



Registre Suisse

Giulia sprint GT
Veloce GTC GTA
GT 1300 1600 Junior
~~1750~~ ~~2000~~



T A B L E D E S M A T I E R E S

* * * * *

Préambule	Pages	1 à 7
Giulia Sprint G.T.	Pages	9 à 18
Giulia Sprint G.T. Veloce	Pages	19 à 26
Giulia Sprint G.T.C.	Pages	27 à 28
G.T. 1600 Junior	Pages	29 à 32
G.T. 1300 Junior	Pages	33 à 44
1750 G.T.V.	Pages	45 à 56
2000 G.T.V.	Pages	57 à 68
Giulia Sprint GTA et GTAm	Pages	69 à 93

* * * * *

Auteurs :

Jean-Daniel JORNAYVAZ

Antoine KOHLER

* * * * *

Edité par le REGISTRE SUISSE ALFA ROMEO

Case postale 196

1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

Avril 1990 - 2ème EDITION

P R E A M B U L E

Peu de constructeurs automobiles peuvent s'enorgueillir d'avoir produit et fait évoluer pendant plus de 12 années consécutives un coupé de Grand Tourisme. C'est bien le cas d'Alfa Romeo avec ses coupés Giulia et dérivés qui ont séduit et comblé tous les passionnés de la marque milanaise. Même le profane reconnaît l'"Alfa" dans cet admirable dessin de Bertone, toujours aussi équilibré et homogène 25 ans après sa première sortie.

Aujourd'hui, ces voitures ont un avenir qui s'annonce relativement bien auprès des collectionneurs. Toutefois, durant leur longue vie, ces coupés ont subi des mutations les rendant méconnaissables par le croisement de pièces détachées issues d'une autre série : changement du bloc moteur, de l'intérieur, de la calandre, etc...

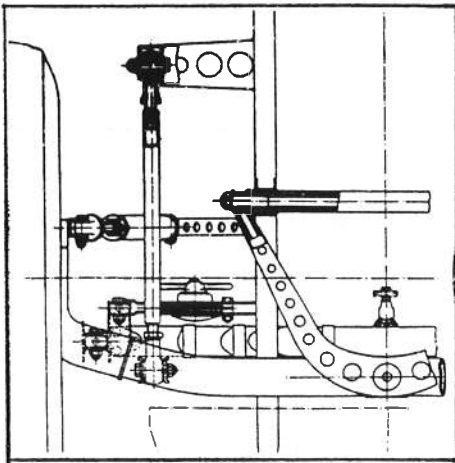
Il n'est pas rare de croiser sur nos routes ces nouveaux types hybrides très éloignés de l'état d'origine dans lequel ils avaient quitté l'usine d'Arese. Cet ouvrage a pour but d'informer l'amateur sur les différents types produits par Alfa Romeo et lui permettre d'effectuer, en toute connaissance, un choix judicieux.

La personnalité très marquée de cette gamme de coupés est essentiellement due à trois grands noms des milieux automobiles italiens :

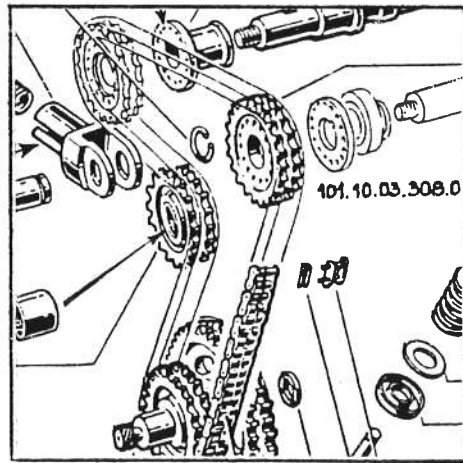
Orazio S A T T A P U L I G A
Carlo C H I T I
Nuccio B E R T O N E



1



2



3

1. Orazio SATTA PULIGA
2. Alfetta 159 : suspension arrière
3. Moteur 1750 : schéma de distribution

Orazio S A T T A P U L I G A

* * * * *

A M I L A N : L ' H O M M E D E L A S Y N T H E S E

Orazio S A T T A P U L I G A, né en 1910, est arrivé chez Alfa Romeo en 1938 avec les titres d'ingénieur en mécanique et en aéronautique. En sa qualité de Directeur des services Etudes de Projets et Expérimentations, il est à la base de la conception des types 2500, 1900, 3000, Giulietta, Giulia puis Alfetta. A son actif, également l'évolution de la monoplace type 158 en type 159 couronnée de deux titres mondiaux acquis en 1950 et 1951 par FARINA et FANGIO.

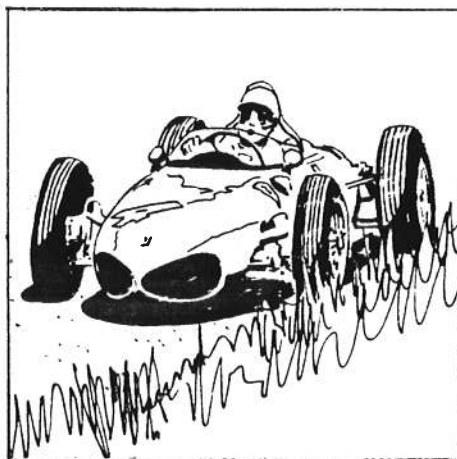
Cet ingénieur est considéré avec Dante Giacosa (Fiat) comme un des derniers démiurges de l'automobile, capable d'assimiler tous les paramètres intervenant dans une telle création. C'était un vrai génie qui savait résoudre en un clin d'oeil des problèmes sur lesquels d'autres auraient séché des semaines. Excellent conducteur, il se déplaçait toujours avec les Alfa les plus poussées et ne tolérait pas d'être dépassé par une BMW ou une Mercedes.

Cet homme d'une grande culture, passionné de musique classique, Bach en particulier, est décédé en mars 1974 à Milan.

Après Giuseppe MEROSI et Vittorio JANO, il représente la 3ème génération d'ingénieurs qui ont profondément marqué l'histoire d'Alfa Romeo.



1



2



3

1. Carlo CHITTI
2. Phil HILL sur la Ferrari 156 F1
3. Alfa Romeo TZ 1

Carlo C H I T I

* * * * *

A SETTIMO MILANESE : LES ROUTES DE LA VICTOIRE

Né à PISTOIA en 1924, il passe à 26 ans un diplôme d'ingénieur en aéronautique à l'Université de Pise. De 1952 à 1957, il est occupé chez Alfa Romeo dans le département Expériences Spéciales.

En novembre 1957, il quitte Milan pour un autre haut lieu de la construction des voitures de course : MARANELLO. Grâce à ses compétences, Ferrari décroche deux couronnes dans le Championnat du Monde des Constructeurs : en 1958 avec Mike HAWTHORN et en 1961 avec Phil HILL.

