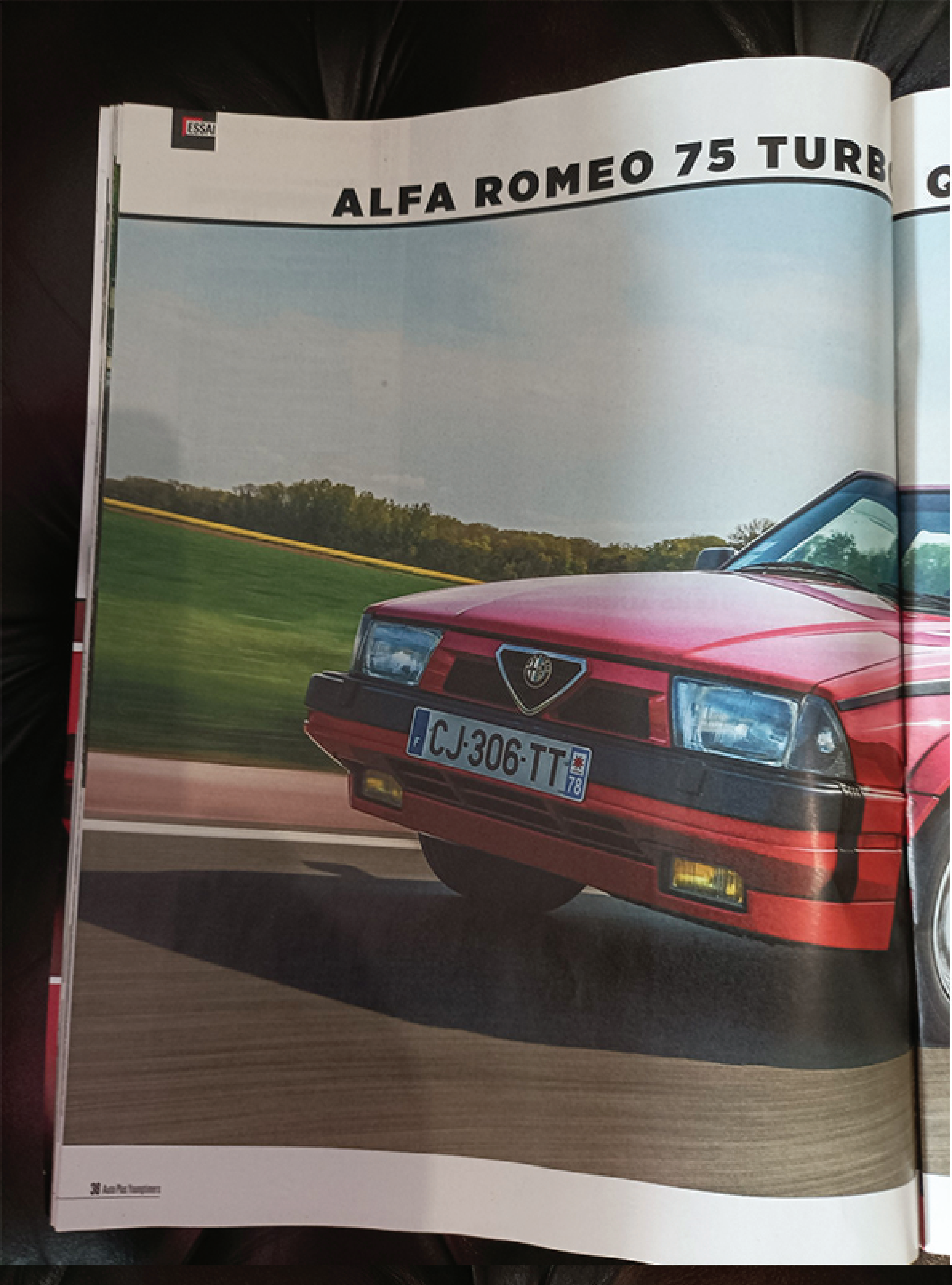
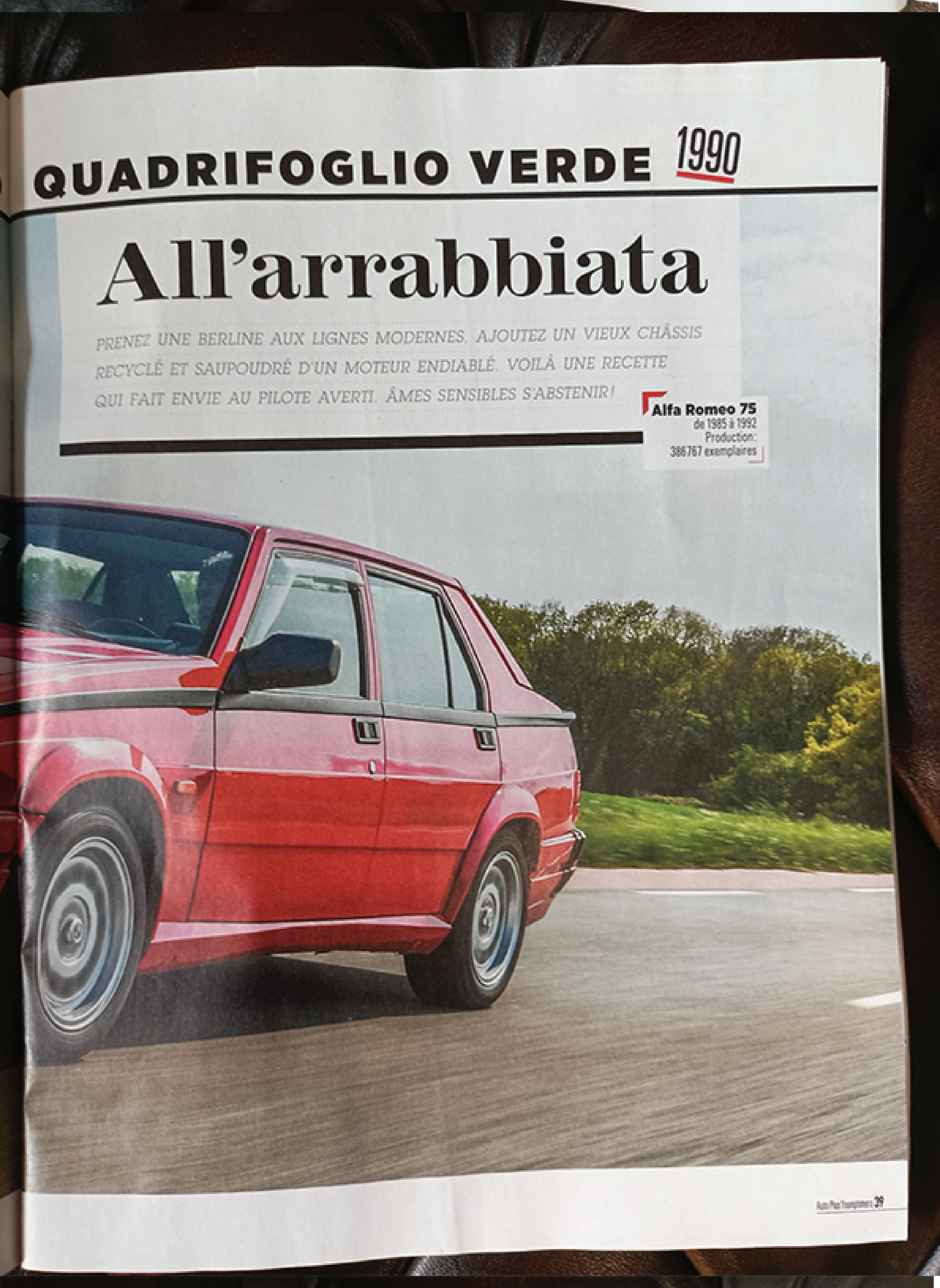


