

UNE BOURGEOISE BIEN TRANQUILLE

Avec l'« Alfa 33 », le célèbre constructeur italien entame le renouvellement de sa gamme vieillissante. Par la même occasion, il s'embourgeoise.

par BERNARD CARAT



Ci-contre, la carrosserie « deux volumes et demi » est, avec son décrochement arrière, assez originale. A noter que les bandes latérales noires, dites de protection, ne sont que de la peinture...

Ci-dessous, le vaste hayon donne accès au coffre d'un volume de 400 dm³, que l'on peut augmenter en rabattant tout ou partie de la banquette arrière.

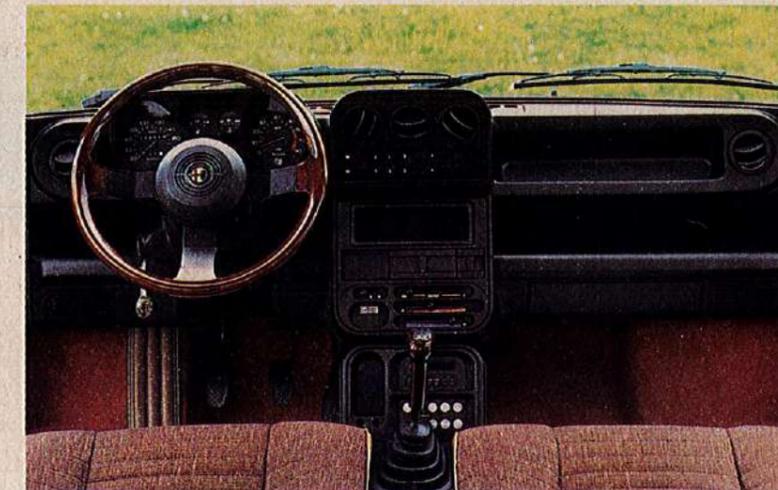
A droite, le tableau de bord, solidaire de la colonne de direction, se règle en hauteur en même temps que le volant qui, de ce fait, ne cache jamais les compteurs.



prise doit vivre avec son temps, sous peine de disparaître. Combien en reste-t-il, parmi les anciennes et nombreuses marques de voitures sportives ? On peut désormais les compter sur les doigts d'une seule main !

Pas de nouveaux moteurs

C'est dans une telle optique qu'a été élaborée l'Alfa 33. A l'examen statique, ce qui frappe le plus est l'habitabilité étonnante pour une carrosserie dont la longueur hors-tout ne dépasse pas 4 m, malgré les apparences. Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, quatre grandes personnes trouvent leurs aises sur



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR ET BOÎTE :

Quatre cylindres opposés à plat. 1 490 cm³. 85 ch Din à 5 800 tours. Carburateur double-corps. Allumage électronique. Boîte à 5 vitesses.

SUSPENSIONS :

Roues avant indépendantes. Essieu arrière rigide.

Ni Alfasud, ni tout à fait Alfa-Romeo, la nouvelle 33 est la première Alfa tout court. L'Alfa 33 marque aussi le début du renouvellement complet de la gamme, qui sera achevé dans deux ans. Un premier échelon est posé. Il était temps car Alfa-Romeo s'endormait dans les délices du « farniente » et ses positions s'effritaient, du moins sur le marché italien. Bien entendu, la 33 va remplacer très rapidement l'Alfasud, à laquelle elle emprunte sa conception générale et ses principaux éléments mécaniques. Plus d'allusion au Sud, cela sentait trop les loisirs, ce qui n'est pas bon pour une industrie. Mais, que signifie le chiffre 33 ? C'est tout simplement une référence à une voiture très sportive, qui fit pas mal parler d'elle en compétition dans les années 60.

Pour le moment, les trois versions de la 33 n'ont rien à voir avec le sport. Bien au contraire, elles se sont sérieusement embourgeoisées, par rapport à l'Alfasud, accordant la priorité, non pas aux performances, mais à l'espace intérieur et au confort de conduite. En même temps que BMW, Alfa-Romeo veut donc changer son image de marque ; il ne sera plus guère question, à Milan comme à Munich, de pur-sang mais plutôt de chevaux de selle, aptes aux très longues étapes. Certains le regretteront, les jeunes auront la nostalgie du passé, mais une grande entre-

des sièges plutôt minces, mais bien dessinés. Les conducteurs aux longues jambes, en particulier, ne sont pas gênés, même après plusieurs heures de route. La largeur disponible est intéressante, de même que la garde au toit, en dépit d'une hauteur réduite de la caisse. Pour la ligne, les stylistes « maison » — sans apports venus de l'extérieur — ont choisi la formule « deux volumes et demi », c'est-à-dire que l'arrière présente un léger décrochement, plus au goût du jour que le bi-corps intégral. Le grand pare-brise, ainsi que la petite lunette arrière, sont très inclinés, tous deux à 58 degrés. Un bon coefficient aérodynamique — Cx 0,36 — a été obtenu sans aucun artifice, tels que déflecteur d'air ou bavolet avant. Cela est satisfaisant, sans atteindre l'exceptionnel. A l'arrière, un grand hayon donne accès à un vaste coffre de 400 dm³, que l'on peut agrandir à volonté par basculement, en deux parties inégales, des dossiers de la banquette. Le poids, avec tous les pleins, est de 890 kg, chiffre très raisonnable, d'autant que le réservoir contient 50 l d'essence.

