

Nouveautés Alfa Romeo 2012 : poursuivre en mode dynamique !

Alfa Romeo vient de signer en 2011 sa meilleure année en France depuis près de 10 ans ! Avec 16 228 immatriculations VP, soit une augmentation de 24,5% par rapport à 2010, et une part de marché de 0,75%, la Marque italienne réalise sa meilleure performance dans l'Hexagone depuis 2002. La progression des ventes atteint même 57% en 3 ans depuis le lancement de l'Alfa Romeo MiTo.

Ce succès est principalement dû aux deux produits phares de la gamme : les Alfa Romeo MiTo et Giulietta. La première maintient ses positions malgré une concurrence accrue sur le segment des citadines "premium" alors que l'Alfa Romeo Giulietta confirme, avec 9 260 voitures immatriculées en 2011, l'excellent accueil réservé par la clientèle et les médias. Au point de réaliser l'une des meilleures parts de marché pour la Marque sur le segment C (compactes) depuis près de 30 ans, devançant même la très appréciée Alfa Romeo 147. L'Alfa Romeo Giulietta a représenté 57% des immatriculations totales de la Marque en 2011.

Ces bons résultats commerciaux se confirment également en Europe en 2011 avec plus de 130 500 immatriculations (+18,7%) pour une part de marché qui a atteint 1,0% l'an dernier. Plus de 80 000 Alfa Romeo Giulietta ont ainsi été immatriculées en Europe l'an dernier et pratiquement 140 000 ont été commandées dans le monde depuis son lancement mi 2010.



C'est donc dans un contexte très positif que la Marque au Biscione va pouvoir bénéficier en année pleine de l'ensemble des nouveautés commercialisées depuis quelques mois : à commencer par l'Alfa Romeo Giulietta désormais proposée en deux nouvelles versions essence et Diesel JTDM de 170 ch équipées de la très innovante **transmission automatique à double embrayage à sec Alfa TCT (Twin Clutch Transmission)**. Alfa Romeo a été la première marque du groupe Fiat à présenter cette transmission développée par Fiat FPT (Fiat Powertrain Technologies) sur l'Alfa Romeo MiTo essence MultiAir 135 ch fin 2010.

Ces nouvelles transmissions viennent compléter l'offre initialement proposée en juin 2010 sur l'Alfa Romeo Giulietta et qui comprenait 11 versions, 5 motorisations et 4 finitions. Par la suite sont venus s'ajouter le moteur Diesel 2.0 JTDM 140 ch, véritable cœur de gamme avec plus de 25% des livraisons, et la nouvelle série spéciale Super, plus sportive, désormais proposée avec toutes les motorisations. Cette série spéciale représente 18% des ventes depuis son lancement mi 2011.

L'Alfa Romeo MiTo a également vu sa gamme évoluer en 2011 avec de nouvelles motorisations d'accès 70 ch essence et 85 ch Diesel MultiJet, un rapport prix/équipements optimisé et des suspensions revues, en particulier sur les motorisations les plus puissantes qui reçoivent des amortisseurs à double clapets.



Alfa Romeo Giulietta : nouvelle transmission Alfa TCT

L'arrivée de la **transmission automatique à double embrayage Alfa TCT** sur l'Alfa Romeo Giulietta confirme les progrès continus de la marque en matière de rendement et d'économie. Cette boîte à 6 rapports appartient à la nouvelle famille de transmission C635. Combinée au système Start/Stop, elle permet de limiter plus encore les consommations et émissions de CO₂. Cette boîte automatique permet à l'Alfa Romeo Giulietta de proposer le **meilleur rapport rendement/prestation de la catégorie**.

Ainsi, la version essence 1,4 MultiAir 170 ch Alfa TCT allie les performances du moteur MultiAir (vitesse maximale de 218 km/h et une accélération de 0 à 100km/h en 7,7 secondes) à des consommations encore réduites par rapport à la transmission mécanique, passant de 5,8 à 5,2 l/100km en cycle mixte, et de 134 à 121 g/km de CO₂. Il en va de même pour la version Diesel 2,0 JTDM 170ch Alfa TCT : son accélération de 0 à 100 km/h est de 7,9 secondes contre 8,4 pour la transmission mécanique alors que ses consommations et émissions de CO₂, particulièrement réduites, passent respectivement de 4,7 à 4,5 l/100 et de 124 à 119 g/km seulement.

Disponible en finitions Distinctive, Super et Exclusive, l'Alfa Romeo Giulietta Alfa TCT est proposée à partir de 28 000 € en version essence 1.4 MultiAir 170 et 31 250 € en version Diesel Multijet, soit un supplément de 1 750 € par rapport à la boîte mécanique. A noter que les palettes de commande au volant sont montées de série.



Rappelons que la **boîte de vitesses Alfa TCT** est une transmission automatique à double embrayage à sec qui assure un confort de conduite et une sensation sportive supérieurs à ceux des boîtes de vitesses automatiques conventionnelles. Elle offre par ailleurs un meilleur rendement avec une perte de puissance pratiquement nulle en phase de changement de vitesse, une grande rapidité de changement des rapports, la possibilité de sélectionner entre mode manuel ou automatique et une sensible réduction des consommations.