ALFA ROMEO 75 TURBO

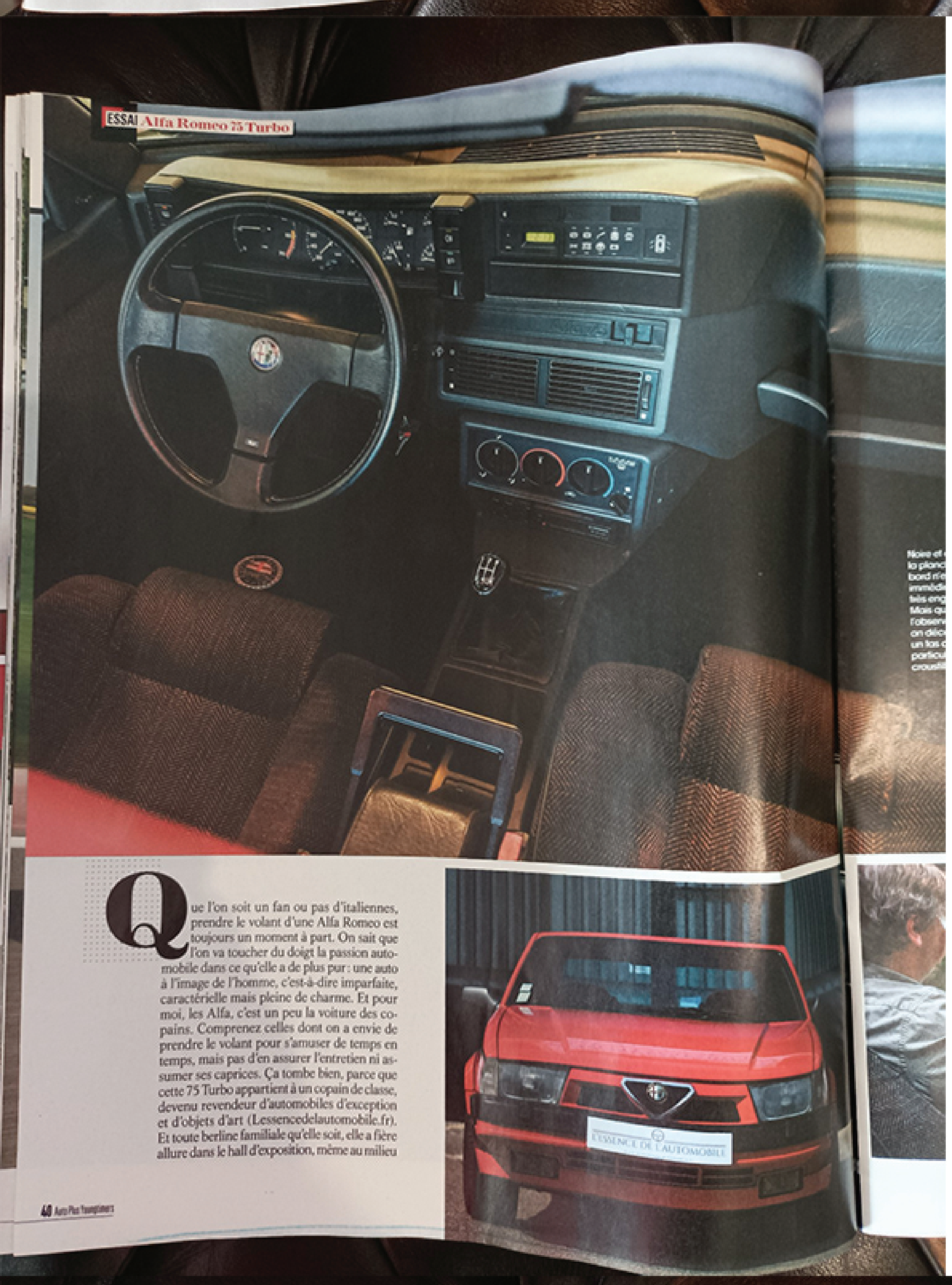


QUADRIFOGLIO VERDE 1990

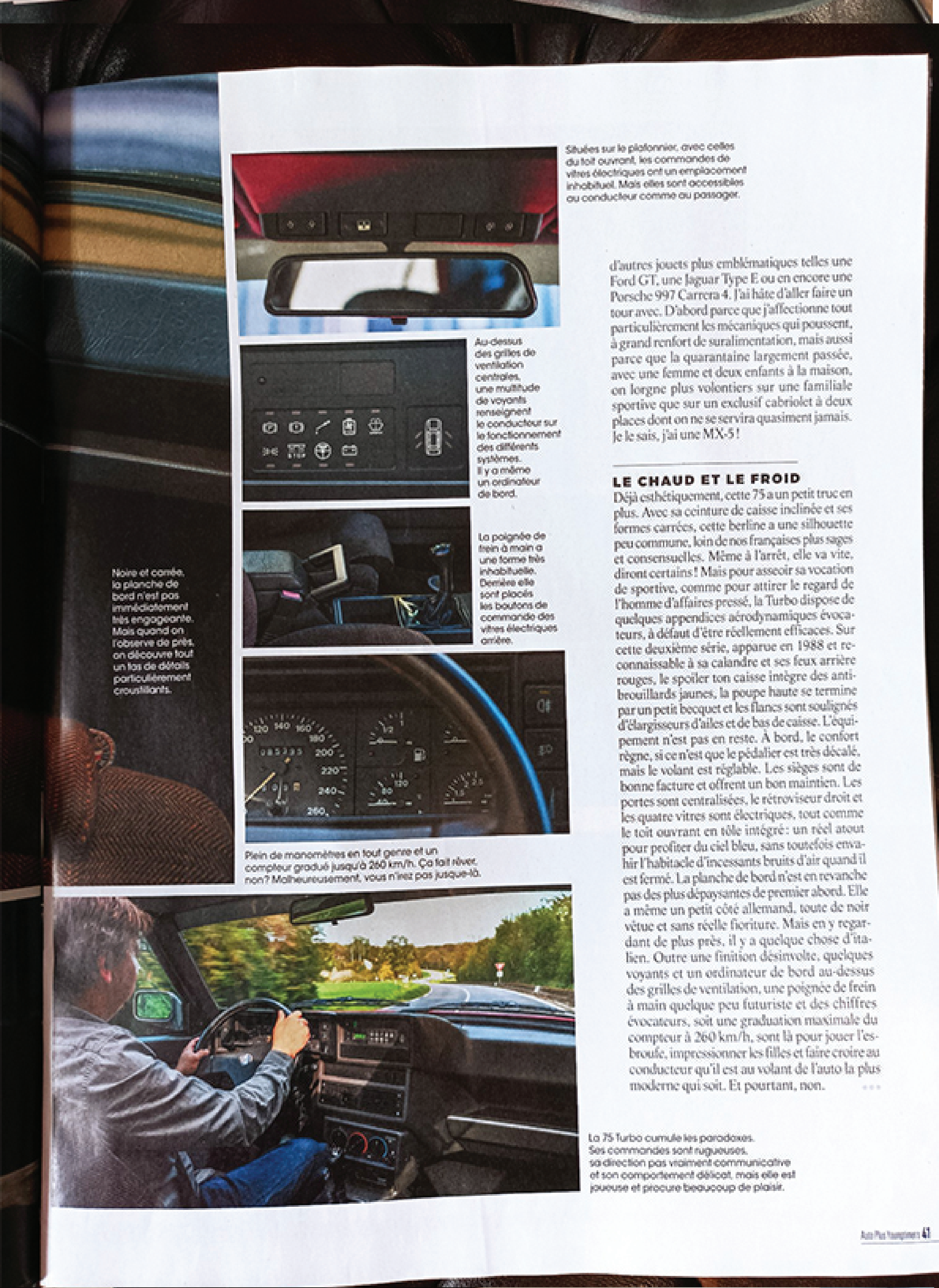
All'arrabbiata

PRENEZ UNE BERLINE AUX LIGNES MODERNES, AJOUTEZ UN VIEUX CHÂSSIS RECYCLÉ ET SAUPOUDRÉ D'UN MOTEUR ENDIABLÉ. VOILÀ UNE RECETTE QUI FAIT ENVIE AU PILOTE AVERTI. ÂMES SENSIBLES S'ABSTENIR!

