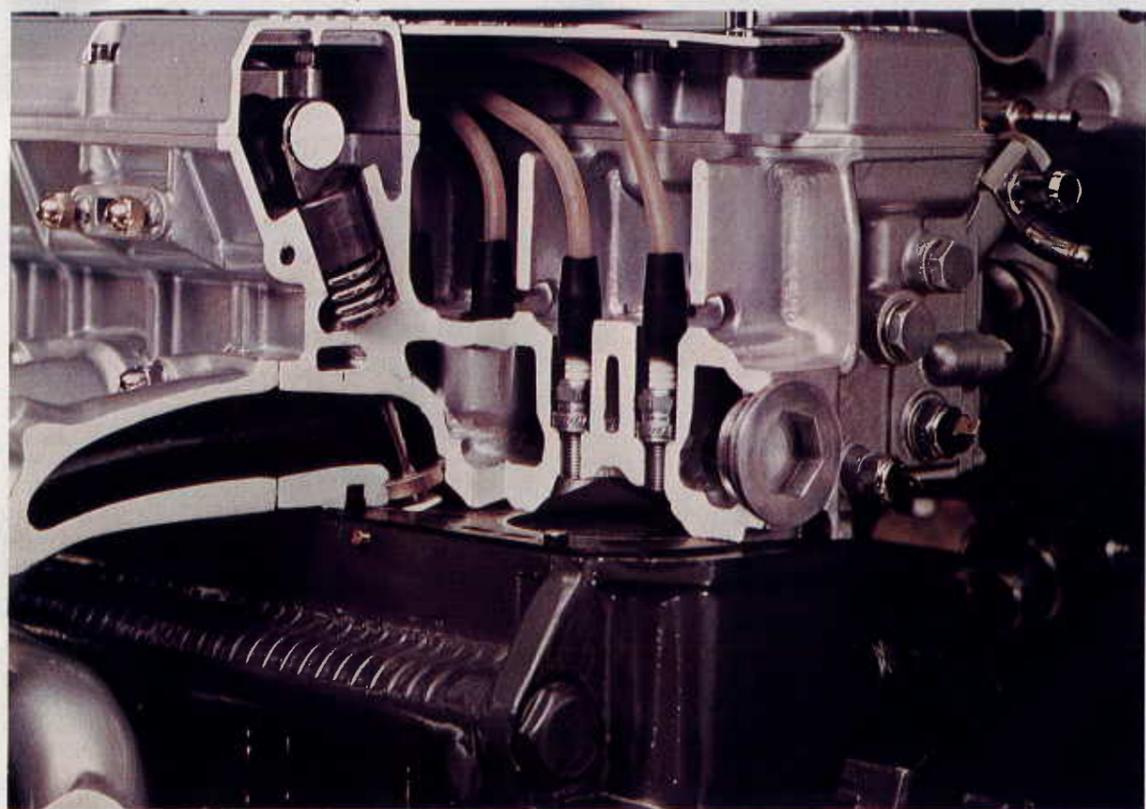


# ALFA 75 2.0 TWIN SPARK ET 6V 3.0



Deux bougies par cylindre, deux distributeurs d'allumage, deux bobines, variateur de phase de l'arbre à cames, injection sophistiquée, heureusement le calculateur Bosch s'occupe de tout.

## Deux moteurs pour raviver la flamme !

Ces derniers temps, des chevaux de feu, on ne distinguait plus guère que des cendres. Celles-ci furent ranimées par la 75 turbo. L'arrivée de deux nouveaux moteurs dans la gamme 75, un 2 litres de 148 ch et un 3 litres de 188 ch, contribue à attiser le foyer renaissant.