Avec 23 brevets déposés, cette transmission est particulièrement évoluée. Techniquement, la boîte Alfa TCT est composée de deux boîtes de vitesses en parallèle, chacune avec son propre embrayage, permettant le passage du rapport suivant alors que le précédent est encore enclenché. Le changement de vitesse est donc effectué par simple échange progressif des embrayages correspondants, garantissant ainsi la continuité du couple. De plus, la boîte de vitesses Alfa TCT interagit avec la direction, les freins, l'accélérateur, le système Alfa DNA, le Start/Stop, l'ABS, le moteur et l'inclinomètre (détecteur de pente pour enclenchement du Hill Holder avec déconnexion du Start/Stop lors de son activation).

En résumé, voici les caractéristiques techniques de la boîte Alfa TCT :

- 6 rapports synchronisés (un 7^{ème} rapport peut être ajouté si nécessaire)
- Couple maximum transmissible de 350 Nm
- Trois arbres : un d'entrée (primaire) et deux secondaires (supérieur et inférieur)
- L'arbre primaire se compose de deux demi-arbres coaxiaux
- Double embrayage à sec
- Double actionneur hydraulique pour les embrayages
- Boîte de vitesses mécanique à renvoi fixe
- Marche arrière synchronisée
- Engrenage libre pour l'enclenchement de la marche arrière
- Pignons à dents hélicoïdales (engrenage marche arrière à dents droites)
- Différentiel spécifique intégré au carter de la boîte
- Frein sur différentiel pour fonction « Stationnement »
- Robot électro-hydraulique pour actionnement de l'embrayage et du changement de vitesse
- Centrale dédiée
- Poids : 81 kg avec huile et liquide hydraulique.

Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 Alfa TCT

Puissance réelle : 170 ch CEE (125 kW) à 5 500 tr/mn

Couple maxi (Dynamic) : 25,4 mkg (250 Nm) à 2 500 tr/mn

Poids : 1 305 kg / Poids remorquable : 500 kg

Vitesse maximale sur circuit : 218 km/h

Accélérations de 0 à 100 km/h : 7,7 sec

Consommations (l/100) en cycle urbain/ extra-urbain /mixte : 6,7 / 4,3 / 5,2

Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm 170 Alfa TCT

Puissance réelle : 170 ch CEE (125 kW) à 4 000 tr/mn

Couple maxi (Dynamic) : 35,6 mkg (350 Nm) à 1 750 tr/mn

Poids : 1 335 kg / Poids remorquable : 500 kg

Vitesse maximale sur circuit : 218 km/h

Accélérations de 0 à 100 km/h : 7,9 sec

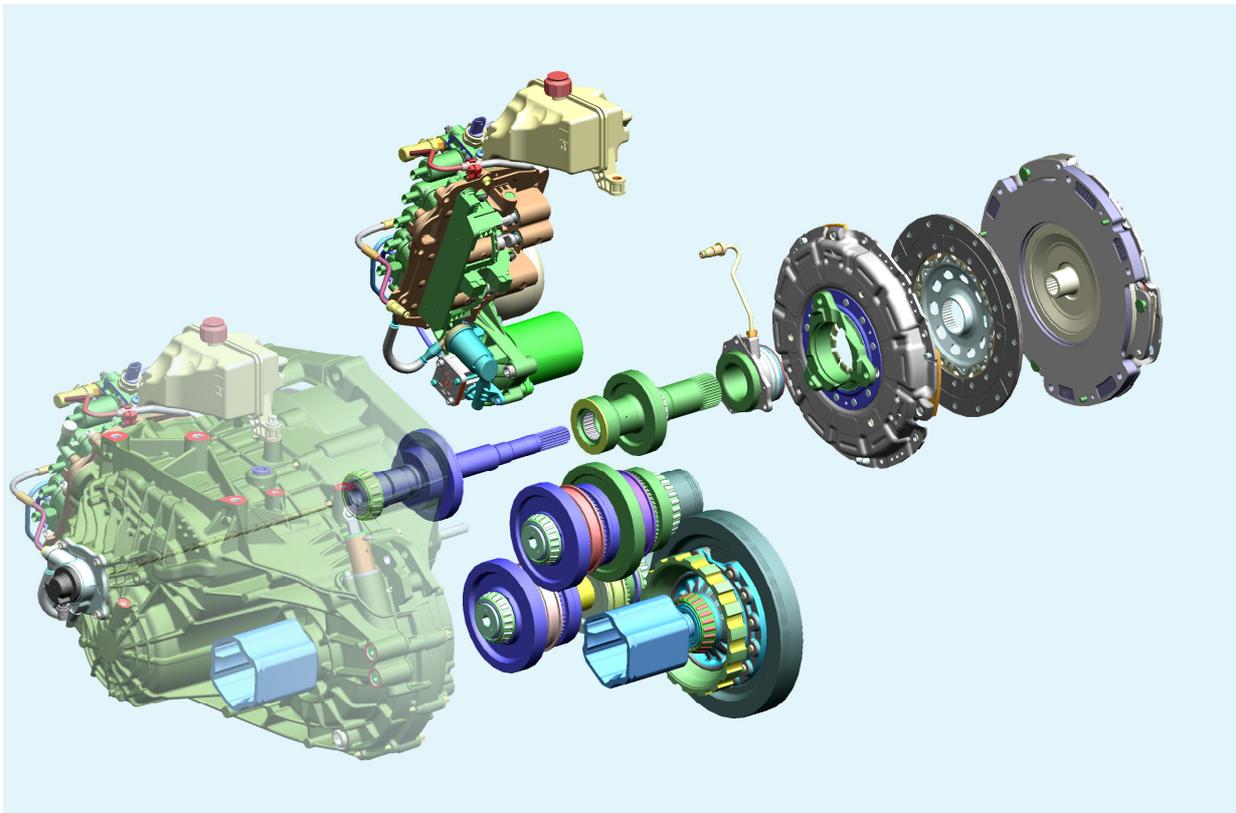
Consommations (l/100) en cycle urbain/ extra-urbain /mixte : 5,3 / 4,0 / 4,5

