

revue du sport automobile

echappement

Essai: Alfetta Gr2

Andruet à cœur ouvert

Coupe R5



Coupé Alfetta Groupe 2 du pain sur la planche.

Les mains maculées de cambouis, la fermeture éclair de son bleu de travail ouverte au soleil de février, Tico Martini, un instant a délaissé la construction de ses monoplaces pour s'emparer de la petite guitare rapatriée

d'Espagne par Andruet. Un petit groupe s'est formé devant l'atelier : avec minutie, Tico accorde la guitare et se met à chanter en anglais, s'accompagnant lui-même. Les mécaniciens, à leur tour, laissant en plan le montage des Super Renault, se sont approchés, puis René Arnoux qui travaille sans répit au montage de sa Martini,

Richard Daillet sur son petit vélo, Didier Pironi, bidasse en permission, méconnaissable avec ses cheveux raids et Tico joue.

Seuls quelques motards, insensibles au charme de la guitare, continuent à tourner autour du petit circuit de Magny-Cours, tête baissée sur leur pétarou à bruit de moustique. Il fait bien chaud et bien soleil pour un mois de février à Magny-Cours et surtout, il fait bien bon vivre là.

Andruet reprend sa guitare, esquisse quelques notes, éclate de rire, en imitant l'accent de la mère Jeannette de Saint-Parize.

Pour une fois Jean-Claude semble heureux.

Pourtant, l'Alfetta groupe 2, ce merveilleux véhicule, n'a ni le prestige, ni les performances, ni le charme puissant de la Strada. Mais alors que chez Lancia, Jean-Claude se sentait un peu noyé dans une équipe à prédominance italienne, chez Alfa Romeo, il est le numéro un et, de ce fait, il se sent à nouveau maître de son destin. Après le rallye de la Costa Brava, sa première course pour Alfa Romeo, il a ainsi décidé d'aller faire la route Neige et Glace d'ailleurs sans neige ni glace. Qui aurait pensé qu'en Espagne, il rattraperait les Fiat avant de crever son carter dans un mauvais casse, et qu'à Neige et Glace, il dominerait ainsi le Renault 17 groupe 2 de Fiat, parvenant même à boucler trois semaines à moins d'une minute les 42 kilomètres de l'insaisissable Alpine de Jacques Héry et du gros Fiat X 1/2 de Darniche ? Pourtant le coupé Alfetta groupe 2 est loin d'être parfait. Au point et c'est peut-être même qu'un lombardien même de Neige et Glace, Andruet et l'Alfetta se rencontraient avec Michel Tétu, l'ingénieur



d'Acropolis (le service course d'Alfa Romeo) et deux mécaniciens italiens, sur le sympathique circuit de Magny-Cours avec un programme d'essai à effectuer en attendant l'épreuve suivante de leur programme, le rallye Leon Charbonnières, en vue de faire progresser l'Alfetta et d'estimer ses possibilités en circuit. Par chance Andruet n'avait pas oublié de faire signe à ses vieux amis d'Échappement...

Belle-petit à l'arrière et autres De Dieu

L'essai déjà effectué quelques kilomètres dans l'Alfetta, à côté de Jean-Claude, lors des reconnaissances du rallye Neige et Glace, dans le col de l'Arcelet, le temps de me rendre compte que le bruit interditait toute tentative de dialogue. Le son du 4 cylindres Alfa Romeo serait d'ailleurs assez beau s'il n'était recouvert par le affinement important de l'arbre de transmission. La grande originalité de l'Alfetta, c'est en effet le report de la boîte de vitesses et du pont à l'arrière de la voiture, un long arbre en acier faisant la liaison avec le moteur à l'avant. Cette disposition qui fut adoptée sur certaines voitures de compétition il y a plusieurs dizaines d'années, et reprise plus récemment sur la Ferrari Daytona, en assurant une bien meilleure répartition des masses, confère au train arrière propulseur, une meilleure adhérence et une plus grande inertie et soulage le train avant du poids de la transmission.

Coupé Alfetta Groupe 2 du pain sur la planche.

