



Alfa Romeo Giulietta Nuova 1.8 (1982)

lâissée our compte

succéder à la Giulietta Nuova fait des Alfa Romeo dans l'oubli et qui t de ce fait fort auteurs. Lesquels en sûr...

ier Basse
nier



Mes souvenirs de Giulietta remontent à ma plus tendre enfance. À cette époque, l'un de mes oncles, tout jeune médecin, fut frappé par le virus Alfa via une Sud Sprint 1.5 «chrome» flambant neuve. Sans doute un peu retors, comme tous les contaminés de son espèce, le bougre a dans la foulée convaincu sa très digne maman de s'offrir une Giulietta 1.8 du même Avorio AR129 (beige, quoi) que celle qui illustre ces pages. Déjà, à l'époque, sa ligne cunéiforme m'intriguait, moi, dont les parents roulaient alors dans une bien plus banale Renault 20 TS.

Économies d'échelle

Conçue pour succéder à la Giulia, l'une des montures préférées des pères de famille sportifs, la Giulietta est présentée en novembre 1977.

donc un patronyme jugé porteur, auquel on accole un «Nuova» pour la bonne forme. Les journalistes auto d'alors n'ont pas manqué de crier à l'usurpatrice, tant la dernière-née n'avait rigoureusement rien à voir avec son illustre ancêtre.

Étudiée dans un contexte économique plutôt difficile, la Giulietta Nuova s'en remet par conséquent à des solutions techniques existantes. Elle reprend ainsi la base de l'Alfetta, commercialisée en 1972, dont le pont de Dion et la transmission de type transaxle (boîte à l'arrière). Un choix qui impose certaines contraintes, car il convient de ne pas faire d'ombre à la grande sœur. Si l'empattement est identique, la ligne, dessinée par le Centro Stile interne sous la direction d'Ermanno Cressoni, est voulue plus sportive, avec une proue plongeante et une



Jean Schultheis - Confidence pour confidence (1981)

Le rédac' chef trouve nos sélections musicales un peu trop anglo-saxonnes... Pour la nouvelle Juliette, ouvrons donc la porte à l'inénarrable Schultheis, et son inoxydable Confidence pour confidence, tube cynique porté par son piano entêtant et ses cocottes de guitare funky certifiées d'époque. «Aimez-moi, à genoux» pourrait bien s'adresser aux inconditionnels de la marque au Biscione, qui comptent quelques solides défenseurs dans nos rangs. On vous l'avoue, aucun remède au virus n'existe. Pour quoi faire ?

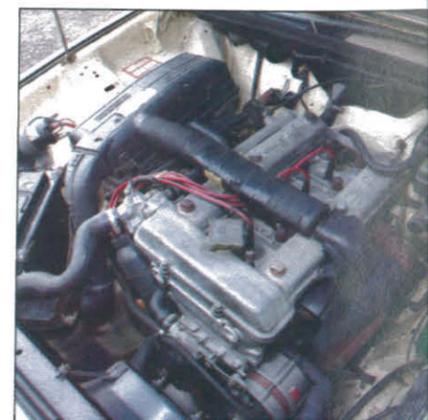


qui ravit les oreilles des mélomanes depuis 1954 ! Mais l'inévitable prise de poids par rapport à la Giulia musèle les chevaux de feu. Du coup, ces deux blocs, plus dévoués que musclés, peinent à convaincre les tatoués du Biscione. Pour les satisfaire, la Giulietta prend du galon au fil des millésimes, avec l'adoption du 1,8 l de 122 ch en juillet 1979 (millésime 1980) puis du 2 l de 130 ch en juillet 1980 (millésime 1981). Au tarif près, la Giulietta se situe désormais au niveau de sa grande sœur...

Déroutante

De mars 1982, la Giulietta de notre essai est un modèle 1,8 l de la deuxième série. Présentée à Genève un an auparavant et commercialisée en France à compter de juillet 1981 (millésime 1982),

À l'intérieur, c'est ambiance «salon du design italien édition 1970» avec un combiné d'instrumentation signé Jaeger Italia, aussi original qu'illisible, une montre Borg digitale au plafond (!) et... une improbable boîte à gants tiroir (une riche idée reprise sur la 75, même si cela ne vaut pas le Tupperware-attaché-case amovible de la 90...). Pour marquer la montée en gamme par rapport aux 1,3 l et 1,6 l, la 1,8 l reçoit également un volant et un pommeau de levier de vitesse en (faux) bois. Classe... Ajoutez-y la traditionnelle finition «vis apparentes», la fragrance typique des Alfa de cette époque (votre moitié emploiera plus volontiers l'expression «vienne mousse moisie...»), la position de conduite décidément impossible pour tous ceux qui n'ont pas le format jockey et vous devriez vous





mais il y a une indéniable recherche esthétique dans cet habitacle. Dommage, la qualité des matériaux ne sert pas le dessin.

nce pour démar-
t vrai. Gavé par
veille dans une
prendre le temps
de petits coups
ent le moment
enez-vous, c'est

des réglages typés sous-vireurs. À défaut de se révéler volage ou même incisive, elle fait preuve d'un bel équilibre, rançon de son architecture, laquelle permet une répartition du poids quasi idéale entre l'avant et l'arrière.