Tarif au 15/11/2011		P.A	Emissions de CO ₂
Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 S/S Alfa TCT Distinctive	28 000 €	9 cv	121 g/km
Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 S/S Alfa TCT Super	28 750 €	9 cv	121 g/km
Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 S/S Alfa TCT Exclusive	30 500 €	9 cv	121 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm 170 S/S Alfa TCT Distinctive	31 250 €	9 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm 170 S/S Alfa TCT Super	32 000 €	9 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm 170 S/S Alfa TCT Exclusive	33 750 €	9 cv	119 g/km

Principes conceptuels de la transmission Alfa TCT

La conception du système de transmission **Alfa TCT** a le même objectif que les précédentes versions MTA (**M**echanical **T**ransmission **A**utomatized) à embrayage piloté : celui d'améliorer les performances d'une transmission mécanique manuelle. Le système à double embrayage dispense le conducteur de devoir contrôler la pédale d'embrayage et le levier de vitesses tout en préservant le plaisir de conduite lié au contrôle direct de la transmission. Il renforce en outre la sécurité au volant, grâce au contrôle direct qui empêche les erreurs du conducteur et les manœuvres incorrectes, tout en offrant une interface plus sophistiquée avec le véhicule.

En outre, et c'est bien là l'aspect novateur, le système Alfa TCT permet de jouir des mêmes avantages en termes de consommations qu'une transmission à embrayage piloté type MTA Selespeed et du même confort de conduite qu'une boîte de vitesses automatique. Par rapport à une boîte mécanique normale, la transmission de la puissance moteur à la boîte est opérée par deux disques d'embrayage, ce qui permet de réduire les consommations et d'augmenter le confort de conduite. Le système est composé principalement d'une transmission mécanique intégrant deux disques d'embrayage à sec gérés par un **module électro-hydraulique**.



La transmission Alfa TCT dispose d'un mode de fonctionnement automatique très semblable à celui des boîtes automatiques classiques. Le rapport à enclencher est sélectionné sur une cartographie double qui met en relation la puissance commandée par le conducteur et la vitesse du véhicule. Cette double grille est due au fait qu'en mode AUTOMATIQUE, il est possible de sélectionner (au moyen de la commande du DNA) deux gestions différentes du couple avec les modes Normal ou Dynamic. Si l'accélérateur est relâché, le système ne passe pas le rapport supérieur en mode Dynamic, dans certaines conditions, pour maintenir le frein moteur ; en mode Normal, lors du relâchement de l'accélérateur, le système a tendance au contraire à passer la vitesse supérieure, de manière à limiter les consommations. Le mode de changement de vitesse est identique pour le fonctionnement semi-automatique (manuel) au moyen du levier de vitesses (ou des palettes), mais il utilise des paramètres de contrôle de la boîte et du moteur spécifiques pour chaque mode.

Extrêmement compacte, la nouvelle boîte de vitesses Alfa TCT dispose de 3 arbres de 350 Nm de couple maximum transmissible. Cette capacité très élevée permettra de monter cette boîte de vitesses sur d'autres modèles essence et Diesel des segments B, C et D à traction avant et moteur transversal. Elle est même compatible avec des systèmes à 4 roues motrices.

La boîte de vitesses Alfa TCT présente deux types de fonctionnement, tous deux disponibles en modes Dynamic et Normal :

- SEMI-AUTOMATIQUE (MANUAL) : le conducteur sélectionne les vitesses via le levier situé sur la console ou des palettes derrière le volant.
- AUTOMATIQUE (AUTO) : le système électronique décide lui-même quand changer de vitesse.