Deux idées fondamentales ont marqué ces années chez Ferrari : la position centrale du moteur et l'implantation d'un aileron à l'arrière des voitures de sport.

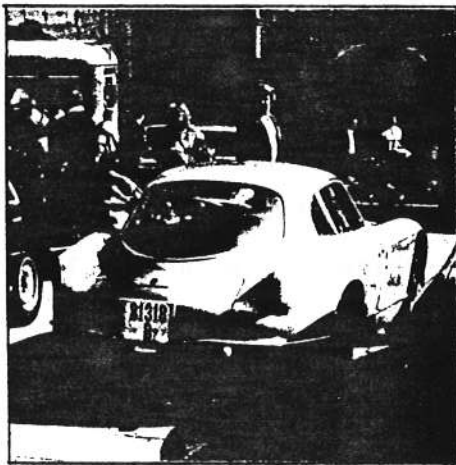
En 1962 et 1963, ses espoirs sont placés dans une nouvelle firme de construction automobile : A T S (AUTOMOBILI TURISMO E SPORT). Par un ensemble de circonstances défavorables, ni la formule 1, ni la 200 GT à moteur central ne connurent de suite.

En mai 1963, il fonde à Udine les ateliers AUTODELTA qui se voient confier par Alfa Romeo le montage des TZ 1. Dès 1966, cette société est associée à Alfa Romeo pour le développement de ses voitures de compétitions. C'est ici que sont nées les G T A et G T A m couronnées d'innombrables succès à MONZA, SPA ou BRNO. Ces voitures permirent à toute une génération de pilotes de se mettre en valeur.

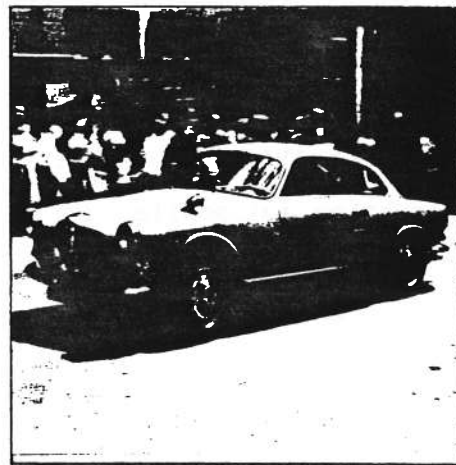
Parmi eux citons : GIUNTI, FACETTI, HEZEMANN, ZECCOLI.



1



2



3

1. Nuccio BERTONE au centre
2. Alfa Romeo 2000 Sportiva
3. Alfa Romeo Giulietta Sprint

Nuccio BERTONE

A GRUGLIASCO : LE CRAYON ENCHANTE

Né en 1914, il prend après la 2ème guerre mondiale la responsabilité de la carrosserie fondée par son père. On ne présente pas Bertone aux passionnés de l'automobile, ses réalisations audacieuses jalonnent d'une façon indiscutable l'histoire de la carrosserie. Pour retrouver l'origine du dessin des coupés Giulia, il faut remonter dans les années 53 / 54.

Deux modèles relativement proches dans leur forme arrière font leur apparition : la Giulietta Sprint et la 2000 Sportiva. Leur personnalité réside dans cette fameuse lunette arrière si bien implantée entre les 2 ailes.

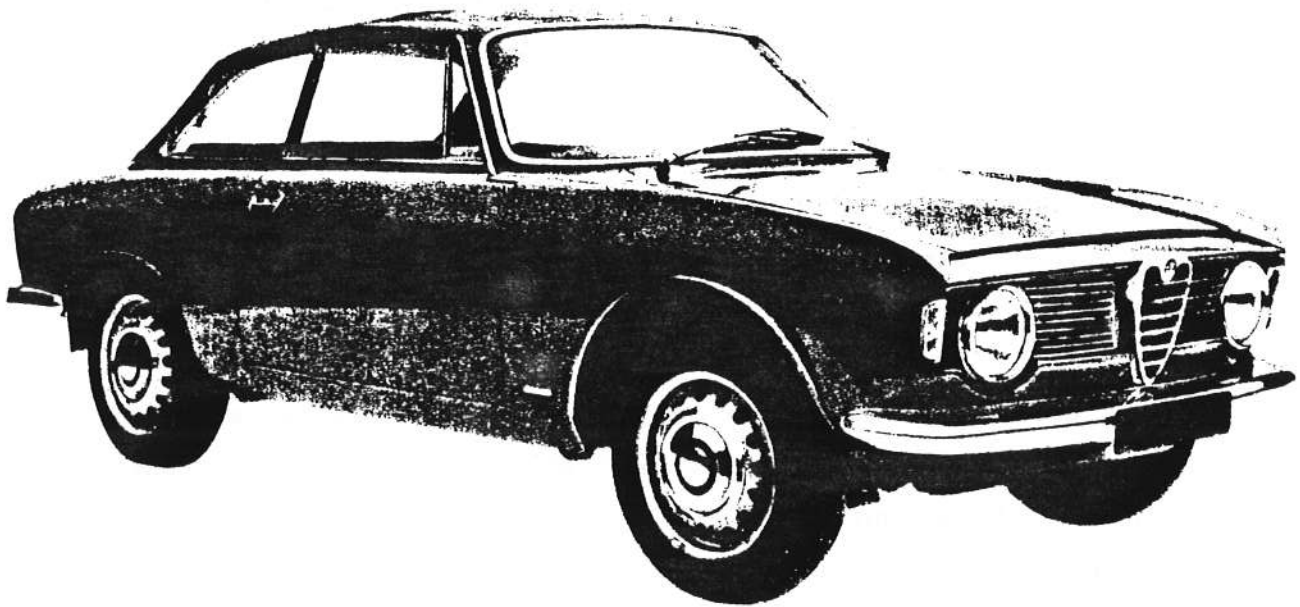
Ces deux voitures connurent un destin bien différent. La 2000 Sportiva ne fut construite qu'en 2 exemplaires, tandis que la Giulietta Sprint eut un succès retentissant dès sa première sortie et fut produite jusqu'en 1966.