Et le moteur, parlons-en ! Un sacré moulin : bloc aluminium, chambres de combustion hémisphériques, soupapes d'échappement au sodium, etc. Avec une distribution hyper croisée et une course longue, il se montre tout à la fois vigoureux en bas et volontaire en haut du compte-tours.

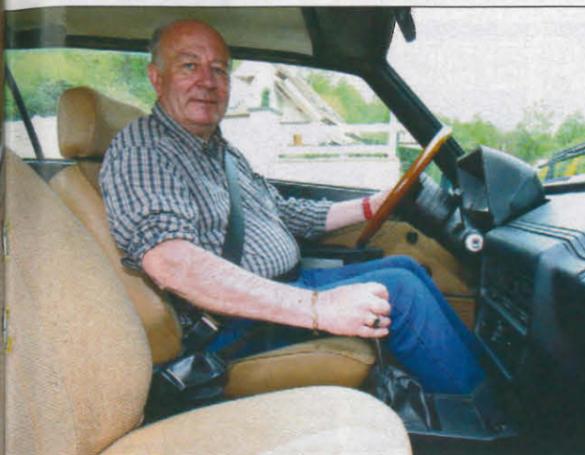
À ce titre, la configuration 1,8 l constitue sans doute la plus homogène du lot, entre souplesse et rage. Et puis, il y a le bruit. À croire que seuls les constructeurs italiens sont capables de faire sonner un « bête » quatre-cylindres en ligne de la sorte avec, semble-t-il, une science particulière de l'accord à l'échappement. Cela dit, malgré les 122 ch annoncés, inutile d'aller chercher le premier JTD venu, qui aurait tôt fait de vous coller une déculottée. Rangez votre amour-propre, enfilez une paire de Ray-Ban et souriez : la vie est belle en Alfa ! ■

Caractéristiques techniques Alfa Romeo Giulietta Nuova 1.8 (1982)

Moteur 4 cylindres en ligne, 8 soupapes en position longitudinale avant **Cylindrée** 1 779 cm³ **Puissance fiscale** 8 CV **Rapport volumétrique** 9,5:1 **Puissance et couple** 122 ch à 5 300 tr/min, 167 Nm à 4 000 tr/min **Alimentation** Deux carburateurs horizontaux double corps **Transmission** Aux roues arrière, boîte mécanique à cinq rapports + M. A. **Direction** À crémaillère **Freins** AV/AR : disques **Suspensions** AV : quadrilatères transversaux, barres de torsion longitudinales, amortisseurs hydrauliques, barre stabilisatrice, AR : essieu de Dion, parallélogramme de Watt, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre stabilisatrice **Structure/carrosserie** Monocoque en acier, quatre portes, cinq places **Pneumatiques** 185/70 R13 **Dimensions** L x l x h : 4,210 m x 1,650 m x 1,400 m, empattement : 2,510 m, voies AV/AR : 1,360/1,358 m **Poids** 1 070 kg **Coffre** 420 l **Réservoir** 50 l **Performances** Vitesse max. : 180 km/h, de 0 à 100 km/h : 11,6 s, 1 000 m D.A. : N.C. **Consommations** À 90 km/h : 6,9 l/100 km, à 120 km/h : 9 l, en ville : 12,2 l (SP 98).

Albert Gandolini

« Vingt ans de vie commune ! »



Vous ne connaissez pas Albert ? Cet ancien concessionnaire Fiat-Alfa-Lancia a eu le réflexe de rassembler les reprises les plus « intéressantes » de ses clients dans une grange. Maintenant qu'il est en retraite, il en profite !

« Pour mettre une Giulietta de côté au début des années 1990, il fallait vraiment le vouloir ! Blague à part, j'ai repris celle-ci en première main à un client fidèle, qui m'a acheté à l'époque une 145 au moment où elle venait de sortir. Comme toutes les autres, je l'ai stockée dans ma grange et je n'y ai plus touché jusqu'en 2009, faute de temps. Et puis nous

avons eu besoin de la déplacer pour accéder à un autre véhicule. Conscient de la propension des Alfa à rouiller, j'étais convaincu qu'elle serait attaquée, au moins partiellement. Or, tout était nickel. On a mis le booster sur la batterie, un peu d'essence et elle est repartie. Même les freins n'étaient pas bloqués ! Une peinture et une révision plus tard, elle reprenait la route. Depuis lors, j'ai parcouru 3 000 km sans rencontrer le moindre souci. Aussi fiable qu'une allemande, la Giulietta ! »



La boîte à gants tiroir fait partie des bizarreries du mobilier de la Giulietta. Le principe sera repris sur sa descendante, la 75.



Le début de l'envoi des commandes électriques chez Alfa ! Une belle horloge digitale Borg, que l'on ne consulte jamais, et pour cause...