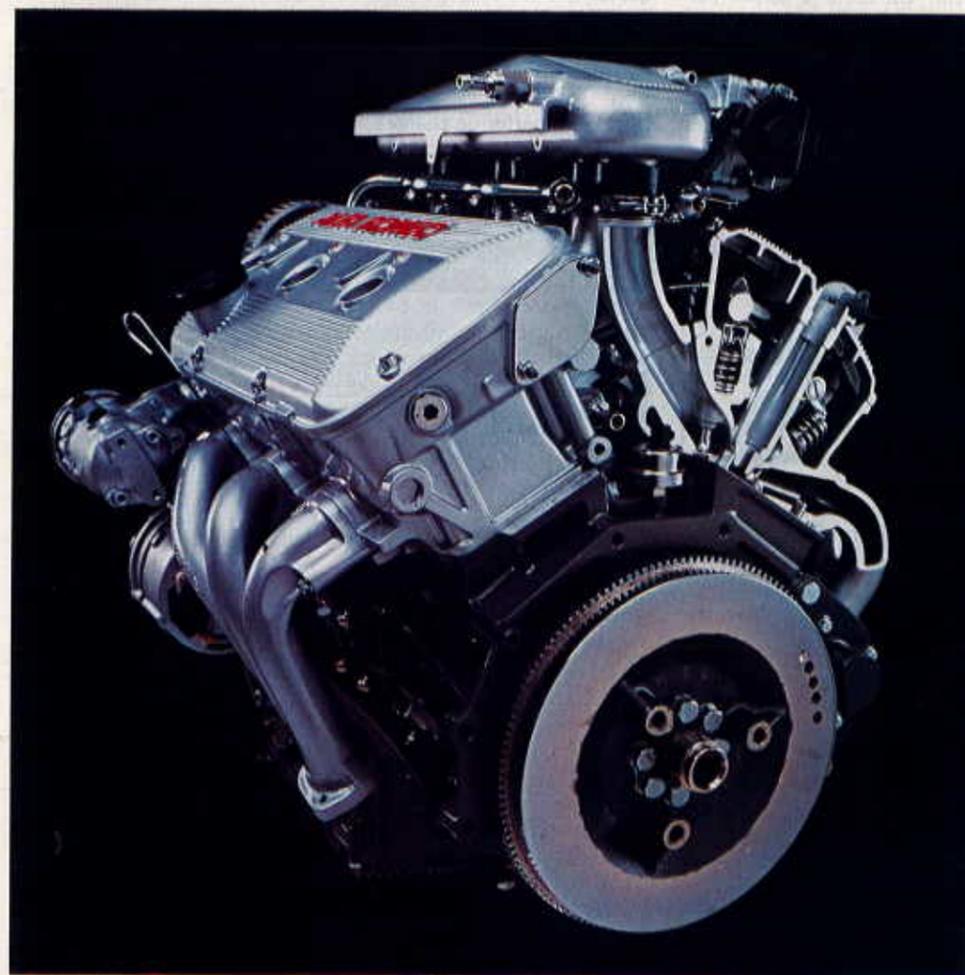
par Jean-François GUITTARD

Chez Alfa Romeo, il semble qu'après avoir connu des moments difficiles, on reparte sur de meilleures bases. On n'essaie plus de vendre à n'importe quel prix (!), mais plutôt de proposer des produits en rapport avec l'image de marque passée. Autrement dit, si on pouvait reprocher à la firme milanaise de n'offrir plus que des objets insi-

pides, la 75 turbo a représenté à sa sortie l'amorce d'un mouvement régénérateur. Avec l'arrivée du 2 litres double-allumage dotée d'une admission perfectionnée remplaçant le 2 litres traditionnel de 128 ch, et du V6 3 litres remplaçant l'excellent 2,5 litres, les amateurs de belles mécaniques italiennes vont pouvoir se réjouir.

Ces deux nouveaux modèles étaient prévus bien entendu avant le rachat de la firme par le groupe Fiat. La nouvelle société se nomme Alfa-Lancia et va permettre, grâce à des bases financières plus saines, d'investir et non plus de seulement « sauver les meubles ».

Si les moteurs sont évidemment la nouveauté la plus marquante, les caisses ont, elles, profité d'un restyling réussi. On croyait l'arrière de la gamme 75 définitivement pataud. Eh bien, sur la 2 litres comme sur la 3 litres, un harmonieux petit becquet allège l'ensemble en prolongeant les bandes laté-



Le superbe six cylindres a gagné en coffre et en onctuosité en passant à 3 litres.

Le petit becquet améliore grandement la finesse de l'arrière.

Si les extensions d'ailes et les pare-chocs comme les spoilers s'apparentent à ceux de la 75 turbo, en revanche, ces deux nouveaux modèles disposent en plus de marche-pieds latéraux

bien dessinés. La 75 6V 3.0 America, destinée comme son nom l'indique, entre autres au marché américain, se distingue en plus par ses pare-chocs à absorption et des entrées d'air

dans le spoiler plus volumineuses que pour la 2 litres. Les perspicaces noteront encore que les bandes latérales et les pare-chocs de la 3 litres sont teintés dans la masse avec

l'échappement sortant sur le côté droit, alors que l'échappement est central avec des bandes latérales et des pare-chocs noirs sur la 2 litres. Voilà rapidement brossés les détails extérieurs, mais c'est sous le capot que se situent les changements les plus intéressants.