Pour la calandre, 1960 est une date importante. C'est à cette époque qu'un jeune dessinateur, Giorgetto GIUGIARO, collabore à la carrosserie Bertone. C'est lui qui est l'auteur de la forme du coupé 2000 Sprint comportant une calandre à 4 phares ronds, 2 grands à l'extérieur et 2 petits à l'intérieur. Cette disposition historique se retrouvera sur les différentes gammes de la marque, leur donnant ainsi beaucoup d'homogénéité. La ligne de ceinture a souvent été jugée trop haute par la presse spécialisée. A notre avis, le dessin de Bertone est parfait dans ses proportions et la visibilité est bien meilleure que sur des modèles plus récents. (3/4 arrière)

GIULIA

1600 GT

alfa romeo



PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

Che bella macchina ! Oui, une telle voiture ne se raconte pas, elle s'apprécie... Essayez-la ! Que pouvons-nous vous dire de mieux ? ...Dire par exemple que sa ligne est d'une élégance rare, à la fois puissante et sobre ? ...Ou bien qu'elle est merveilleusement accueillante, confortable et dotée d'une suspension de rêve ? ...Ou encore que les 122 CV de son moteur 4 cylindres à double arbre à cames en-tête (180 km/h) sont prêts à se déchaîner ? Vous le savez déjà, puisqu'avec ce moteur là, les Giulia 1600 ont triomphé en compétition (Coupe des Alpes 1964 - Record catégorie aux 24 Heures du Mans et dans de nombreux Rallyes) ...Vous rappeler la légendaire tenue de route Alfa Romeo ?... La puissance, la douceur extraordinaire des freins à disque... La précision de sa direction... la très douce synchronisation de ses 5 vitesses...? Non ! essayez-la... et laissez-la parler !

Société Française Alfa Romeo, 6 avenue de Messine - 150 Champs-Élysées, Paris 8e - Centre d'essais (G.A.P.) - 25 rue Cardinet **alfa romeo**

Giulia sprint GT

HISTORIQUE DES COUPES GIULIA BERTONE ET DE LEURS DERIVES

En juin 1962, Alfa-Romeo a sorti une nouvelle berline ayant pour nom GIULIA TI, dotée d'un moteur de 1600 cm³ (1570 pour être précis), et d'une carrosserie originale et fonctionnelle.

Cette voiture est à la base d'une grande lignée qui se terminera aux berlines et coupés 2000 au point de vue cylindrée. Aujourd'hui, le spider "modernisé et remis au goût du jour lors du dernier Salon de Genève" est le seul survivant de cette célèbre famille Giulia.

Il est bien clair que, selon la tradition de la marque, la berline devait être épaulée d'un coupé et d'un cabriolet.

Dans un premier stade, les Giulietta Sprint, Sprint Speciale et spider ont prêté leurs carrosseries à la nouvelle mécanique de 1600 cm³ de la Giulia; seuls certains détails de carrosserie différencient ces nouvelles variantes par rapport aux modèles Giulietta bien connus.

Il était facile de penser qu'un coupé à la ligne plus moderne et plus originale était en préparation. En effet, si l'on compare la Giulietta berlina et la Giulia TI, on ne peut que constater l'évolution marquante au niveau carrosserie entre ces deux voitures.

C'est ainsi qu'en 1963 un nouveau coupé, étudié en collaboration avec BERTONE, vit le jour. Il s'appela

" GIULIA SPRINT GT "