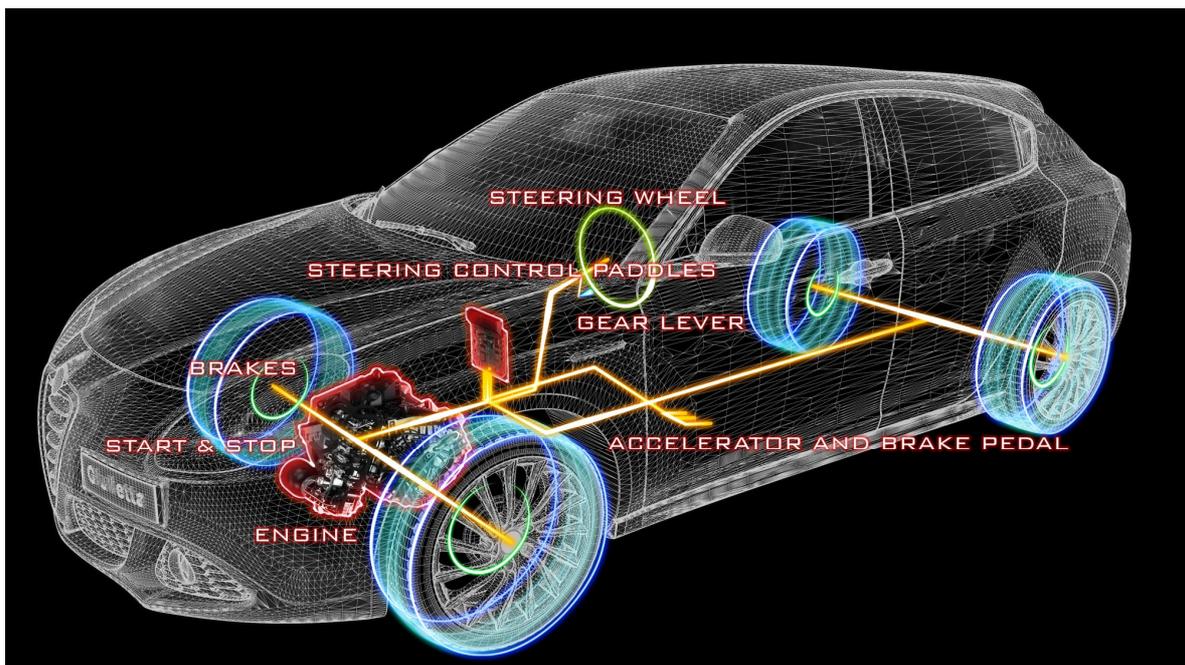
Le système d'asservissement se compose d'un groupe électro-hydraulique monté directement sur la boîte qui gère, au moyen d'actionneurs (fourchettes), les mouvements suivants :

- sélection et enclenchement des vitesses
- ouverture ou fermeture de l'embrayage

Le groupe électro-hydraulique est commandé par 5 électrovannes (alimentées par une pompe électrique et un accumulateur qui fournissent la puissance hydraulique demandée). Une centrale électronique décrypte les instructions transmises par le conducteur et gère de manière autonome le changement de vitesse en contrôlant directement les embrayages, la boîte et le couple du moteur ; pendant le changement de vitesse, le moteur est asservi au contrôle de la boîte. La synergie entre transmission et moteur améliore les performances du système de manière considérable et libère le

conducteur de toute nécessité de synchronisation des mouvements d'embrayage-accélération lors du changement de vitesse, qui peut être effectué avec l'accélérateur complètement enfoncé.

Pour mieux aider la conduite, le système assure le passage immédiat de la première vitesse lorsque le véhicule s'arrête et rétrograde automatiquement en cas de forte décélération. La fonction "Creeping" ou de rampage facilite les manœuvres de stationnement. L'indication de la vitesse enclenchée est affichée sur un écran intégré au combiné de bord, qui signale également les pannes et les conditions de conduite critiques pour le véhicule ou pour les composants de la transmission au moyen d'une série de messages.



En résumé le système Alfa TCT de la boîte C635 présente les avantages suivants :

- Il améliore les performances des composants de la transmission mécanique manuelle
- Il évite au conducteur de devoir contrôler la pédale d'embrayage et le levier de vitesses classique
- Il améliore la sécurité de la conduite, grâce au contrôle qui empêche les erreurs du conducteur et les manœuvres incorrectes sur le système de transmission
- Il simplifie l'utilisation et réduit la fatigue du conducteur, surtout en ville
- Il permet des changements de vitesses confortables comparables à ceux d'une boîte automatique, grâce à l'asservissement des logiques de commande avancée
- Les passages de rapports peuvent être actionnés par le levier central ou les commandes au volant

- Il autorise les changements de rapport en mode automatique
- Il permet de passer des valeurs de couple très élevées (350 Nm)
- Sa compacité permet d'en équiper des voitures du segment B
- Il est compatible avec le système Start/Stop
- Il dispose de nombreuses pièces communes avec la boîte mécanique (produit sur la même ligne)
- Il peut recevoir un 7^{ème} rapport

Pourquoi une transmission double embrayage à sec plutôt qu'à bain d'huile ?

La boîte Alfa TCT offre un poids plus limité. Son principe de double embrayage à sec permet de limiter la dissipation d'énergie, de limiter les coûts d'utilisation et d'améliorer la fiabilité par rapport à un système à bain d'huile. En comparant les embrayages à sec (Dry) avec ceux à bain d'huile (Wet), on peut affirmer que les premiers dissipent de l'énergie uniquement pendant la phase de glissement lors du changement de vitesse et au démarrage, tandis que les embrayages "Wet", qui tournent toujours dans un bain d'huile, provoquent des déperditions par frottements visqueux comme celles des boîtes de vitesses automatiques conventionnelles, même quand ils ne sont pas actionnés. En outre, les systèmes "Wet" ont besoin d'un refroidissement forcé avec de l'huile et donc d'une dépense d'énergie continue pour l'entraînement de la pompe à huile spécifique (absente dans le cas d'embrayages "Dry"). En outre, une boîte de vitesses automatique "Wet" a en plus besoin d'environ 4,8 litres d'huile par rapport à la boîte "Dry", toujours pour refroidir les embrayages (ainsi, on ajoute du poids et les pertes pour barbotage augmentent). Au cumul, tous ces effets font qu'une boîte de vitesses "Dry" est environ 6 % plus économe que sa boîte correspondante "Wet" en termes de consommation.