### Deux litres double-allumage et variateur de phase

Ce modèle remplace l'ancienne 75 2.0 qui développait tout de même 128 ch avec ses deux anciens carburateurs double-corps. Il était performant mais gourmand, et faisait un peu vieillot face à ses concurrents équipés pour la plupart d'injections. Si le bloc conserve des cotes semblables à l'ancien moteur, c'est-à-dire que le 2 litres a toujours une longue course (88,5 mm pour 84 mm d'alésage), la culasse et l'alimentation sont par contre complètement modifiés. Comme le doux patronyme de ce modèle l'indique, « Twin Spark », l'originalité vient du double allumage, deux bougies par cylindre. Si cette technique fut couramment utilisée en compétition, voire sur des petites séries à tendance très sportive, ce serait apparemment la première fois que ce système voit le jour en relativement grande série. Actuellement, les multisoupapes et les turbocompresseurs sont plus en vogue, mais dans l'optique, d'un rendement optimisé, le double-allumage combiné à l'arbre à cames d'admission dont le calage varie en fonction du régime, peut donner d'excellents résultats. L'avantage du double-allumage est que, grâce à une combustion plus rapide (2 étincelles), on peut retarder l'avance à l'allumage et alimenter avec un mélange pauvre. Pour ce faire, si la tête de delco classique entraînée sur le côté du bloc par l'intermédiaire d'un arbre commandé par le vilebrequin subsiste, une nouvelle tête d'allumage prend place en bout d'arbre à cames

d'échappement. Les deux étincelles sont produites exactement en même temps, des essais ayant démontré que le meilleur rendement est ainsi obtenu. Quand on sait que ces allumages sont commandés par un performant calculateur Bosch-Motronic couplé à l'injection du même nom, on n'a pas trop de soucis à se faire quant aux performances du système.

Deuxième sujet d'intérêt, l'ar-

bre à cames d'admission, dont le calage varie en fonction du régime moteur. Ainsi, à bas régime, l'avance d'ouverture à l'admission se produit plus tard qu'à haut régime et inversement. Un arbre à cames performant à hauts régimes provoque un fonctionnement irrégulier à bas régime. Ce système procure les avantages des deux types d'arbre à cames tout en éliminant en partie les inconvénients. Le variateur de phase est

un système mécanique fonctionnant avec la pression d'huile, le tout étant piloté électroniquement. Pour être complet, on notera que la culasse est hémisphérique et que les soupapes décrivent un angle plus fermé qu'au paravant (46° au lieu de 80°) afin que les conduits d'admission soient plus rectilignes (moins de pertes de charge).

Cet ensemble de caractéristiques intéressantes permet au 2 litres tout alliage de retrouver une seconde jeunesse et de développer 148 ch à 5 800 tr/mn contre 128 à 5 400 pour l'ancien. Apparemment, le couple n'a pas fait un bond phénoménal, 19 mkg à 4 000 tr/mn sur la nouvelle au lieu de 18,3 mkg à 4 000 tr/mn. Il faut savoir que 16 mkg sont déjà disponibles à partir de 2 000 tr/mn, puis 18 à 3 000 tr/mn. Bref, la courbe est très plate, donc garante d'un fonctionnement agréable dès les plus bas régimes. D'autre part, grâce à une injection et à un système d'allumage très performants, on devrait obtenir des consommations beaucoup plus intéressantes qu'avec l'ancien bloc, d'autant que le rapport volumétrique est passé à 10 : 1 au lieu de 9 : 1. Au volant, on n'est pas dépaycé par rapport aux autres 75. On remarque la montre sur fond rouge, la zone rouge du compte-tours à 6 200 tr/mn, le tachymètre gradué jusqu'à 260 (pas moins !), la jauge à essence, la température d'eau et le manomètre d'huile. Bien sûr, il y a le traditionnel check-up sur la console permettant de vérifier 15 fonctions. L'intérieur est soigné et les sièges offrent un confort satisfaisant. Le volume et la qualité du son rappellent tout à fait les