Alfa Romeo 75
de 1985 à 1992
Production:
386767 exemplaires



Que l'on soit un fan ou pas d'italiennes, prendre le volant d'une Alfa Romeo est toujours un moment à part. On sait que l'on va toucher du doigt la passion automobile dans ce qu'elle a de plus pur : une auto à l'image de l'homme, c'est-à-dire imparfaite, caractérielle mais pleine de charme. Et pour moi, les Alfa, c'est un peu la voiture des copains. Comprenez celles dont on a envie de prendre le volant pour s'amuser de temps en temps, mais pas d'en assurer l'entretien ni assumer ses caprices. Ça tombe bien, parce que cette 75 Turbo appartient à un copain de classe, devenu revendeur d'automobiles d'exception et d'objets d'art (Lessencedelautomobile.fr). Et toute berline familiale qu'elle soit, elle a fière allure dans le hall d'exposition, même au milieu



Noire et carrée, la planche de bord n'est pas immédiatement très engageante. Mais quand on l'observe de près, on découvre tout un tas de détails particulièrement croustillants.

Situées sur le plafonnier, avec celles du toit ouvrant, les commandes de vitres électriques ont un emplacement inhabituel. Mais elles sont accessibles au conducteur comme au passager.

Au-dessus des grilles de ventilation centrales, une multitude de voyants renseignent le conducteur sur le fonctionnement des différents systèmes. Il y a même un ordinateur de bord.

La poignée de frein à main a une forme très inhabituelle. Derrière elle sont placés les boutons de commande des vitres électriques arrière.

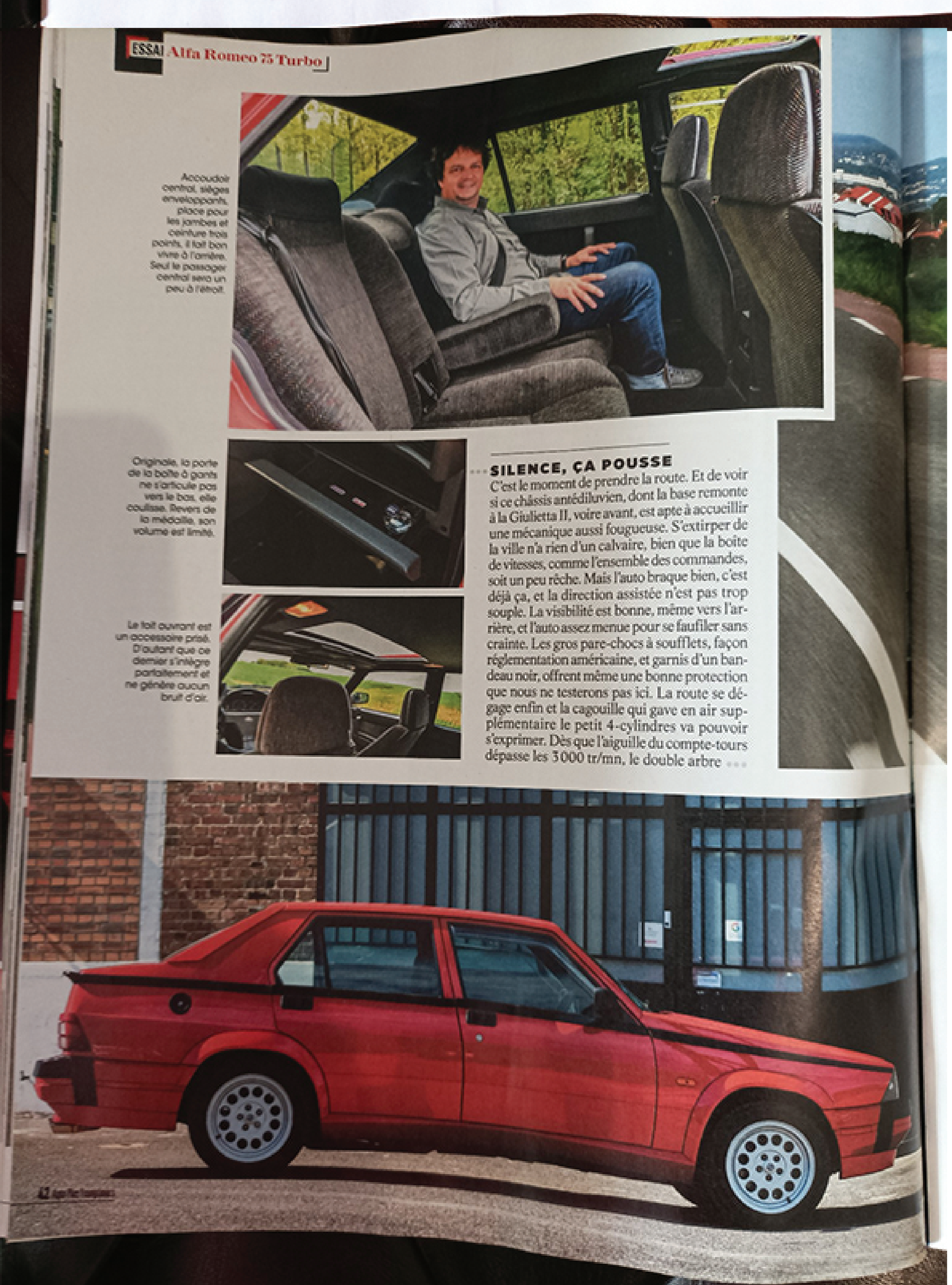
Plein de manomètres en tout genre et un compteur gradué jusqu'à 260 km/h. Ça fait rêver, non? Malheureusement, vous n'irez pas jusque-là.

d'autres jouets plus emblématiques telles une Ford GT, une Jaguar Type E ou en encore une Porsche 997 Carrera 4. J'ai hâte d'aller faire un tour avec. D'abord parce que j'affectionne tout particulièrement les mécaniques qui poussent, à grand renfort de suralimentation, mais aussi parce que la quarantaine largement passée, avec une femme et deux enfants à la maison, on lorgne plus volontiers sur une familiale sportive que sur un exclusif cabriolet à deux places dont on ne se servira quasiment jamais. Je le sais, j'ai une MX-5 !