Les mains maculées de cambouis, la fermeture éclair de son bleu de travail ouverte au soleil de février, Tico Martini, un instant a délaissé la construction de ses monoplaces pour s'emparer de la petite guitare rapatriée

d'Espagne par Andruet. Un petit groupe s'est formé devant l'atelier : avec minutie, Tico accorde la guitare et se met à chanter en anglais, s'accompagnant lui-même. Les mécaniciens, à leur tour, laissant en plan le montage des Super Renault, se sont approchés, puis René Arnoux qui travaille sans répit au montage de sa Martini,

Richard Duilleat sur son petit vélo, Didier Pironi, bidasse en permission, méconnaissable avec ses cheveux raids et Tico joue.

Seuls quelques motards, insensibles au charme de la guitare, continuent à tourner autour du petit circuit de Magny-Cours, tête baissée sur leur pétarade à bruit de moustique. Il fait bien chaud et bien soleil pour un mois de février à Magny-Cours et surtout, il fait bien bon vivre là.

Andruet reprend sa guitare, esquisse quelques notes, éclate de rire, en imitant l'accent de la mère Jeannette de Saint-Parize.

Pour une fois Jean-Claude semble heureux.

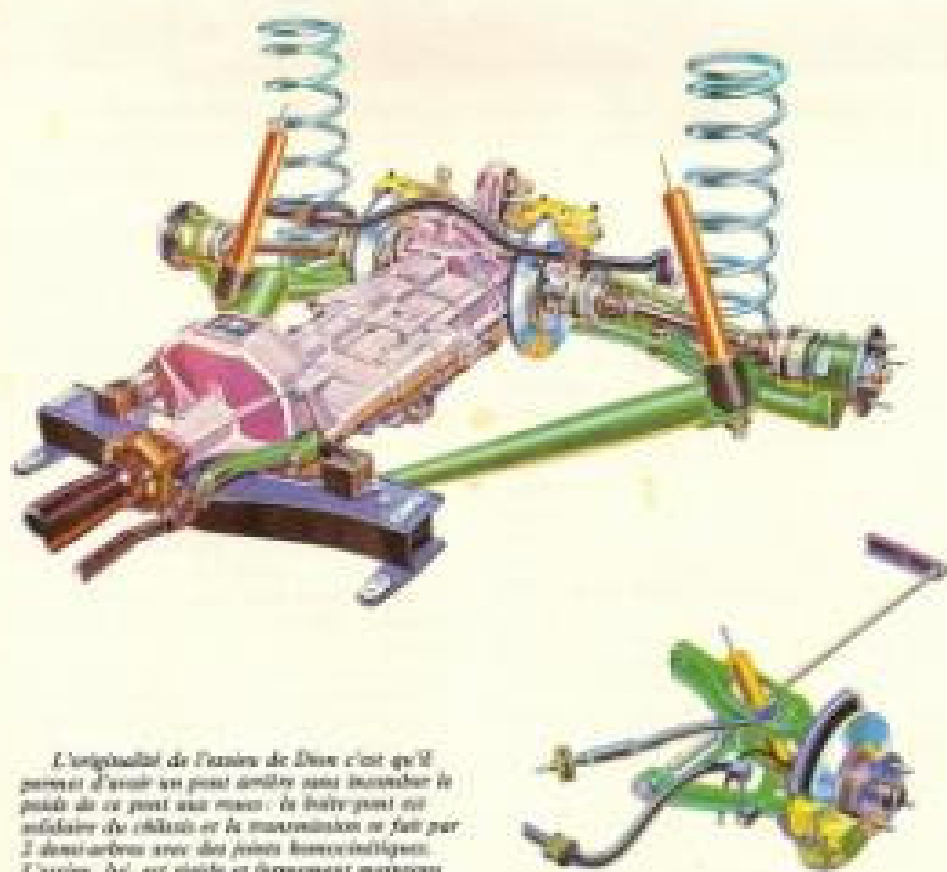
Pourtant, l'Alfetta groupe 2, ce merveilleux véhicule, n'a ni le prestige, ni les performances, ni le charme puissant de la Strada. Mais alors que chez Lancia, Jean-Claude se sentait un peu noyé dans une équipe à prédominance italienne, chez Alfa Romeo, il est le numéro un et, de ce fait, il se sent à nouveau maître de son destin. Après le rallye de la Costa Brava, sa première course pour Alfa Romeo, il a ainsi décidé d'aller faire la route Neige et Glace d'ailleurs sans neige ni glace. Qui aurait pensé qu'en Espagne, il rattraperait les Fiat avant de crever son carter dans un mauvais casse, et qu'à Neige et Glace, il dominerait ainsi le Renault 17 groupe 2 de Fiat, parvenant même à boucler trois semaines à moins d'une minute les 42 kilomètres de l'insaisissable Alpine de Jacques Héry et du gros Fiat X 1/2 de Darniche ? Pourtant le coupé Alfetta groupe 2 est loin d'être parfait. Au point et c'est peut-être même qu'un lendemain même de Neige et Glace, Andruet et l'Alfetta se rencontraient avec Michel Tétu, l'ingénieur