Alfa Romeo Giulietta : une offre toujours plus large

Lancée en juin 2010 pour le centenaire de la Marque, l'Alfa Romeo Giulietta est un cocktail réussi mêlant un style sportif très distinctif digne de la tradition de la Marque au Biscione, un nouveau châssis offrant une excellente tenue de route et un très bon confort, des motorisations performantes et économiques (toutes turbo et Euro 5) et un niveau d'équipement de très haut niveau, notamment en matière de sécurité. Dans un premier temps disponible en 4 motorisations essence de 120 et 170 ch et Diesel MultiJet de 105 et 170 ch, l'Alfa Romeo Giulietta a reçu le renfort d'une nouvelle version sportive Quadrifoglio Verde de 235 ch, d'une version Diesel MultiJet 2.0 JTDM de 140 ch et de la transmission automatique Alfa TCT.

L'ensemble de la gamme dispose en série du système DNA permettant d'adapter la personnalité de la voiture aux exigences du conducteur et aux différentes conditions de route. Autre point fort : ses coûts d'entretien s'avèrent particulièrement contenus, notamment sur les versions Diesel, avec des espacements d'entretien portés à 35 000 km.

Le confort de l'Alfa Giulietta est d'excellente facture, non seulement en termes de filtration mais aussi d'habitabilité. Le coffre à bagages de 350 litres à la forme très régulière dispose d'une largeur entre les passages de roue de 1 023 mm, la meilleure de sa catégorie.

Enfin, l'Alfa Giulietta a été jugée en 2010 comme étant la **berline compacte la plus sûre** selon l'organisme Euro NCAP (cinq étoiles avec un score global de 87/100 : un résultat extraordinaire obtenu grâce à la nouvelle plateforme « Compact » et aux dispositifs de sécurité active et passive de série au meilleur niveau.



Alfa Romeo Giulietta : le meilleur de la sécurité active et passive.

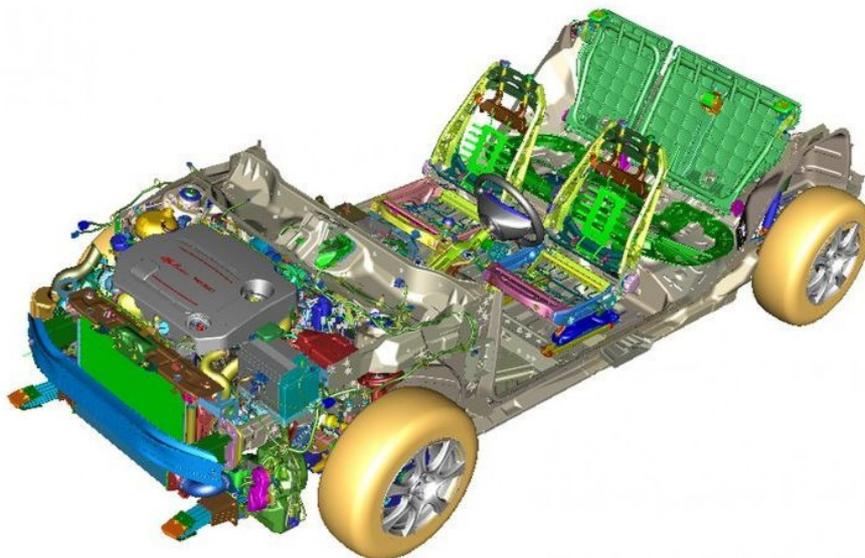
En obtenant 5 étoiles aux tests 2010 Euro NCAP et une note de 87/100, ce qui en fait le modèle le plus sûr de sa catégorie, l'Alfa Romeo Giulietta prouve son engagement pour une sécurité et une protection efficaces. Euro NCAP note les voitures selon un système de notation précis, autour de 4 axes : les protections des passagers adultes, des passagers enfant, la protection des piétons et la sécurité active.

Pour répondre à tous ces critères et assurer une sécurité active, toutes les versions de l'Alfa Romeo Giulietta sont équipées en série du système de contrôle dynamique du véhicule, le VDC. Ce système interagit avec le sélecteur Alfa D.N.A. (modes Dynamic, Normal et All Weather) qui module les paramètres du moteur, de la boîte de vitesses, du système de direction et du différentiel Q2 Electronique.

L'Alfa Romeo Giulietta est également équipée des systèmes Pre-Fill et DST (Direction auto-adaptative). Le système Pre-Fill, activé lorsque le sélecteur Alfa D.N.A. est en mode Dynamic, offre au conducteur une réponse très rapide au freinage. Quant au DST, il aide le conducteur dans les manœuvres d'urgence en envoyant un léger à-coup dans le volant lui indiquant dans quel sens le tourner.