LE CHAUD ET LE FROID

Déjà esthétiquement, cette 75 a un petit truc en plus. Avec sa ceinture de caisse inclinée et ses formes carrées, cette berline a une silhouette peu commune, loin de nos françaises plus sages et consensuelles. Même à l'arrêt, elle va vite, diront certains ! Mais pour asseoir sa vocation de sportive, comme pour attirer le regard de l'homme d'affaires pressé, la Turbo dispose de quelques appendices aérodynamiques évocateurs, à défaut d'être réellement efficaces. Sur cette deuxième série, apparue en 1988 et reconnaissable à sa calandre et ses feux arrière rouges, le spoiler ton caisse intègre des antibrouillards jaunes, la poupe haute se termine par un petit becquet et les flancs sont soulignés d'élargisseurs d'ailes et de bas de caisse. L'équipement n'est pas en reste. À bord, le confort règne, si ce n'est que le pédalier est très décalé, mais le volant est réglable. Les sièges sont de bonne facture et offrent un bon maintien. Les portes sont centralisées, le rétroviseur droit et les quatre vitres sont électriques, tout comme le toit ouvrant en tôle intégré : un réel atout pour profiter du ciel bleu, sans toutefois envahir l'habitacle d'incessants bruits d'air quand il est fermé. La planche de bord n'est en revanche pas des plus dépaysantes de premier abord. Elle a même un petit côté allemand, toute de noir vêtue et sans réelle fioriture. Mais en y regardant de plus près, il y a quelque chose d'italien. Outre une finition désinvolte, quelques voyants et un ordinateur de bord au-dessus des grilles de ventilation, une poignée de frein à main quelque peu futuriste et des chiffres évocateurs, soit une graduation maximale du compteur à 260 km/h, sont là pour jouer l'esbroufe, impressionner les filles et faire croire au conducteur qu'il est au volant de l'auto la plus moderne qui soit. Et pourtant, non. …

La 75 Turbo cumule les paradoxes. Ses commandes sont rugueuses, sa direction pas vraiment communicative et son comportement délicat, mais elle est joueuse et procure beaucoup de plaisir.



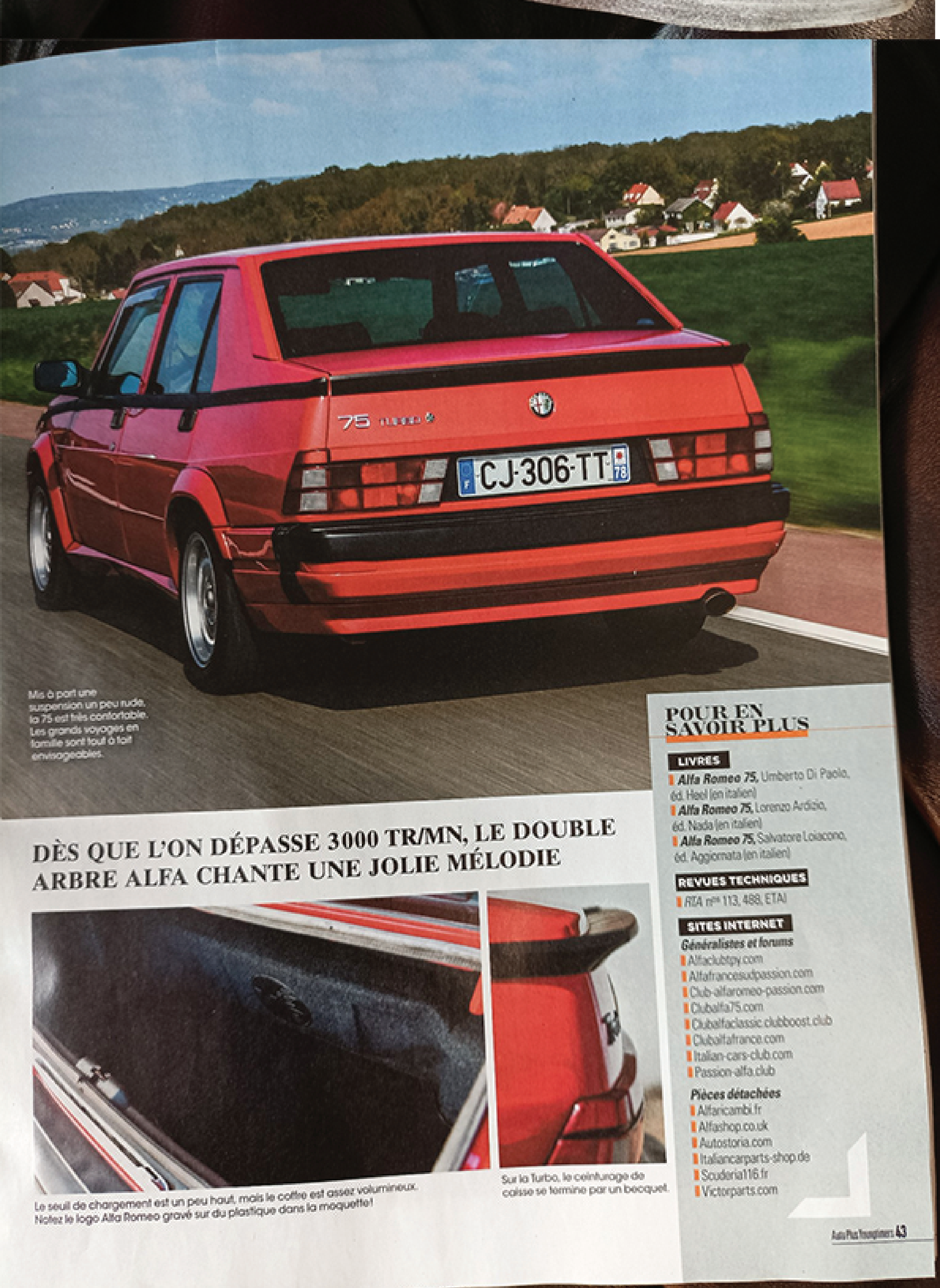
Accoudoir central, sièges enveloppants, place pour les jambes et ceinture trois points, il fait bon vivre à l'arrière. Seul le passager central sera un peu à l'étroit.