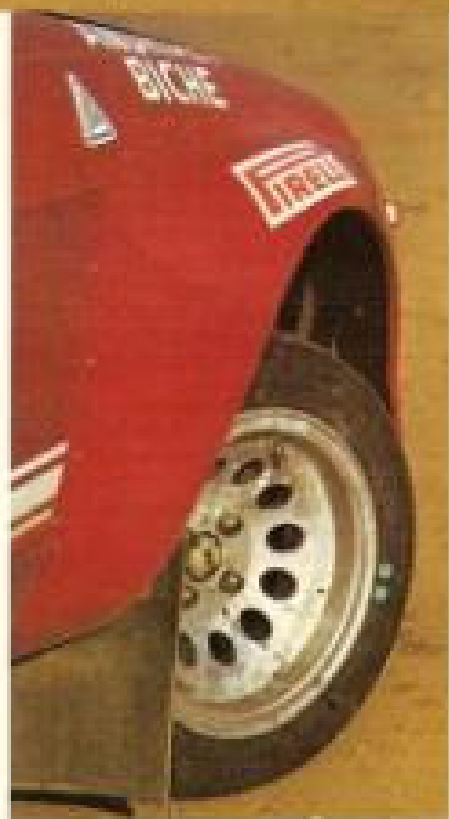
d'Acropolis (le service course d'Alfa Romeo) et deux mécaniciens italiens, sur le sympathique circuit de Magny-Cours avec un programme d'essai à effectuer en attendant l'épreuve suivante de leur programme, le rallye Leon Charbonnières, en vue de faire progresser l'Alfetta et d'estimer ses possibilités en circuit. Par chance Andruet n'avait pas oublié de faire signe à ses vieux amis d'Échappement...

Belle-petit à l'arrière et autres De Dion

L'avant déjà effectué quelques kilomètres dans l'Alfetta, à côté de Jean-Claude, lors des reconnaissances du rallye Neige et Glace, dans le col de l'Arcelet, le temps de me rendre compte que le bruit interditait toute tentative de dialogue. Le son du 4 cylindres Alfa Romeo serait d'ailleurs assez beau s'il n'était recouvert par le affinement important de l'arbre de transmission. La grande originalité de l'Alfetta, c'est en effet le report de la boîte de vitesses et du pont à l'arrière de la voiture, un long arbre en acier faisant la liaison avec le moteur à l'avant. Cette disposition qui fut adoptée sur certaines voitures de compétition il y a plusieurs dizaines d'années, et reprise plus récemment sur la Ferrari Daytona, en assurant une bien meilleure répartition des masses, confère au train arrière propulseur, une meilleure adhérence et une plus grande inertie et soulage le train avant du poids de la transmission.



L'originalité de l'axe de l'5 est que le poids d'arrêt est plus élevé sans augmenter le poids de ce pont aux roues : le buty-pont est isolé de châssis et la maintenance se fait par 2 bras ardens avec des joints hermétiques. L'arrière, lui, est rigide et fermement soutenu par 2 bras convergents à l'avant et un parallélogramme et Watt à l'arrière.