À bord, c'est ambiance
salon du design italien édition
370 ». Tout un programme...

ment le sinistre
e 1-2 tient même
vous démarrez
a seconde, tout
inverse, la direc-
iceps de lutteur
e.

échauffé, nous
ette. Qui, d'em-
lée que la Julie
ions souples et



Guide d'achat

Selon les sources, il y aurait eu 374 342 ou 379 691 Giulietta produites entre 1977 et 1986, dont 35 439 diffusées en France. Lancée chez nous en février 1978, elle est déclinée en 1,3 l de 95 ch (une nouvelle configuration supercarré - 80 x 67,5 mm, soit 1 357 cm³ - qu'elle est la seule à héberger) et 1,6 l de 109 ch. En juillet 1979, version 1,8 l de 122 ch. Un an plus tard, disparition de la 1,3 l et arrivée de la 2 l de 130 ch. Restylage en mars 1981 (en France en juillet) : pare-chocs et rétroviseurs extérieurs en plastique, baguettes noir mat, protections latérales, pare-brise intégrant antenne radio, antibrouillards avant, lave/essuie-phares, quatre appuis-tête, quatre ceintures à enrouleur, volant à plaque centrale ronde, embout d'échappement Inox. Second restylage en juillet 1983, baptisé FL : grille centrale de calandre sur fond grillagé noir, pare-chocs sans butoirs verticaux, spoiler avant retouché avec antibrouillards, baguettes de caisse plus larges, partie arrière avec bandeau plastique incorporant feux de brouillard, tableau de bord et aérateurs retouchés. Une rare Turbodelta (2 l turbo de 170 ch, 367 unités) arrive en 1984. En février 1986, arrêt de la commercialisation de tous les modèles.

Mettez-y le prix !

On trouve des Giulietta à moins de 2 000 € mais à ce prix-là, elles tiennent plutôt de la citrouille entamée... Comptez plutôt de 4 500 à 6 000 € pour une belle auto en gardant à l'esprit qu'on ne « bricole » pas une Alfa à l'économie comme on le ferait avec une Renault 5.

Check-up express

Pour éviter la « merveille » aux dessous en dentelle, inspectez en priorité les joues d'aile avant, au niveau des fixations supérieures d'amortisseur, l'entourage de la baie de pare-brise et de la lunette arrière, la jonction entre l'aile arrière et le seuil de porte et même les passages de roue arrière en face interne. L'autre activité favorite des Alfistes consiste à « upgrader » la mécanique (mettre un 2 l à la place d'un 1,6 l). Facile à déceler : la cylindrée est inscrite sur le devant de la culasse. Les moteurs sont plutôt fiables si l'entretien est bien assuré et que vous leur laissez le temps de chauffer. Jetez aussi un œil aux brides d'admission entre les carburateurs et la culasse, qui finissent par s'user, générant des prises d'air, et donc un appauvrissement du mélange. Côté boîte, les synchros finissent par gratter. Quand la transmission se met à vibrer et fait « clac clac », il faut remplacer les flectors. Périphériques durants globalement (hors silencieux d'échappement). Les silentblochs de tirants de chasse avant méritent un coup d'œil, de même que les étriers arrière, qui grippent et peuvent fuir. Attention, les disques arrière étant « inboard » (accollés à la boîte de vitesses), toute intervention s'avère coûteuse. La finition ? L'électricité ? De très correct à très désolant selon le soin porté à l'auto par ses propriétaires.

Entretien classique

Tous les 10 000 km, vidange moteur (huile 10W40), changement des bougies (quatre électrodes), du filtre à air et réglage des carburateurs. Tous les 40 000 km, vidange boîte/pont (huile 75W90) et remplacement du filtre à carburant. Liquide de freins tous les deux ans, de refroidissement tous les trois ans. Distribution par chaîne.

Nos bonnes adresses

Clubs et forums
- Alfa Classic Club de France : www.alfaclassicclub.fr
- Club Alfa Romeo de France : www.clubalfaromeo.com
- Forum Alfa Romeo Alfetta/75 & dérivées Transaxiales : alfaromeotransaxiales.forumactif.info
Entretien et pièces
- Garage Busson, 95110 Sannois, Tél. : 01 39 81 43 27
- Quadrifoglio, 95100 Argenteuil, Tél. : 01 30 25 16 00
- ESI Automobiles, 38110 Saint-Didier-de-la-Tour, www.esiautomobiles.net, Tél. : 06 38 50 03 32
- www.scuderia116.fr ; www.victorparts.com

Un peu de lecture

- Alfa Romeo Giulietta 1.3-1.6-1.8-2.0, RTA n° 430, ETAI
- Alfa Romeo Giulietta (Nuova), Frédéric P. Miller, Agnes F. Vandome et John McBrewster, Alphascript Publishing (en anglais)
- Tutte le Alfa Romeo, Editoriale Domus (en italien)

5 raisons de vous laisser tenter

- Conception - Comportement