Originale, la porte de la boîte à gants ne s'articule pas vers le bas, elle coulisse. Revers de la médaille, son volume est limité.

Le toit ouvrant est un accessoire prisé. D'autant que ce dernier s'intègre parfaitement et ne génère aucun bruit d'air.

SILENCE, ÇA POUSSE

… C'est le moment de prendre la route. Et de voir si ce châssis antédiluvien, dont la base remonte à la Giulietta II, voire avant, est apte à accueillir une mécanique aussi fougueuse. S'extirper de la ville n'a rien d'un calvaire, bien que la boîte de vitesses, comme l'ensemble des commandes, soit un peu rêche. Mais l'auto braque bien, c'est déjà ça, et la direction assistée n'est pas trop souple. La visibilité est bonne, même vers l'arrière, et l'auto assez menue pour se faufiler sans crainte. Les gros pare-chocs à soufflets, façon réglementation américaine, et garnis d'un bandeau noir, offrent même une bonne protection que nous ne testerons pas ici. La route se dégage enfin et la cagouille qui gave en air supplémentaire le petit 4-cylindres va pouvoir s'exprimer. Dès que l'aiguille du compte-tours dépasse les 3000 tr/mn, le double arbre …



Mis à part une suspension un peu rude, la 75 est très confortable. Les grands voyages en famille sont tout à fait envisageables.

DÈS QUE L'ON DÉPASSE 3000 TR/MN, LE DOUBLE ARBRE ALFA CHANTE UNE JOLIE MÉLODIE

Le seuil de chargement est un peu haut, mais le coffre est assez volumineux. Notez le logo Alfa Romeo gravé sur du plastique dans la moquette!

Sur la Turbo, le ceinturage de caisse se termine par un becquet.

POUR EN SAVOIR PLUS

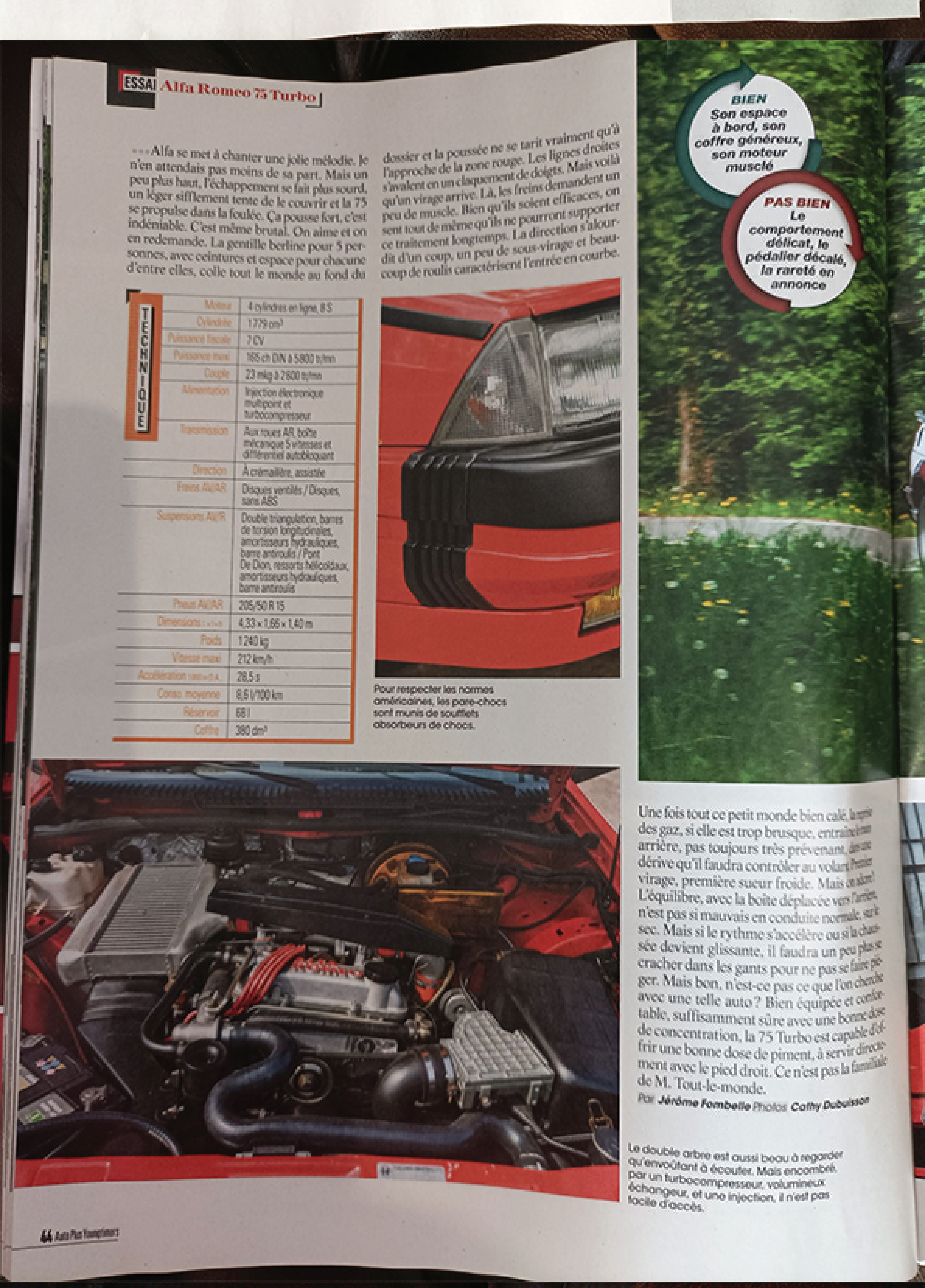
LIVRES
- Alfa Romeo 75, Umberto Di Paolo, éd. Heel (en italien)
- Alfa Romeo 75, Lorenzo Ardizio, éd. Nada (en italien)
- Alfa Romeo 75, Salvatore Loiacono, éd. Aggiornata (en italien)