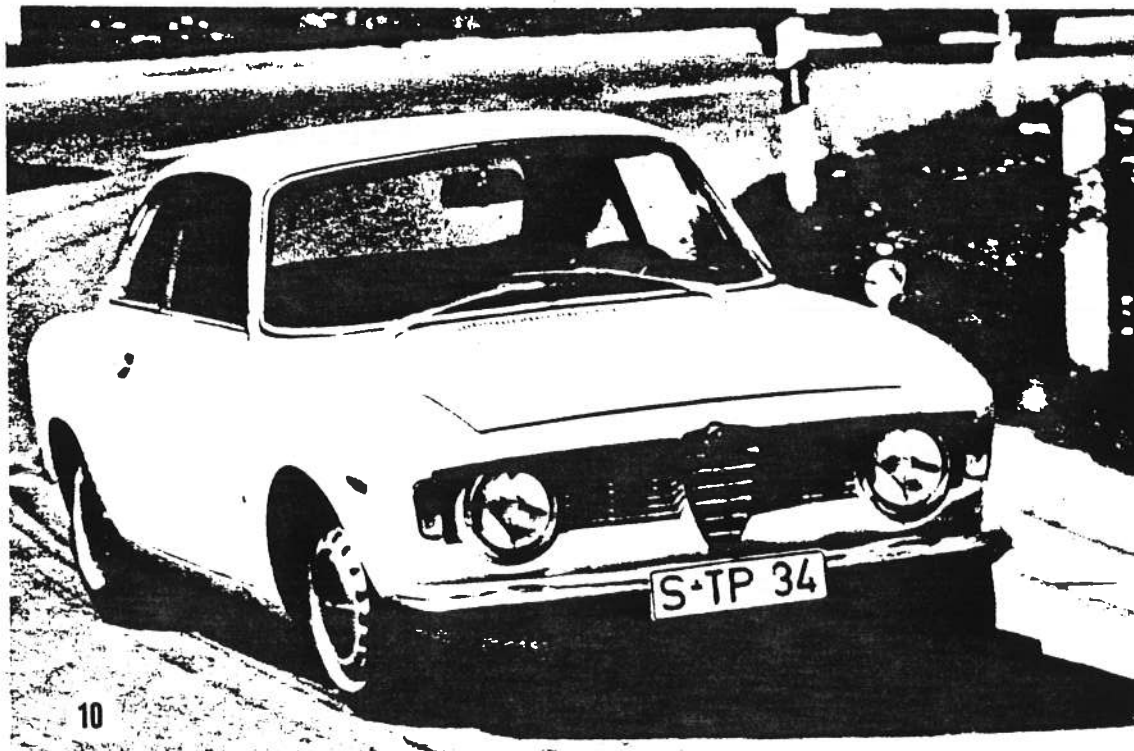
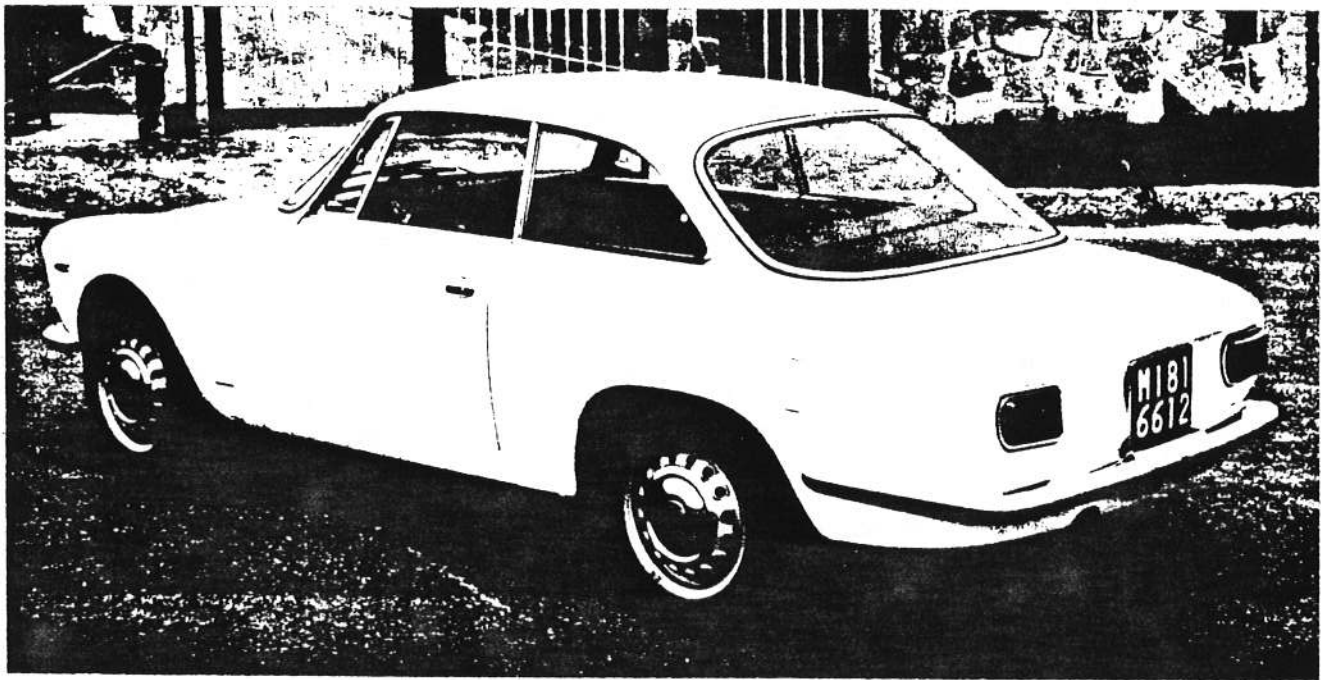
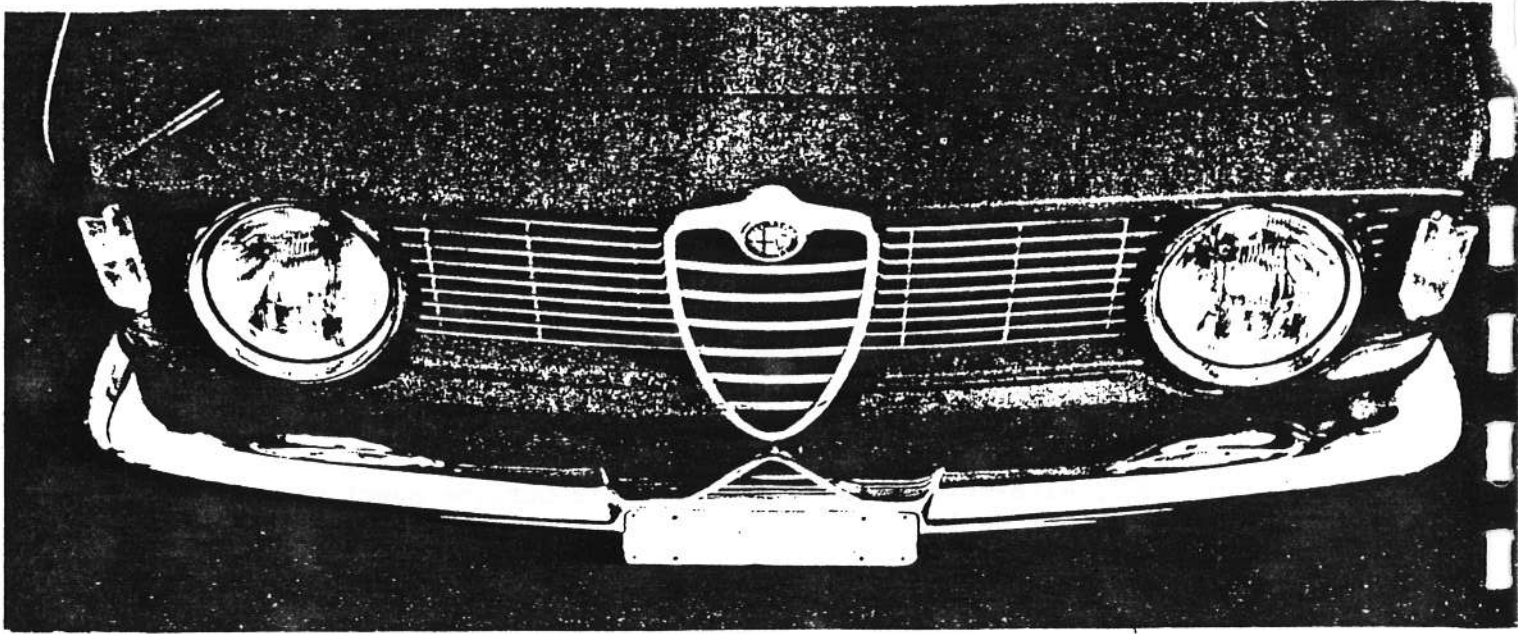
Dans ce premier article, nous vous présentons les différentes versions équipées de la mécanique 1600 cm³, sans la GTA et ses dérivés.

Les autres variantes : GT 1300 Junior, 1750 GT Veloce, 2000 GT Veloce, et la famille des GTA vous seront commentées dans de prochains articles.

1.- Giulia sprint GT : (1963-1966)

1.1 Caractéristiques principales :

moteur :	4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux alésage-course : 78 x 82 mm. soit cylindrée : 1570 cm ³ puissance : 106 CV DIN à 6000 tours/minute
transmission :	boîte 5 vitesses traction arrière
pneumatiques :	155 x 15
nombre de véhicules produits :	21'542