Les véhicules sont également dotés de six airbags, de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage avec double prétensionneur et limiteurs de charge, d'un pédalier et d'une colonne de direction rétractables, d'appuie-tête « anti-coup du lapin » deuxième génération et des fixations Isofix qui, quant à eux, assurent une sécurité passive. Enfin, pour prévenir de tous chocs, l'Alfa Romeo Giulietta dispose de phares avant à LED avec fonction Éclairage diurne qui allume automatiquement les phares au démarrage de la voiture. Les feux arrière, également dotés de LED, offrent une luminosité plus intense que les feux traditionnels et une sécurité accrue grâce au délai d'activation très court.

Tous ces équipements assurent une protection et une sécurité optimales.



- **Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 : le cœur de la gamme Diesel MultiJet**

L'Alfa Romeo Giulietta a complété son offre courant 2011 avec un propulseur Turbo Diesel de 140 ch équipé d'un turbocompresseur à géométrie variable contrôlée électroniquement. Ce propulseur est doté du système Start&Stop pour une meilleure maîtrise des émissions de CO₂ et des consommations : 119 g/km seulement et 4,5 litres/100 km en cycle mixte. Grâce à l'excellent couple de 350 Nm disponible à 1 750 tours seulement (en mode Dynamic), les performances sont de haut niveau : vitesse maximale de 205 km/h et accélération de 0 à 100 km/h en 9 secondes. Ce moteur polyvalent est ainsi tout autant adapté aux exigences des entreprises que des particuliers. L'Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 est proposée en quatre finitions (Progression, Distinctive, Super et Exclusive).

Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 S/S Progression	26 000 €	7 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 S/S Distinctive	27 750 €	7 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 S/S Super	28 500 €	7 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 S/S Exclusive	30 250 €	7 cv	119 g/km

- **Série Spéciale Alfa Romeo Giulietta Super : sous le signe de la sportivité**

Lancée mi 2011, la série spéciale Super a été développée sur la base de la finition Distinctive, déjà richement équipée. Elle s'en distingue par un style encore plus dynamique et affirmé intégrant la plupart des éléments du Pack Sport : jantes en alliage de 17" design sport et pneumatiques 225 x 45 R17 ; suspensions surbaissées et couvre-longerons teinte carrosserie ; coques de rétroviseurs extérieurs teinte chrome satiné ; projecteurs avant et revêtements intérieurs avec finition sombre ; insert de planche de bord et pédalier sport en aluminium. Forte de son franc succès, cette finition est désormais proposée avec toutes les motorisations (hors 1750 Tbi de la Quadrifoglio Verde) et proposée à partir de 24 250 €.

Alfa Romeo Giulietta 1.4 T-Jet 120 ch S/S Super	24 250 €	7 cv	149 g/km
Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 S/S Super	27 000 €	9 cv	134 g/km
Alfa Romeo Giulietta 1.4 MultiAir 170 S/S Alfa TCT Super	28 750 €	9 cv	121 g/km
Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 105 S/S Super	26 500 €	5 cv	114 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 140 S/S Super	28 500 €	7 cv	119 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 170 S/S Super	30 250 €	9 cv	124 g/km
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 170 S/S Alfa TCT Super	32 000 €	9 cv	119 g/km

Alfa Romeo MiTo : toujours plus polyvalente

Présentée au Salon de Genève 2011, la nouvelle gamme Alfa Romeo MiTo a été commercialisée l'été dernier en France. Parmi les nouveautés, des **teintes extérieures inédites** comme le bronze métallisé et de **nouveaux revêtements intérieurs** (tel le tissu Tecnosilk bicolore bronze et noir avec inserts de panneau de porte et de planche de bord assortis) ont fait leur apparition. L'habitacle a intégré un nouveau **port USB avec prise AUX-in** qui permet de relier directement un lecteur Mp3 au système Blue&Me. Enfin, pour plus de confort, de **nouveaux amortisseurs** ont fait leur apparition. Ainsi, les motorisations les plus puissantes sont équipées d'amortisseurs à réponse variable avec vanne de dérivation qui améliorent le confort sur chaussée dégradée tout en maintenant l'excellent contrôle dynamique de la voiture.



Par ailleurs, l'exclusive version **Quadrifoglio Verde** a été modernisée grâce à de nouveaux éléments esthétiques distinctifs : nouvel insert noir sous la calandre visant à élargir visuellement la face avant ; nouveaux logos extérieurs Quadrifoglio Verde en aluminium brossé et trèfle à quatre feuilles en relief ; coques de rétroviseurs extérieurs, entourage des groupes optiques et poignées façon chrome satiné ; nouveau revêtement de sièges avec partie centrale en Alcantara® ; surpiqûres artisanales désormais bicolores (blanc et vert) sur les sièges, le volant, le soufflet de levier de vitesses et le frein à main.

