable. Intéressante, la suspension dynamique à commande électronique.

D'une « suspension dynamique à commande électronique ». Disons, pour résumer, que la suspension s'adapte automatiquement (mode automatique) à la cadence de conduite. La vitesse augmentant, la suspension se durcit pour réduire le roulis, diminuer la plongée ou le cabrage, faire varier la loi d'amortissement. Le conducteur dispose d'un clavier au centre du tableau de bord pour, s'il veut opérer une sélection manuelle, rendre la suspension plus douce ou plus ferme, autrement dit option

autant que j'aie pu en juger sur routes normales à cadence... « légale ». Le moteur est un peu gêné par les 1 200 kg de la voiture et par un couple maxi (17,3 mkg) qui n'est obtenu qu'à 4 500 tr/mn (!), mais il fait preuve toutefois d'une bonne aisance à monter en régime. Je retiendrai de cette Mitsubishi Galant 16 soupapes la qualité de la boîte, l'agrément de conduite et, surtout, le sérieux de la présentation ainsi qu'un équipement extrêmement complet : volant réglable en hauteur, ceintures avec 5 réglages possibles, des fourre-tout dans tous les coins (même sous les sièges !), habillages en velours, vitres teintées, rétroviseurs électriques et dégivrants, jantes alliage, deux totalisateurs journaliers, verrouillage central, etc... Si bien que les options se limitent à la peinture métallisée et l'air conditionné. **Prix (11 CV) :** 154 000 F.



Un moteur comme les Japonais savent si bien le faire. Avec beaucoup d'électronique et plein de soupapes.

A.B.