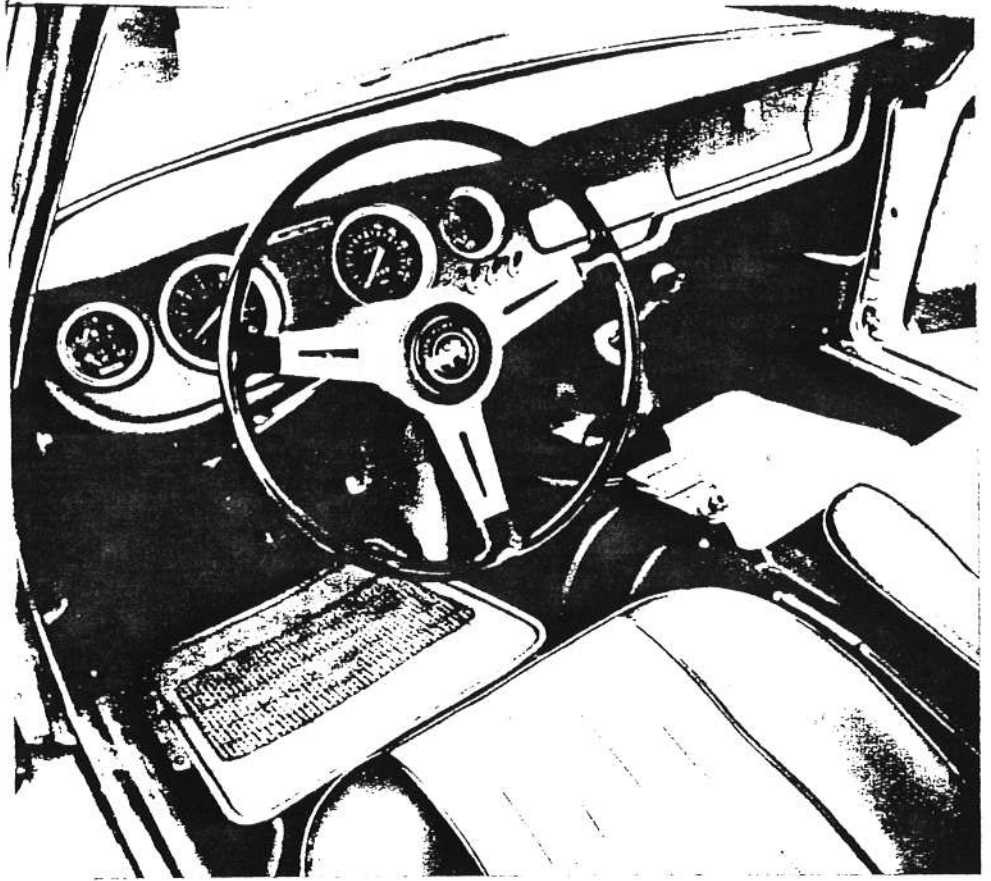


1.2 GIULIA SPRINT GT

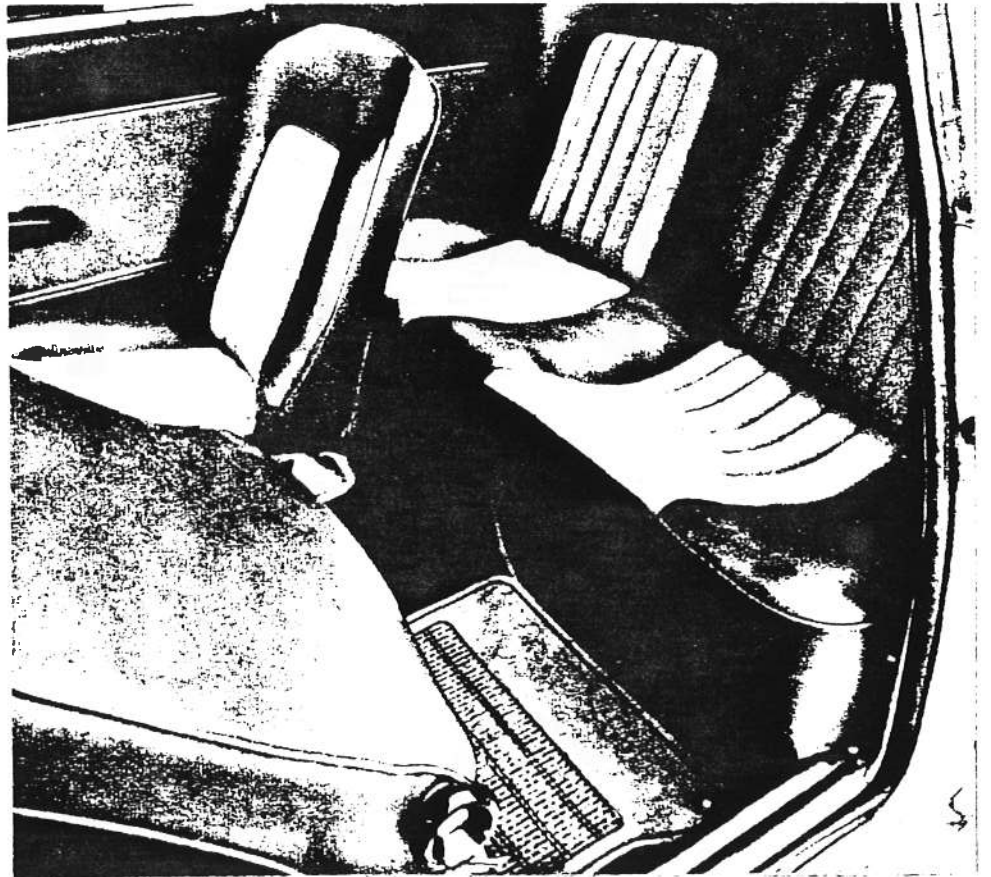
1.21 Calandre

1.22 Vue 3/4 arrière

1.23 Vue 3/4 avant



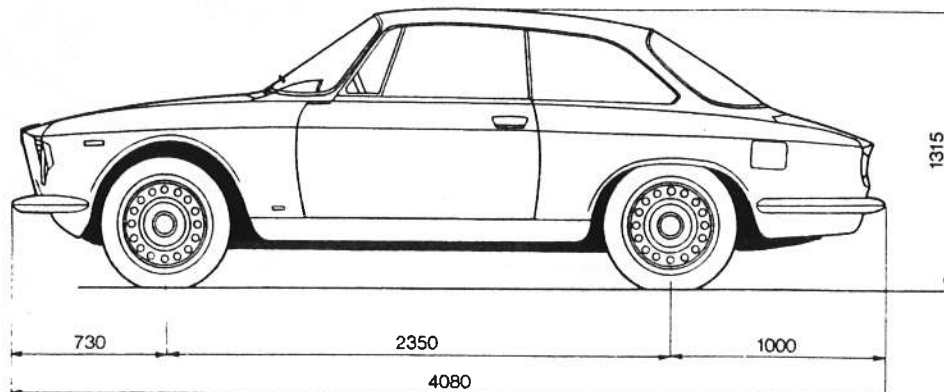
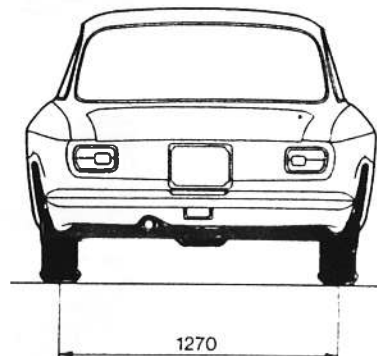
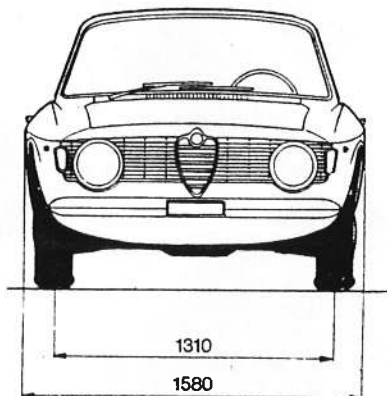
1.24 Tableau de bord
1.25 Sièges