REVUES TECHNIQUES
- RTA nos 113, 488, ETAI

SITES INTERNET

Généralistes et forums
- Alfaclubtpy.com
- Alfafranceaudpassion.com
- Club-alfaromeo-passion.com
- Clubalfa75.com
- Clubalfaclassic.clubboost.club
- Clubalfafrance.com
- Italian-cars-club.com
- Passion-alfa.club

Pièces détachées
- Alfaricambi.fr
- Alfashop.co.uk
- Autostoria.com
- Italiancarparts-shop.de
- Scuderia116.fr
- Victorparts.com



…Alfa se met à chanter une jolie mélodie. Je n'en attendais pas moins de sa part. Mais un peu plus haut, l'échappement se fait plus sourd, un léger sifflement tente de le couvrir et la 75 se propulse dans la foulée. Ça pousse fort, c'est indéniable. C'est même brutal. On aime et on en redemande. La gentille berline pour 5 personnes, avec ceintures et espace pour chacune d'entre elles, colle tout le monde au fond du dossier et la poussée ne se tarit vraiment qu'à l'approche de la zone rouge. Les lignes droites s'avalent en un claquement de doigts. Mais voilà qu'un virage arrive. Là, les freins demandent un peu de muscle. Bien qu'ils soient efficaces, on sent tout de même qu'ils ne pourront supporter ce traitement longtemps. La direction s'alourdit d'un coup, un peu de sous-virage et beaucoup de roulis caractérisent l'entrée en courbe.

TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 8 S
Cylindrée	1779 cm³
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	165 ch DIN à 5800 tr/mn
Couple	23 mkg à 2600 tr/mn
Alimentation	Injection électronique multipoint et turbocompresseur
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 5 vitesses et différentiel autobloquant
Direction	À crémaillère, assistée
Freins AV/AR	Disques ventilés / Disques, sans ABS
Suspensions AV/R	Double triangulation, barres de torsion longitudinales, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis / Pont De Dion, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis
Pneus AV/AR	205/50 R 15
Dimensions	4,33 × 1,66 × 1,40 m
Poids	1240 kg
Vitesse maxi	212 km/h
Accélération 1000 m D.A.	28,5 s
Conso. moyenne	8,5 l/100 km
Réservoir	68 l
Coffre	380 dm³

Pour respecter les normes américaines, les pare-chocs sont munis de soufflets absorbeurs de chocs.