Les évolutions ont également concerné la gamme de motorisations avec une offre plus large visant à améliorer l'accessibilité du modèle et à mieux répondre aux exigences de certains marchés en termes de fiscalité notamment. Est donc désormais proposée un **moteur 1.4 MPI de 70 ch** qui remplace l'ancienne version 78 ch et permet d'assurer un prix d'accès attractif de 13 800 €. Ses émissions de CO₂ s'élèvent à 134 g/km, pour une consommation de 5,8 l/100 en cycle mixte. A noter que le système DNA n'est pas disponible sur cette version d'accès.

L'autre nouvelle motorisation présente un intérêt tout particulier pour les entreprises : il s'agit de la version Diesel MultiJet 1.3 JTD_M Start/Stop de 85 ch.

Ainsi motorisée, l'**Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD_M 85 ch** n'émet plus que 90 g/km de CO₂ pour une consommation de seulement 3,5 l/100 en cycle mixte et même 2,9 l/100 en cycle extra urbain : un véritable record pour Alfa Romeo et des valeurs parmi les plus favorables du marché. La puissance de 85 ch est atteinte à 3500 tr/mn pour un couple de 200 Nm à 1500 tr/mn. En outre, le coût d'utilisation est optimisé grâce à un espacement de la maintenance qui atteint 35 000 km entre chaque révision.

Tarif au 15/11/2011	P.A	Emissions de CO ₂	
<u>Gamme essence :</u>			
Alfa Romeo MiTo 1.4 MPI 70 ch Progression	13 800 €	5 cv	134 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MPI 78 ch Distinctive	15 900 €	5 cv	130 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir 105 ch S/S Distinctive	17 200 €	6 cv	134 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir 105 ch S/S Super	18 150 €	6 cv	134 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir 105 ch S/S Exclusive	18 900 €	6 cv	134 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir 135 ch S/S Exclusive	20 700 €	7 cv	129 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.4 MultiAir 135 ch S/S Alfa TCT Exclusive	22 450 €	7 cv	126 g/km
Alfa Romeo MiTo MultiAir 170 ch S/S Quadrifoglio Verde	22 400 €	9 cv	139 g/km
<u>Gamme JTD_M Turbo Diesel :</u>			
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 85 ch S/S Progression	18 350 €	4 cv	90 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 95 ch S/S Progression	18 150 €	5 cv	104 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 85 ch S/S Distinctive	19 450 €	4 cv	90 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 95 ch S/S Distinctive	19 250 €	5 cv	104 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 95 ch S/S Super	20 200 €	5 cv	104 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.3 JTD _M 95 ch S/S Exclusive	20 950 €	5 cv	104 g/km
Alfa Romeo MiTo 1.6 JTD _M 120 ch S/S Exclusive	22 050 €	6 cv	114 g/km

[Informations, tarifs, photos/vidéos disponibles sur le site presse France www.alfaromeopress.fr](http://www.alfaromeopress.fr)

Fiche technique	Alfa Giulietta 1,4 TB MultiAir 170 S/S Alfa TCT	Alfa Giulietta 2,0 JTDM 170 S/S Alfa TCT
Nombre de places	5	5
Nombre de portes	5	5
Longueur/Largeur (mm)	4 351/1 798	4 351/1 798
Hauteur (mm)	1 465	1 465
Empattement (mm)	2 634	2 634
Voies AV/AR (mm)	1 554/1 554	1 554/1 554
Coffre (dm ³)	350	350
Réservoir (litres)	60	60
Poids (kg)	1305	1335
Poids remorquable non freiné / freiné (kg)	500/1 300	500/1 300
Cx	0,31	
Motorisation		
Nombre de cylindres	4 - moteur transversal	4 - moteur transversal
Alésage x course (mm)	72x84	72x84
Cylindrée (cm ³)	1 368	1 956
Rapport de compression	9,8:1	16,5:1
Puissance maxi kW (Ch CEE) à Tr/mn (mode Normal)	125/170 à 5 500	125/170 à 4000
Puissance maxi kW (Ch CEE) à Tr /mn (mode Dynamique)		
Couple maxi Nm (mkg CEE) à tr/mn (mode Normal)	230 (23,4) à 2 250	320 (32,5) à 1500
Couple maxi Nm (mkg CEE) à tr/mn (Mode Dynamic)	250 (25,4) à 2 500	350 (35,6) à 1750
Distribution	Courroie crantée et poussoirs hydrauliques, système MultiAir coté admission	Courroie crantée et poussoirs hydrauliques
Alimentation	MPFI suralimenté et système de contrôle direct des soupapes MultiAir, échangeur de chaleur	Suralimentation par turbo compresseur à géométrie variable avec échangeur
Dispositif Start/Stop	En série	En série
Batterie : capacité (Ah) / Alternateur (A)	63 Ah/450	
Transmission	traction avant	traction avant
Boîte de vitesses	double embrayage à 6 rapports + MA	double embrayage à 6 rapports + MA
Pneumatiques (série)	205/55 R16 91V	205/55 R16 91V
Direction	Dual Pinion	
Diamètre de braquage entre trottoirs (m)	10,9	10,9
Suspension AV	Mac Pherson évoluée avec montants en aluminium, barre stabilisatrice creuse, montée sur biellette	
Suspension AR		
Freins AV	Disques - 305 mm	Disques - 305 mm
Freins AR	Disques - 264 mm	Disques - 264 mm
Performances		
Vitesse maximale (km/h sur circuit)	218	218
Accélération : 0 à 100 km/h	7,7	7,9
Consommations		
Cycle urbain (l/100)	6,7	5,3
Cycle extra urbain (l/100)	4,3	4
Cycle mixte (l/100)	5,2	4,5
Emissions de CO ₂	121	119
Normes CEE	Euro 5	Euro 5
Fréquence des révisions	30 000 km	35 000 km