Tout de la mécanique de la 33 vient donc de l'Alfasud. Le moteur est toujours l'original quatre cylindres à plat, refroidi par eau, avec un arbre à cames en tête de chaque côté, entraîné par une courroie crantée. Deux cylindrées sont proposées : 1 350 cm³ avec

Ressorts hélicoïdaux.

FREINAGE :

Assisté. Disques et tambours. Double circuit. Répartiteur.

DIRECTION :

A crémaillère. 3,4 tours. Diamètre de braquage 10,4 m.

DIMENSIONS ET POIDS :

Longueur 4 m. Largeur 1,61 m. Empattement 2,45 m. Voie AV 1,39 m — Voie AR 1,35 m. Poids avec les pleins 890 kg. Réservoir 50 litres.

PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS :

Vitesse maxi : 170 km/h. Consommation (UTAC) : 5,7 l à 90 km/h — 7,5 l à 120 km/h — 9,8 l en ville.

PRIX :

1,3 l : 58 000 F ; 1,5 l : 60 000 F (version « Quadrifoglio » : 66 000 F).



Priorité à l'espace intérieur et au confort de conduite. L'habitabilité est étonnante et les sièges sont confortables. Mais la finition intérieure est de piètre qualité.

78 ch à 6 000 tours et 1 490 cm³ avec 85 ch à 5 800 tours. Les deux sont alimentées par un carburateur double-corps, tandis que l'allumage est électronique, sans contacts. Les boîtes de vitesses sont à cinq rapports, avec des cinquièmes assez longues développant 32,2 km/h aux 1 000 tours pour le plus petit moteur et 35,3 km/h pour le plus gros. Le train-avant, à roues indépendantes bien sûr, est inchangé, alors qu'à l'arrière on retrouve, sans plaisir, l'essieu léger rigide sur des ressorts hélicoïdaux. Pour le freinage, Alfa-Romeo s'aligne sur la solution la plus courante des disques et des tambours, avec une assistance. A l'avant, les disques ne sont plus accolés à la boîte mais logés dans les roues ; à l'arrière, ils ont simplement disparu. Ce n'est pas un progrès technique ! La direction reste à crémaillère, avec 3,4 tours de volant d'une butée à l'autre, alors que le diamètre de braquage, toujours assez grand, est égal à

10,4 m. Il n'est pas prévu d'assistance. Alfa a choisi des pneus 165/70, taille basse, de bonne dimension. Dans le domaine de la sécurité passive, la 33 conserve un très haut niveau avec son réservoir bien protégé sous la banquette arrière et son capot ouvrant dans le seul bon sens, face au vent de la marche. Ses pare-chocs en plastique sont aussi solides qu'enveloppants, mais la bande noire de protection latérale n'est que de la... peinture.

Une tenue de route efficace

Nous n'avons pu essayer la nouvelle Alfa qu'avec le moteur 1,5 l, en version normale SL, puis en version luxe « Quadrifoglio d'oro », c'est-à-dire « Trèfle à quatre feuilles d'or », mieux équipée mais pas plus puissante. Ces 33 se comportent sur la route à peu près comme l'Alfasud. Pourtant, le caractère sportif se trouve nettement effacé au profit du confort. La tenue de route demeure tout à fait sûre, aussi bien à grande vitesse en ligne droite qu'en virages ou en courbes rapides. La voiture s'accroche à sa trajectoire idéale, sous la pluie comme dans le vent, en manifestant seulement un léger caractère sous-vireur, pas du tout inquiétant pour le conducteur. Nous avons particulièrement remarqué la bonne adhérence d'une des deux voitures, équipée de pneus français Kléber V 15 TI, injustement oubliés par bien des constructeurs en première monte. Le volant, assez ferme pour les manœuvres au ralenti, n'est pas pénible à manier en roulant à vitesse normale. Cependant, la précision de la direction ne se révèle pas toujours exemplaire sur certains revêtements inégaux. Cela peut provenir de la suppression de la barre stabilisatrice avant.

Les Alfasud présentent un freinage à

l'efficacité étonnante grâce aux quatre disques. Il n'est pas possible d'en dire autant de la 33, dont les freins entrent dans la banalité de la grande série, sans être vraiment déficients. Les premiers ralentissements semblent puissants, mais la tenue à chaud ainsi que la stabilité laissent à désirer dans les cas extrêmes. Les techniciens auraient été mieux inspirés de garder les choses en l'état ! Ils ont reculé — pour des questions de commodité de changement des plaquettes avant et de confort du frein à main — sur les tambours arrière. Ce n'est pas convaincant.

