

LA NOUVELLE A



...ELLE REMPLACE L'ALFETTA

Chez Alfa, la politique appliquée à la gamme n'est pas facile à comprendre car elle n'obéit guère à la logique : depuis des années Alfetta et Giulietta coexistent en pure perte, sur le même segment de marché, avec des caractéristiques à peu près communes. Aussi, est-ce avec une certaine surprise que nous voyons débarquer l'Alfa 90 pour remplacer la vieille Alfetta alors que chacun attend pour l'année prochaine une grosse voiture, étudiée en parallèle avec Fiat, Lancia et Saab et qui prendra la place de l'Alfa 6. Pour simplifier, l'Alfa 90 sera équipée dans sa ver-

sion de pointe du moteur V6 de 2.5 litres.

Par rapport à l'Alfetta, l'empattement du type 90 reste le même, 2,51 m, mais les autres dimensions se trouvent quelque peu agrandies : longueur 4,39 m, largeur 1,64 m, hauteur 1,42 m. La carrosserie, officiellement entièrement nouvelle, a été étudiée en collaboration avec Bertone ce qui ne se voit guère car elle reste d'aspect très classique, sans recherche esthétique particulière. Une fois encore, il se vérifie que les modèles italiens de série ne doivent pas grand chose aux audaces des prototypes des maîtres-carrossiers turinois. On relève tout de même une innovation, le déflecteur aérodynamique sous le pare-chocs avant dispose d'une partie réglable automatiquement, dès que la vitesse dépasse 80 km/h. Un dispositif pneumatique, permet de

doser l'efficacité de cet élément en fonction de l'allure adoptée. C'est un brevet Alfa-Romeo d'après une idée de Bertone. Il permet aussi d'améliorer le Cx à grande vitesse mais le constructeur reste très discret sur le coefficient aérodynamique moyen de la voiture. L'arrière assez massif, taillé à angle droit, laisse présager un important volume du coffre.

L'Alfa 90 reprend fidèlement l'implantation mécanique des Alfetta-Giulietta c'est-à-dire moteur en ligne à l'avant ; boîte à l'arrière accolée au pont de Dion suspendu. La commande de cette boîte serait enfin améliorée en douceur et en précision de manière décisive. Pour la direction, l'assistance est variable tandis que le volant peut être réglé aussi bien en hauteur qu'en profondeur. Les aménagements intérieurs se



Une bonne position de conduite, avec un volant réglable en tous sens et surtout des sièges, bien conçus, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, où les appuis-tête sont intégrés.

LFA ROMEO 90



signalent par le confort des sièges, aussi bien à l'arrière qu'à l'avant et par un tableau de bord électronique. Les aiguilles sont remplacées par des cristaux liquides lumineux sur deux rampes disposées en biais, aussi bien pour le compteur que pour le compte-tours. De plus la vitesse instantanée s'inscrit en gros chiffres bien lisibles. En complément, un ordinateur de bord et un panneau de contrôle permettent d'obtenir d'autres informations usuelles. C'est une première pour les voitures italiennes.

Les moteurs disponibles sur la 90 sont au nombre de cinq ce qui indique l'importance du modèle : trois 4 cylindres double arbre, un V6 et un diesel turbo. A la base, le 1800 à carburateur donne 120 ch ce qui assure une vitesse de 185 km/h. Le 2000 toujours à carburateur développe 128 ch pour une perfor-

mance maximale de 190 km/h. Le même 2 litres est proposé avec une injection électronique et une variation continue des cames d'admission ce qui assure une plus grande économie mais ne modifie ni la puissance ni la vitesse de pointe. Le V6 de 2,5 litres à injection électronique équipe la version « Quadrifoglio » il aligne 156 ch ce qui permet de dépasser 200 km/h. Enfin, la série ne serait pas complète sans un diesel de 2,4 litres qui, avec un turbo et un échangeur de température, atteint 110 ch, la plus grande vitesse s'établissant autour de 175 km/h. Bien sûr, toutes les boîtes sont à 5 rapports avec des démultiplications adaptées aux diverses puissances. Les autres caractéristiques sont reprises de l'Alfetta, la suspension ou le freinage.

L'Alfa 90 sera présentée en grande pre-

mière au Salon de Paris ce qui lui donne un léger avantage sur la Lancia Thema réservée pour le Salon de Turin, quelques semaines plus tard. Elle sera commercialisée dès novembre en Italie à des prix non encore déterminés. Avec cette série de voitures, Alfa-Romeo se remet en selle face à l'adversaire de toujours. Cette réaction est saine pour la bonne concurrence : Milan ne plie pas les genoux devant Turin, les deux marques restent combatives même si elles ont passé un accord ponctuel sur un modèle déterminé. Alfa reprend de la vitalité, c'est une bonne nouvelle pour les fidèles de la marque et aussi pour tous les amateurs d'automobiles qui, comme Juliette, gardent un Romeo au fond du cœur.

Bernard CARAT



Un tableau entièrement électronique à affichage lumineux numérique. Le V6 à injection, hérité de l'Alfa 6, n'est pas trop à l'étroit sous le capot de cette version de luxe.