anciens moteurs 2 litres. De plus, le nouveau semble être encore plus agréable à partir des très bas régimes. Si la sélection de boîte est assez précise, elle n'est toujours pas un modèle de rapidité. Le comportement est fidèle à la tradition Alfa, c'est-à-dire plutôt souveur, ceci étant bien entendu rassurant. En accélérant en sortie de courbe serrée, on arrivera à faire déboîter l'arrière avec progressivité, même sur terrain gras à cause de l'autobloquant à 25 % monté en série. La direction légèrement assistée (3,25 tours de volant de butée à butée) offre un bon compromis. Elle permet de bien sentir ce qui se passe au niveau des roues en conduite sportive tout en n'étant pas trop lourde en conduite urbaine. La suspension et les freins sont comparables, à quelques détails près, à ceux de la 75 turbo. En ce qui concerne les freins, si l'efficacité semble bonne à froid, la pédale donne l'impression de s'enfoncer sérieusement dès que l'on roule un peu vite, sans que la puissance s'évanouisse complètement. C'est plus désagréable que dangereux. Nous vérifierons ces impressions lors d'un essai complet dès que possible, la prise en mains ayant été brève et sur des routes sans grand caractère. En tous cas, le moteur semble offrir des prestations tout à fait intéressantes sans fournir beaucoup

de sensations à cause de sa plage de couple particulièrement agréable. A vérifier.

**188 ch pour les oreilles !**

Le nouveau V6 à 60 degrés est étroitement dérivé du 2,5 litres qui équipa l'Alfa 6, prochainement remplacée par la 164 qui doit apparaître à la rentrée. De même, le coupé GTV 6 disparaîtrait et devrait lui aussi céder la place à un coupé dérivé de la

164. Ce bloc possède une cylindrée exacte de 2 959 cm<sup>3</sup> alésage et course ayant progressé (93 x 72,6 mm au lieu de 88 x 68,3 mm). Ainsi, le trois litres est très légèrement moins supercarré que le 2,5 litres, le rapport alésage/course étant de 1,28 pour le premier nommé contre 1,29. Les 188 ch sont atteints à 5 800 tr/mn alors que le couple maxi culmine à 25 mkg à 4 000 tr/mn tout en se situant à (tenez-vous bien !) 22 mkg à 1 000 tr/mn. Le six

cylindres BMW monté dans la 528i par exemple, n'offre que 24 mkg au maximum, mais il faut tenir compte du handicap de cylindrée. La Ferrari 308 GTB i donnait une puissance supérieure (214 ch) pour un couple de 24,8 mkg. On le voit, les chiffres annoncés par le V6 Alfa sont tout à fait honorables et son aisance à tous les régimes est vraiment exceptionnelle. On ne se lasse pas de l'écouter ronronner. Il paraît un peu moins vif à grimper dans les tours que le 2,5 litres, mais il est tellement exploitable que l'on n'y prête guère attention. La zone rouge du compte-tours correspond au régime de puissance maximum (5 800 tr/mn). Le train avant semble un peu plus paresseux que sur la « petite » 2 litres, certainement en raison d'un poids plus élevé. Mais ce n'est pas excessif et la réserve de puissance rend plus enclin à rouler en souplesse et

dans le confort plutôt qu'à se prendre pour un pilote. Il existe la 75 turbo pour cela. Le niveau sonore de la 3 litres est moins important que dans la 2 litres et la colonne de direction réglable aussi bien en hauteur qu'en profondeur permet d'aligner les kilomètres en toute sérénité. Bref, c'est une bonne routière disposant d'un fabuleux moteur. Détail important, une grande routière doit avoir une autonomie correcte, le réservoir est passé à 70 litres sur ce modèle, mais en empiétant sérieusement sur le volume de la malle. On ne peut tout avoir !

En sachant que l'ABS Teves sera disponible sur les deux modèles en option à partir de juin, on ne peut qu'être impatient et se réjouir à l'idée de voir Alfa Romeo proposer à nouveau des mécaniques passionnantes, mais les moteurs ne font tout de même pas oublier le reste. La 2.0 Twin Spark sera importée en avril alors que la 6 V 3.0 n'arrivera qu'en juin. Cette dernière verra le marché américain un peu avant, marché sur lequel les dirigeants fondent de gros espoirs. Pour les prix, on sait que la 2.0 L devrait se situer entre 115 et 120 000 F alors que la 3.0 L sera évidemment plus chère, mais la fourchette n'est pas encore connue pour l'instant.