A l'opposé, les performances sont demeurées satisfaisantes puisque le 1,5 l atteint 170 km/h sur la quatrième, un peu moins rapide en cinquième. Les 1 000 mètres, départ arrêté, seraient franchis en 33 secondes. En fait, le moteur laisse une bonne impression de puissance et monte bien en régime sur les rapports intermédiaires. Il sait aussi faire preuve d'une agréable souplesse à régime moyen. De même, la boîte de vitesses présente des qualités de précision, avec un levier toujours un peu dur. Son étagement progressif concilie les exigences de la nervosité avec celles de l'économie. La première est parfois difficile à enclencher à l'arrêt, mais la marche arrière passe bien. En général, la synchronisation se montre à la hauteur de sa tâche, surtout pour rétrograder en quatrième ou en troisième.

Si les prestations sont stagnantes par rapport à l'Alfasud équivalente, les consommations sont à la baisse, ce qui est tout à fait logique. La 33 est créditée de 5,7 l à 90 km/h et de 7,5 l à 120 km/h. En cycle urbain, il faut compter avec 9,8 l, ce qui est beaucoup, mais là, le Cx ne joue pas. En usage normal, routes-autoroutes, à un peu plus de 100 km/h de moyenne, nous avons obtenu une valeur de 8 l, ce qui peut être considéré comme normal.

Un confort en progrès

La présence de l'essieu arrière rigide ne facilite guère l'obtention d'une suspension très confortable. Malgré tout, il se fait oublier la plupart du temps et la nouvelle Alfa offre un confort supérieur à celui du modèle précédent. Elle absorbe correctement les mauvais passages grâce à un amortissement efficace. De même, les sièges avant sont bien galbés, quoique peu rembourrés ; à la longue, ils ne se montrent pas fatigants. Autre progression, le niveau sonore se maintient dans des zones agréables pour l'oreille, même à grande vitesse. Les bruits de roulement sont peu importants et la carrosserie fait preuve de discrétion dans l'air. La visibilité, servie par des surfaces vitrées importantes, ne peut être critiquée vers l'avant ni sur les côtés. En revanche, vers l'arrière le champ de vision est limité par une lunette exigüe. C'est la rançon de la ligne remontrante, ainsi dessinée pour préserver la hauteur intérieure du coffre à bagages.

Comme sur toutes les Alfa-Romeo, le beau volant, imitant parfaitement le bois, est réglable en hauteur, une solution qui permet à chacun de trouver sa meilleure position de conduite. La 33 ajoute un perfectionnement non négligeable : le tableau de bord est fixé sur la colonne de direction et se règle donc avec le volant. Ainsi, les cadrans ne sont jamais cachés par le volant. Jusqu'à présent, seule la très coûteuse Porsche 928 offrait cette solution d'avenir. Pour alléger les instruments, le compte-tours et aussi le compteur de vitesse sont électroniques, sans câble. Deux leviers très pratiques commandent les phares, les clignotants et, à droite, les essuie-glaces à trois vitesses, dont une intermittente. L'avertisseur sonore reste malheureusement au centre du volant, tout comme la clé de contact-démarrage a été maintenue à main gauche. Les voyants sont visibles et bien repérés. Sur la désormais inévitable console centrale, la climatisation est facile à régler, bien servie par pas moins de cinq bouches orientables au tableau. Toutes les 33 sont équipées en série de glaces avant électri-

Vers l'arrière, le champ de vision est limité par la faible hauteur de la lunette. C'est la rançon d'une ligne surélevée pour préserver la capacité du coffre.



ques, actionnées par de très logiques poussoirs, celui du haut pour monter la glace, celui du bas pour la descendre. Sur la « Quadrifoglio », l'instrumentation est complétée par un ordinateur de bord multifonctions et par un contrôle lumineux des principaux organes de sécurité.

Avant de conclure, il faut stigmatiser la piètre qualité des matières employées pour la finition interne de la 33. Le plastique de la planche de bord est à la fois mince et grossier, les tissus font « pauvre », les tapis et la tablette du coffre sont très légers. De telles économies sont déplacées sur une voiture plutôt coûteuse qui possède, par ailleurs, de réelles qualités routières, une grande habitabilité et une carrosserie aux lignes originales. La présentation intérieure ne correspond ni à celle de l'extérieur ni au potentiel de la mécanique, ni surtout au célèbre écusson Alfa-Romeo reproduisant les armes de Milan. ■

BONUS

- Habitabilité
- Consommation
- Performances
- Mécanique éprouvée
- Cadrans réglables
- Coffre à bagages

MALUS

- Finition intérieure
- Freinage en recul
- Visibilité arrière
- Essieu encore rigide
- Direction assez ferme
- Prix trop élevé