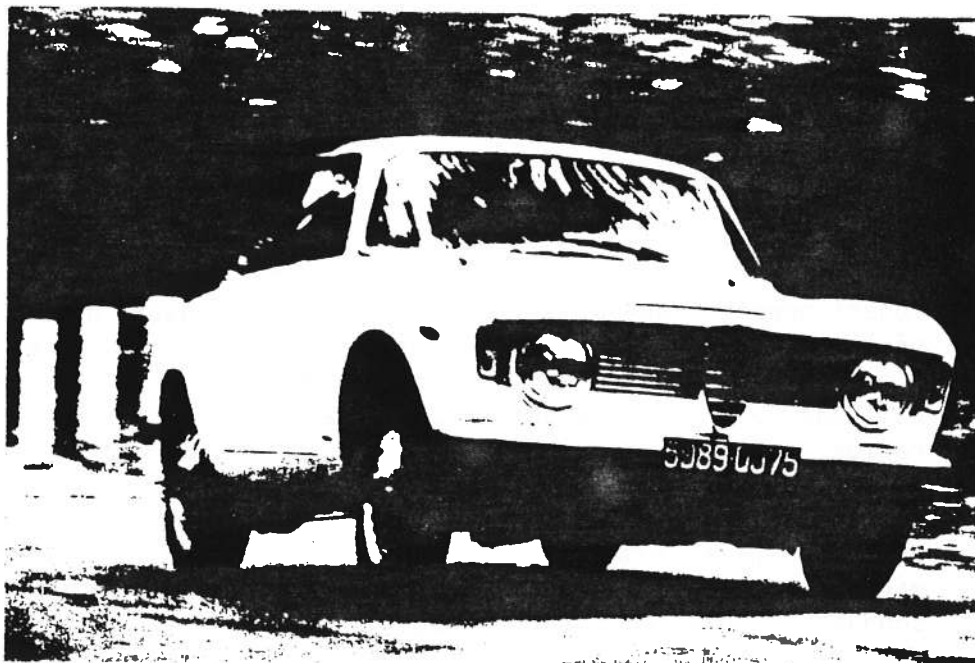


GIULIA SPRINT GT

PERFORMANCES COMPAREES :

	AUTO MOTOR UND SPORT No 11 1964	L'AUTO-JOURNAL No 356 1964	SPORT-AUTO No 35 1964	MOTEURS Déc. 1964
0-100 km/h	11,2 sec.	17,03 sec.	-	11,3 sec.
1000 m. D.A	31,85 sec.	34 sec.	34 sec.	33 sec.
Vitesse maxi	184 km/h.	175,7 km/h.	179 km/h.	178 km/h.





ESSAIS DE L'ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT, PAR ALAIN BERTAUT
PARU DANS LA REVUE "MOTEURS" DE NOVEMBRE-DECEMBRE 1964

Après avoir, pendant quelque temps, pris la place du moteur 1300 cm³ dans les deux versions Sprint de Bertone et Spider de Pininfarina de la fameuse Giulietta, le moteur 1600 m³ de la Giulia a enfin trouvé une place privilégiée dans le très beau coupé Giulia Sprint GT signé Bertone qui fit ses débuts au Salon de Francfort en septembre 1963, complétant une gamme étonnamment riche qui se singularise par deux points communs à tous les modèles : moteurs à deux arbres à cames en tête et boîte de vitesses à cinq rapports tous synchronisés (sauf la Giulietta).

Bien que s'en distinguant assez nettement, le coupé Giulia évoque le coupé Sprint 2600 dont on retrouve la calandre (à deux phares au lieu de quatre), les pare-chocs enveloppants et l'équilibre des proportions. Tout juste note-t-on quelques différences dans le dessin avec, en particulier, les arêtes qui courent sur les ailes et à la partie supérieure des flancs de caisse. Le pavillon est traité de la même façon et la même importance a été donnée aux surfaces vitrées. De gabarit plus réduit, le coupé Giulia Sprint a une silhouette moins massive que celle du coupé 2600. Les concessions faites au stylisme ne sont pas exagérées et l'on peut penser qu'à l'exemple de la Giulietta Sprint, les lignes du coupé Giulia pourront être conservées longtemps sans pour autant que le modèle vieillisse. On doit féliciter Bertone pour la sobriété avec laquelle il a su traiter la carrosserie.

La même simplicité a présidé à l'aménagement de l'habitacle. Si l'équipement est complet en ce qui concerne les appareils de contrôle du fonctionnement du moteur, on relève cependant quelques lacunes ou négligences dans le détail. Ainsi note-t-on l'absence d'une pendule, d'un rhéostat d'éclairage du tableau de bord, d'une deuxième vitesse de balayage pour les essuie-glace. De même, s'agissant d'une voiture rapide, on s'étonne de trouver la commande d'avertisseur au centre du volant, le manomètre de pression d'huile complètement à gauche de la planche de bord au lieu d'être au milieu bien dans l'axe de vision du conducteur, les branches du volant en métal poli qui aveuglent comme un miroir lorsque le soleil arrive sous certains angles (pour le conducteur comme pour son passager).

A côté de cela d'autres détails témoignent d'une recherche dans l'équipement, tels la boîte à gants verrouillable, la simplicité de manoeuvre du système de climatisation, le rétroviseur avec dispositif anti - éblouissant, l'accélérateur à main très utile sur une voiture comme celle-ci qui demande une assez longue mise en température après un départ à froid, les deux plafonniers de chaque côté du pavillon, les deux poignées de maintien à l'arrière (il n'y en a malheureusement pas pour le passager avant).