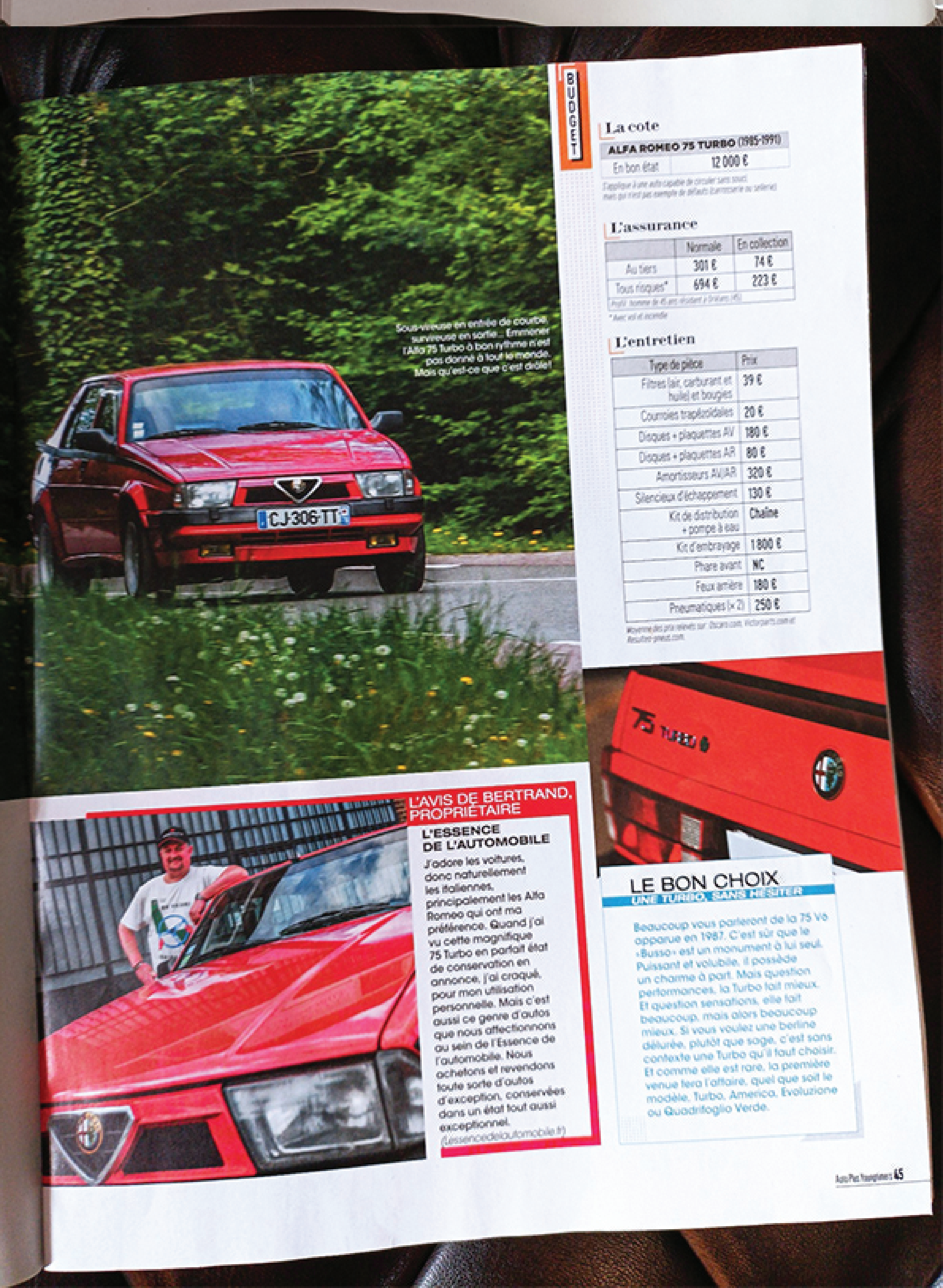
BIEN
Son espace à bord, son coffre généreux, son moteur musclé

PAS BIEN
Le comportement délicat, le pédalier décalé, la rareté en annonce

Une fois tout ce petit monde bien calé, la reprise des gaz, si elle est trop brusque, entraîne le train arrière, pas toujours très prévenant, dans une dérive qu'il faudra contrôler au volant. Premier virage, première sueur froide. Mais on adore! L'équilibre, avec la boîte déplacée vers l'arrière, n'est pas si mauvais en conduite normale, sur le sec. Mais si le rythme s'accélère ou si la chaussée devient glissante, il faudra un peu plus se cracher dans les gants pour ne pas se faire piéger. Mais bon, n'est-ce pas ce que l'on cherche avec une telle auto ? Bien équipée et confortable, suffisamment sûre avec une bonne dose de concentration, la 75 Turbo est capable d'offrir une bonne dose de piment, à servir directement avec le pied droit. Ce n'est pas la familiale de M. Tout-le-monde.

Par **Jérôme Fombelle** Photos **Cathy Dubuisson**

Le double arbre est aussi beau à regarder qu'envoûtant à écouter. Mais encombré par un turbocompresseur, volumineux échangeur, et une injection, il n'est pas facile d'accès.



BUDGET

La cote

ALFA ROMEO 75 TURBO (1985-1991)	
En bon état	12 000 €

S'applique à une auto capable de circuler sans souci mais qui n'est pas exempte de défauts (carrosserie ou sellerie).

L'assurance

	Normale	En collection
Au tiers	301 €	74 €
Tous risques*	694 €	223 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans (45)

*Avec vol et incendie

L'entretien

Type de pièce	Prix
Filtres (air, carburant et huile) et bougies	39 €
Courroies trapézoïdales	20 €
Disques + plaquettes AV	180 €
Disques + plaquettes AR	80 €
Amortisseurs AV/AR	320 €
Silencieux d'échappement	130 €
Kit de distribution + pompe à eau	Chaîne
Kit d'embrayage	1 800 €
Phare avant	NC
Feux arrière	180 €
Pneumatiques (× 2)	250 €

Moyenne des prix relevés sur : Oscaro.com, Victorparts.com et Resultat-pneus.com.

LE BON CHOIX

UNE TURBO, SANS HÉSITER

Beaucoup vous parleront de la 75 V6 apparue en 1987. C'est sûr que le «Busso» est un monument à lui seul. Puissant et volubile, il possède un charme à part. Mais question performances, la Turbo fait mieux. Et question sensations, elle fait beaucoup, mais alors beaucoup mieux. Si vous voulez une berline délurée, plutôt que sage, c'est sans conteste une Turbo qu'il faut choisir. Et comme elle est rare, la première venue fera l'affaire, quel que soit le modèle, Turbo, America, Evoluzione ou Quadrifoglio Verde.