■ Suspension avant : avec le logement de la barre de torsion solidaire de la rotation du triangle inférieur. La patte butée supérieure dirige vers l'avant sur un réglage du poussant.

ALFETTA GR2



4 L'essai de nuit sur la piste de nuit d'Albi pour l'Alfetta et l'Alfa Romeo de France des circuits contre le moteur Andruet.

le sentiment que les accélérations manquent de vigueur. Un 400 mètres départ arrêté me le confirme : 15,4 secondes !

À titre comparatif, comme je suis venu à Magny-Cours avec une Stratos (de série celle-là), l'effectuer un 400 mètres au volant de cette dernière : 14,1 secondes. Ainsi, malgré des rapports longs (la Stratos roule à 200 km/h, un poids presque aussi élevé et seulement 190 chevaux (Din) annoncés, la Stratos laisse l'Alfetta à 1,5 seconde. L'Alfetta est donc loin d'être 200 chevaux. Peut-être son moteur était-il simplement très fatigué : en tout cas la performance réalisée par Jean-Claude Andruet à Neige et Glace n'en prend que plus de valeur !

Une Alfetta de série pèse 1150 kg mais comme toutes les fibres d'homologation, celle de l'Alfetta rince et annonce 940 kg. Il y a donc 110 kg à gagner sans entrer dans l'illégalité. Une grande partie du travail a déjà été fait, le groupe 2 d'Andruet pesant actuellement 950 kg. C'est encore beaucoup

5 Un tableau de bord moderne : nombreux cadrans, compresseur, vent privilégié, direction à volant.

6 En tenue forme, le 2 litres Alfa double arbre a connu ce site, affiche 200 chevaux. Il en aura 30 de plus avec le moteur 16 soupapes et l'expérience Spica, homologués mais pas encore parfaitement au point.

et, même à 940 l'Alfetta restera bien une voiture assez lourde.

La belle traque parée (à cause des pignons à taille droite) mais permet des passages de vitesse ultra rapides tant à la montée qu'à la rétrogradation. Au-delà de 7000 tours, tout entre en vibration et le bruit devient infernal, mais rien à craindre : l'angle est solide. Bien que venant d'effectuer 2 rallyes coup sur coup, l'Alfetta effectuera des dizaines de tours, poussée au maximum sur le circuit de Magny-Cours, sans le moindre souci.

Trouve de route parfaite

Les pneus Pirelli, à l'aise sur la route, le sont moins en circuit, surtout à chaud. L'Alfetta semble refuser de glisser régulièrement : elle amorce une légère glissade de l'arrière, prend de l'appui, reglisse, reprend de l'appui, comportement favorisé par un moulin mouillé, n'oublions pas que cette voiture est d'abord faite pour les rallyes. De plus, le train avant manque de précision et il faut compenser la tendresse à soulever à l'entrée des virages, en balançant fermement la voiture à temps. Une fois dans le virage, l'accélérateur, même enfoncé à fond, ne parvient pas à augmenter la glissade de l'arrière, confirmant ainsi que tous les chevaux prétendus ne sont pas là. Néanmoins, dans l'ensemble l'adhérence est bonne et le comportement suffisamment encourageant pour espérer progresser. On peut compter sur les freins : ils sont vraiment très puissants et ne faiblissent absolument pas, même en usage intensif. En se battant comme un beau diable, Andruet parviendra

ALFETTA GR2



4 cylindres d'origine + 4 suppléments = 8... de quel côté être le vain ?

ce jour-là à boucler un tour du grand circuit en 1'40".

Avec des pneus racing Firestone, beaucoup mieux adaptés au circuit, Jean-Claude est parvenu, le lendemain de notre essai à boucler un tour en 1'42" ce qui est assez remarquable pour une groupe 1/2 litres... dont le moteur est fatigué!