FICHE TECHNIQUE	Alfa 75 Twin Spark 2.0	Alfa 75 6 V 3.0
<b>MOTEUR</b>		
<b>Données chiffrées</b>		
● Cylindrée (cm <sup>3</sup> ) :	1962	2959
● Alésage x course (mm) :	84 x 88,5	93 x 72,6
● Rapport volumétrique :	10 : 1	9,5 : 1
● Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :	148 à 5 800	188 à 5 800
● Couple maxi (mkg DIN à tr/mn) :	19 à 4 000	25 à 4 000
<b>Construction</b>		
● Emplacement :	AV	AV
● Disposition :	longitudinal	longitudinal
● Type :	4 cyl. en ligne	6 cyl. en V à 60°
● Refroidissement :	liquide	liquide
● Vilebrequin (nombre de paliers) :	5	4
● Matériaux - bloc :	alliage léger	alliage léger
● Matériaux - culasse :	alliage léger	alliage léger
● Distribution :	2 ACT (chaîne)	1 ACT par rangée de cyl. (courroie)
● Alimentation :	inj. électr. Bosch ME 7	inj. Bosch L-Jectronic
● Allumage :	double électronique digitale	électronique
<b>TRANSMISSION</b>		
● Mode :	aux roues AR	aux roues AR
● Boîte de vitesses (rapports) :	5	5
● Rapports de boîte et vitesses à 1 000 tr/mn en km/h : - 1 <sup>er</sup> :	2,875/-	2,875/-
- 2 <sup>e</sup> :	1,720/-	1,720/-
- 3 <sup>e</sup> :	1,226/-	1,226/-
- 4 <sup>e</sup> :	0,946/-	0,946/-
- 5 <sup>e</sup> :	0,780/-	0,780/-
● Rapport de pont :	4,1	3,545
● Embrayage - type :	monodisque à sec	monodisque à sec
● Embrayage - commande :	hydraulique	hydraulique
● Autobloquant :	oui à 25 %	oui à 25 %
<b>CHASSIS</b>		
Type :	coque autoporteuse acier	coque autoporteuse acier
Carosserie :	berline tri-corps 4 p. 5 pl.	berline tri-corps 4 p. 5 pl.
Cx (SCx) :	0,36 (0,64)	0,36 (0,64)
<b>SUSPENSION</b>		
● Avant :	quadri-latères transversaux, barres de torsion, barre anti-roulis Ø 22 mm	quadri-latères transversaux, barres de torsion, barre anti-roulis Ø 22 mm
● Arrière :	essieu de Dion avec parallélogramme de Watt, barre anti-roulis Ø 21 mm	essieu de Dion avec parallélogramme de Watt, barre anti-roulis Ø 21 mm
<b>DIRECTION</b>		
● Type :	à crémaillère	à crémaillère
● Démultiplication :	21,2 : 1	21,2 : 1
● Diamètre de braquage (m) :	10,1	10,1
● Course du volant (tours) :	3,25	3,25
<b>FREINS</b>		
● Avant :	disques ventilés Ø 265 mm	disques ventilés Ø 265 mm
● Arrière :	disques pleins Ø 250 mm	disques pleins Ø 250 mm
● Antiblocage :	en option (juin)	en option (juin)
<b>DIMENSIONS (mm)</b>		
● Empattement :	2510	2510
● Voies AV/AR :	1396/1382	1396/1382
● Longueur/largeur/hauteur :	4330/1660/1400	4420/1660/1400
● Largeur aux coudes AV/AR :	1360/1340	1360/1340
● Place pour les jambes à l'AR :	185 à 375	185 à 375
● Jantes :	6,5 J 14	6,5 J 14
● Pneumatiques :	195/60 VR 14	195/60 VR 14
<b>POIDS (kg)</b>		
● Constructeur/contrôlé :	1120/-	1250/-
● Répartition AV/AR :	-/-	-/-
● Rapport poids/puissance réel :	-	-
<b>CAPACITES (litres)</b>		
● Réservoir d'essence :	49	68
● Huile moteur (y compris filtre) :	5	6
● Coffre :	500	380

**Au tableau de bord pas de grosses nouveautés, il manque une température d'huile.**



DONNÉES ANNONCÉES	Alfa 75 Twin Spark 2.0	Alfa 75 6 V 3.0
Vitesse maxi	205 km/h	220 km/h
1 000 m D.A.	29"2	28"0
0 à 100 km/h	8"2	7"3
<b>Consommations</b>		
● à 90 km/h	6,1 litres	7,4 litres
● 120 km/h	8,4 litres	9,2 litres
● en cycle urbain	9,9 litres	12,9 litres
Puissance fiscale	9 CV	16 CV



Les jantes en alliage sont en option sur la Twin Spark 2.0.



La 6 V 3.0 America se distingue surtout grâce à ses pare-chocs à absorption, indispensable outre-Atlantique.