En ce qui concerne la finition, disons qu'elle aussi est simple et que quelques détails gagneraient à être plus soignés. Les portes sont garnies de skaï comme le bord des sièges et des dossiers recouverts au centre de drap. Les deux sièges avant indépendants sont réglables en distance et les dossiers en inclinaison sans avoir à descendre de voiture comme sur la Renault R 8 Major par exemple. L'habitabilité est loin de correspondre à ce qu'annonce le constructeur. Il s'agit, paraît-il, d'un coupé 4 places, non pas 2 + 2 mais quatre places. Or si l'on tient compte du fait que d'une part l'empattement du coupé Giulia GT est 16 cm plus court que celui de la berline (235 cm contre 251 cm), et que d'autre part les passagers avant sont assis dans une position semi-allongée comme il sied dans une voiture de Grand Tourisme au lieu d'être véritablement assis comme dans la berline, on comprend pourquoi la place réservée aux passagers arrière est exigüe. C'est le moins que l'on puisse dire : en effet, lorsque les sièges avant sont reculés au maximum (et les glissières ne sont pas suffisamment longues vers l'arrière pour permettre à un conducteur de grande taille de prendre une bonne position au volant), la place pour les jambes des passagers arrière est inexistante. Exemple : afin que ma fille âgée de 7 ans puisse prendre place à l'arrière, j'ai dû avancer le siège de ma femme qui, de ce fait, avait les jambes recroquevillées. Coupé quatre places certainement pas, coupé 2 + 2 non plus, mais simplement coupé deux places, l'espace disponible à l'arrière pouvant avantageusement servir de complément au coffre à bagages dont le volume est par ailleurs satisfaisant pour une voiture de cette catégorie.

Ajoutons que le conducteur et son passager trouvent leurs aises mais que la partie avant des sièges pourrait être un peu surélevée pour mieux maintenir les cuisses. Excellente visibilité, ventilation de l'habitacle facilitée par les déflecteurs de portes et ceux constitués par les glaces latérales arrière. Une critique concernant les manivelles de glaces des portières qu'il est difficile de manoeuvrer sans s'écorder le dessus de la main avec la poignée d'ouverture de porte située sous l'accoudoir.

Une belle mécanique

Sous le capot qui s'ouvre dans le bon sens et pourvu d'un éclairage lorsque les lanternes sont allumées, on trouve le désormais classique moteur 4 cylindres en ligne à deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne de 1570 cm³, développant 122 ch. SAE (106 ch. DIN) à 6000 tr/mn avec un rapport de compression de 9/1 et deux carburateurs double corps Weber horizontaux. Ce moteur est celui de la berline Giulia TI Super mais l'on s'étonne que, dans le cas de cette berline, sa puissance est de 129 ch. SAE (112 ch. DIN) au régime de 6500 tr/mn. De même, on note une autre différence en ce qui concerne le couple maximal qui est de 14,2 mkg DIN à 3000 tr/mn pour le coupé GT et de 13,5 mkg DIN à 4200 tr/mn pour la berline TI Super. Pourquoi n'avoir pas équipé les deux voitures du même moteur, celui de la berline plus puissant ? Peut-être la réponse tient-elle dans le couple maximal plus élevé du moteur du coupé GT, couple obtenu à un régime sensiblement inférieur (3000 tr/mn au lieu de 4200). Moins "pointu", le moteur du coupé GT se prêterait donc mieux à une utilisation paisible mais nous savons pour l'avoir essayée ("Moteurs" de juillet-août) que la berline TI Super, en dépit de performances exceptionnelles, s'accommode fort bien d'une conduite ... touristique.

Rien de particulier en ce qui concerne l'embrayage (monodisque sec) et la boîte de vitesses comme le pont arrière hypoïde qui sont repris de la berline Giulia. Signalons - et cela répond aussi à la question que nous posions plus haut à propos du moteur - que le coupé GT n'offre pas de possibilité d'option en matière de rapports de couple cône ou de rapports de boîte comme la berline Giulia TI Super, ce qui tend à prouver que le constructeur ne reconnaît au coupé GT qu'une vocation de Grand Tourisme alors que la berline TI Super est plus spécialement orientée vers la compétition.

Les suspensions sont celles des modèles Giulia avec roues indépendantes et barre stabilisatrice à l'avant, essieu rigide, jambes de poussée longitudinales et localisation transversale du différentiel à l'arrière, la suspension étant assurée par quatre ressorts hélicoïdaux.

Performances chiffrées

Nos mesures à Montlhéry, effectués par temps couvert avec un vent de 6 m/s, ont donné les résultats suivants :

- . **Vitesse maximale** : sur la piste de vitesse, 174,404 km/h ce qui, compte tenu du ralentissement de la piste, correspond en ligne droite à 178 km/h.

Avec une vitesse de pointe supérieure à 185 km/h la berline TI Super s'est montrée plus rapide.

Au compteur 190 km/h; régime 5750 tr/mn.

- . **Compteur** :

Vitesse lue	:	60	80	100	120	140	160	180
Régime (5e)	:	1900	2500	3050	3600	4250	4900	5500
Vit. réelle	:	55,1	73,5	92	108	128	145	167

- . **Accélération** : départ arrêté :

- les 400 m en 17,8 sec. à comparer avec la BMC Cooper S 1300 (17,4), la MG 1800 (17,6), le coupé Fiat 2300 S, l'Austin Healey 3000, la Renault R 8 Gordini (17,8) la Giulia TI Super (18), le cabriolet Fiat 1600 S (18,4).
- les 1000 m en 33 sec. à rapprocher de la Triumph TR 4 (32,6), la R 8 Gordini (32,9), la Giulia TI Super et le coupé Alfa Romeo Sprint 2600 (33), la BMW 1800 TI et la Cooper S 1300 (33,1), la MGB 1800 (33,2), la Fiat 1600 S (33,8), l'Alfa Romeo Giulia TI (34,6), etc.

Pour les possibilités lors des dépassements, nous avons dressé le tableau suivant :

Rapport de boîte	3e	4e	5e	
de 80 à 100 km/h	3"5	4"6	7"4	
de 80 à 120 km/h	7"5	9"2	14"	

- . Boîte de vitesses : en montant chacun des rapports de la boîte au régime maximum de 6500 tr/mn, la 1ère atteint 50 km/h (au compteur), la 2e 90 km/h, la 3e 130 km/h et la 4e 170 km/h.
- . Circuit routier : le circuit routier de Montlhéry étant inutilisable par suite de travaux de réfection, nous n'avons pas pu fixer les possibilités limites de la voiture.

Cependant, en se référant aux chiffres d'accélération et à la vitesse de pointe du coupé Giulia GT, nous pensons pouvoir estimer qu'il nous aurait permis de réaliser une moyenne de l'ordre de 115-116 km/h, légèrement inférieure à celle obtenue avec une berline Giulia TI Super (117,150) mais qui placerait ce coupé en compagnie de l'Austin-Healey 3000 (116,960), du coupé Fiat 2300 S (116,794), du coupé Alfa Romeo 2600 Sprint (116,547), de la Triumph TR 4 (114,609), de la Facel Six (113,583), mais sensiblement plus haut que la MGB 1800 (112,654) ou la Fiat 1600 S (112,616).