Pour ne pas souffrir, il entre vite dans les virages. Dès un instant le pied de l'accélérateur ce qui a pour effet de mettre l'arrière en léger dérive: la vitesse avec laquelle ses pieds et ses mains agissent sur les pédales et le volant sont le sportiste.

Ne l'oublions pas, cette voiture est à ses débuts. Ce n'est qu'au milieu de 1974 qu'apparaît pour la première fois une Alfetta en course. C'était une berline comme celle qu'on vit, au dernier Tour de Corse entre les mains de Guy Fréquelin. La première apparition du coupé, qui a l'avantage sur la berline d'être plus légère, est toute récente et remonte au rallye de la Costa Brava où Andruet casse alors qu'il pouvait gagner. À Neige et Glace il termina 4^e et 1^{er} du groupe 2.

L'Alfetta a encore du pain sur la planche et notamment sur le plan de la tenue de route, elle progresse encore beaucoup: si le train arrière n'est pas réglable (à moins de monter la voiture avec un essieu modifié au départ), on peut jouer sur la flexibilité des suspensions et la géométrie du train avant: ce sera le travail de Jean-Claude Andruet et Michel

Téps. Enfin lorsque la volée 16 soupapes et l'injection sont parfaitement au point, l'Alfetta ira sans doute beaucoup plus vite.

En attendant, comment ne pas admirer les temps réalisés par Andruet à Neige et Glace avec une voiture qui pour le moment, m'a semblé plus proche d'une voiture de tourisme trop lourde, trop souple et trop peu polaire, que d'une voiture de course légère, dure et nerveuse. Mais la suite de la saison, avec les rallyes du championnat d'Europe et de nombreuses épreuves en France, permettra de mieux juger l'Alfetta, car ce qui compte, ce sont les résultats.

Pierre Pagani



Une magnifique réparation des moteurs, est au futur numéro un de l'Alfetta par rapport à la GTA: boîte-pont rigide en train de l'arrière AR, réservoir d'assistance et barre de torsion dans le coffre AR.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR - disposition, nombre de cylindres: 4 cyl. en ligne sur arbre AV; cylindrée: 1 985 cc; alliage L. course: 84,5 x 88,5 mm; rapport volumétrique: 11/1; puissance max: 200 (DIN)/ 7 400 tours; couple max: 21,5 mkg/5 000 tours; distribution: 2 ACT commandés par chaîne; alésage: 3 arbres Weber 45 DCOE horizontaux; refroidissement: eau; graissage: radiateur d'huile; vilebrequin: 3 paliers; culasse: alu; bloc cylindres: alu; équipement électrique: 12 V. Allumage électronique Marelli, Diapulse sans vie.

TRANSMISSION AUX ROUES AR - entraînement: monobloc sur la série (au Borg et Beck remplace en cours d'homologation); boîte: 5 vitesses à régime direct, couple 10,40 + auto-bruquant 22 080 Nm.

CARROSSERIE - monocorpe auto portante.

SUSPENSION - AV: triangles superposés et barre de torsion longitudinale, amortisseurs à feu rigibles, barre stabilisatrice; AR: essieu De Dion rigide avec 2 barres de torsion longitudinales et 2 barres de torsion transversales, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à feu et barre stabilisatrice.

PREINS - disques latéraux accés boîte à TAR, dans les roues à l'AV.

DIRECTION - crémaillère Q 1/3-4 de boîte à bascule.

ROUES - jantes Compagnolo 9 x 13 AV et 10 x 13 AR; pneus Pirelli: 235-45/VR 13 AV et AR.

DIMENSIONS/POIDS - longueur: 4,19 m; largeur: 1,66 m; hauteur: 1,23 m; empattement: 2,40 m; voie AV/AR: 1,50/1,45 m; poids: homologué à 960 kg (factuellement: 960); CAPACITES - réservoir essence: 60 litres (à TAR).

PERFORMANCES - 0-100 m: 12,6 sec.

L'adresse d'Autodelta:

Via E. Mattei 7 - Barriera Milano - Palo, Tel.: 19 09 2 92.14.11.