Fiche technique	Alfa Romeo Giulietta 2,0 JTD _M S/S 140ch
Nombre de places	5
Nombre de portes	5
Longueur/Largeur (mm)	4 351/1 798
Hauteur (mm)	1 465
Empattement (mm)	2 634
Voies AV/AR (mm)	1 554/1 554
Coffre (dm ³)	350
Réservoir (litres)	60
Poids (kg)	1320
Poids remorquable non freiné / freiné (kg)	500/1 300
CX	0,31
Motorisation	
Nombre de cylindres	4 - moteur transversal
Alésage x course (mm)	83x90,4
Cylindrée (cm ³)	1 956
Rapport de compression	16,5:1
Puissance maxi kW (Ch CEE) à Tr/mn	103/140 à 4 000
Couple maxi Nm (mkg CEE) à tr/mn (mode Normal)	320 (32,5) à 1500
Couple maxi Nm (mkg CEE) à tr/mn (Mode Dynamic)	350 (35,6) à 1750
Distribution	Courroie crantée et poussoirs hydrauliques
Alimentation	Suralimentation par turbo compresseur à géométrie variable avec échangeur
Injection	Diesel à injection directe et système Multijet 2 (pression de 1600 bars)
Dispositif Start&Stop	En série
Batterie : capacité (Ah) / Alternateur (A)	72 Ah/600
Transmission	traction avant
Boîte de vitesses	mécanique à 6 rapports + MA
Pneumatiques (série)	205/55 R16 91V
Direction	Dual Pinion
Diamètre de braquage (entre trottoirs)	10,9
Suspension AV	Mac Pherson évoluée avec montant en aluminium, barre stabilisatrice creuse, montée sur biellette
Suspension AR	Multilink avec châssis auxiliaire, bras en aluminium et barre stabilisatrice
Freins AV	Disques - 305 mm
Freins AR	Disques - 264 mm
Performances	
Vitesse maximale (km/h sur circuit)	205
Accélération : 0 à 100 km/h	9,0
Consommations	
Cycle urbain (l/100)	5,6
Cycle extra urbain (l/100)	3,9
Cycle mixte (l/100)	4,5
Emissions de CO ₂	119
Normes CEE	Euro 5
Fréquence des révisions	35 000 km

Fiche technique	Alfa Romeo MiTo 1,4 MPI 70 ch	Alfa Romeo MiTo 1,3 JTDM 85 Multijet 2
Nombre de places	4/5	4/5
Nombre de portes	3	3
Longueur/Largeur (mm)	4063/1720	4063 / 1720
Hauteur (mm)	1446	1446
Empattement (mm)	2511	2511
Voies AV/AR (mm)	1483 / 1475	1483 / 1475
Coffre (dm ³)	270	270
Réservoir (litres)	45	45
Poids (kg)	1065	1150
Poids remorquable (kg)	500	1000
Motorisation		
Nombre de cylindres	4 - moteur transversal	4 - moteur transversal
Alésage x course (mm)	72x84	69,6x82
Cylindrée (cm ³)	1368	1248
Rapport de compression	11,1 : 1	16,8 : 1
Puissance maxi kW (Ch CEE) à Tr/mn (mode Naturel et Dynamic)	51 (70) à 6000	62 (85) à 3500
Couple maxi Nm (mkg CEE) à tr/mn (mode Naturel et Dynamic)	115 (11,7) à 3000	200 (19,7) à 1500
Distribution	Courroie crantée et variateur de phase electro-hydraulique	Par chaîne et poussoirs hydrauliques
Alimentation	Atmosphérique	Suralimentation par turbo compresseur à géométrie variable
Injection	Injection Multipoints	Diesel à injection directe et système Multijet 2 (pression de 1600 bars)
Batterie : capacité (Ah) / Alternateur (A)	50Ah/360	63 Ah / 450
Transmission (traction)	5 rapports	5 rapports + MA
Couple réduction finale	3,733	3,053
Pneumatiques (série)	195/55 R16	195/55 R16
Direction	A pignon et crémaillère avec direction assistée sur colonne	
Diamètre de braquage	11,25	11,25
Suspension AV	Mac Pherson	
Suspension AR	Pont de torsion	
Freins AV	Disques - 257 mm	Disques - 281 mm
Freins AR	Disques - 251 mm	Disques - 251 mm
Performances		
Vitesse maximale (km/h sur circuit)	160	174
Accélération : 0 à 100 km/h	14,0	12,9
Consommations		
Cycle urbain (l/100)	7,6	4,4
Cycle extra urbain (l/100)	4,7	2,9
Cycle mixte (l/100)	5,8	3,5
Emissions de CO ₂	134	90
Normes CEE	Euro 5	Euro 5
Fréquence des révisions	30 000 km	35 000 km