Souhaitons que l'occasion nous soit donnée de vérifier ce pronostic.

Bilan de l'essai

Séduisant, harmonieux, conçu pour de longues randonnées, le coupé Alfa Romeo Giulia Sprint GT - réserve faite des critiques que nous avons pu formuler tout à l'heure - nous a procuré maintes satisfactions et nous pouvons dire que nous l'avons rendu au constructeur avec ... regret. Pourquoi ? D'abord parce que son gabarit en fait une voiture aussi à l'aise en trafic urbain que dans les encombrements des retours de week-ends. Ensuite parce que ses performances sont vraiment celles que l'on peut attendre d'une voiture de Grand Tourisme : rapidité (près de 180 km/h cela commence à bien faire pour la grande majorité des utilisateurs), nervosité aussi. Enfin parce que ce coupé forme un tout homogène dans lequel il est assez difficile de trouver une faille : facilité de conduite, maniabilité, boîte de vitesses, freinage, direction, tenue de route doivent, sur un plan général, satisfaire bien des amateurs exigeants.

Facilité de conduite grâce à la bonne position au volant (à condition toutefois de n'être pas de trop grande taille) et à la bonne disposition des diverses commandes. Maniabilité grâce à l'aisance avec laquelle on effectue les manoeuvres de changement de vitesse, d'embrayage, de freinage, le volant de diamètre réduit n'imposant jamais un réel effort même pour le parking. Mais il y a encore et surtout les qualités routières grâce au freinage (quatre freins à disque assistés d'un servo à dépression) qui a toujours parfaitement répondu au travail demandé. A noter que, malgré le servo, la pression à exercer sur la pédale est pratiquement normale ce qui a l'avantage non seulement de ne pas dérouter le conducteur peu habitué aux servofreins, mais de permettre un dosage précis même lorsque les conditions d'adhérence sont précaires. Grâce aussi à la tenue de route qui demeure bien dans la tradition Alfa Romeo : la suspension est relativement souple - ce qui est un bon point pour le confort - et la voiture se couche raisonnablement dans les virages pris très vite; le comportement général est sous-vireur, la voiture arrivant parfois à décrocher de l'arrière notamment sur sol mouillé. Nous avons cependant regretté qu'en certaines occasions le tube d'échappement se soit mis à battre sous la caisse lorsque nous avons poussé la voiture jusque dans ses derniers retranchements.

Quant à la direction, légère, précise, on peut regretter qu'elle ne soit pas totalement exempte de réactions sur les mauvais revêtements. Consommation de 11 à 14 litres selon la conduite.

Le grand mérite de ce coupé est, répétons-le, son homogénéité. Par ses lignes agréables il sait séduire dès l'abord. Mais la séduction se poursuit chaque fois que l'on prend les commandes. Le confort est très satisfaisant pour permettre de couvrir de longues étapes sans fatigue anormale, confort qui n'est en rien diminué par le niveau sonore du moteur qui ne devient jamais incommode.

Réussite esthétique certes, mais aussi réussite technique pour la plus grande joie de l'amateur de Grand Tourisme. Il peut demander beaucoup à ce coupé qui le lui donnera sans lésiner. Il pourra tout aussi bien se contenter de l'utiliser comme une simple berline grâce à la docilité surprenante du moteur qui semble vouloir prouver que la boîte à cinq vitesses est un luxe !

moteurs

Giulia sprint GT

Veloce

2.- Giulia sprint GT Veloce (1966-1968)

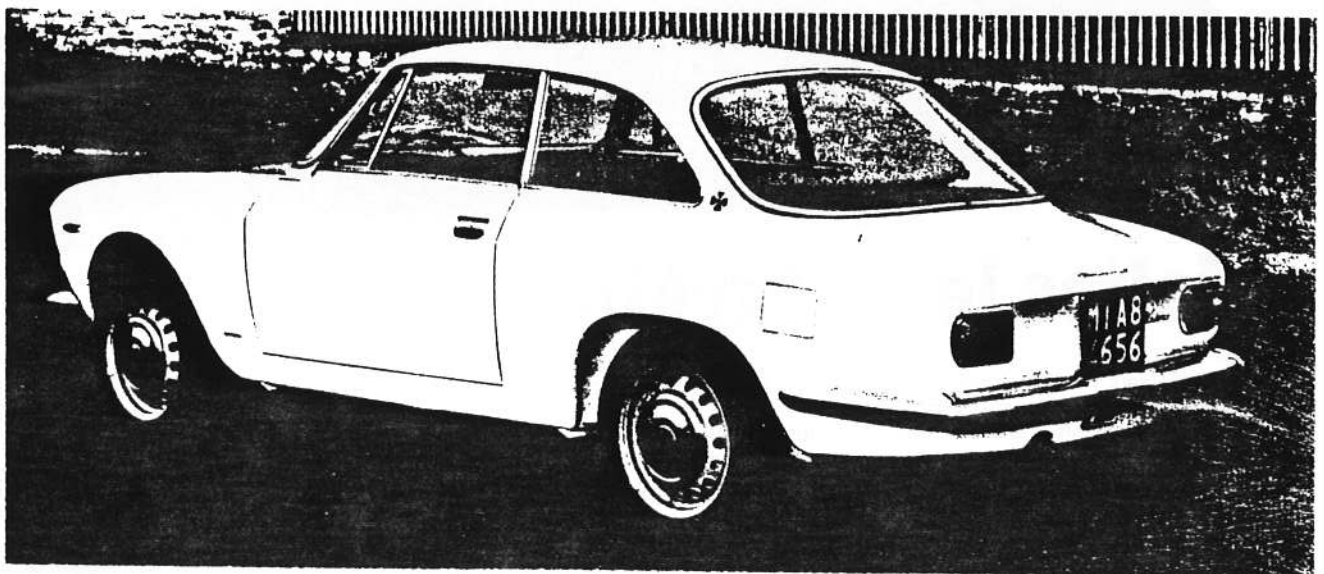
2.1 Caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux
alésage-course : 78 x 82 mm.
soit cylindrée : 1570 cm³.
puissance : 109 CV DIN à 6000 tours/minute

transmission : boîte à 5 vitesses
traction arrière

pneumatiques : 155 x 15

nombre de véhicules produits : 14'240



2.2 GIULIA SPRINT GT VELOCE

2.21 Vue 3/4 arrière (trèfle à 4 feuilles vert foncé blanc sur les deux montants du toit, sigle "Veloce" sur jupe arrière)

NÉ-COMME-ÇA OU PAS?...

C'est aussi simple que cela. De deux choses l'une: ou vous êtes né avec Alfa Romeo dans le sang... ou pas! Et finalement la seule chose vraiment importante, c'est de savoir.

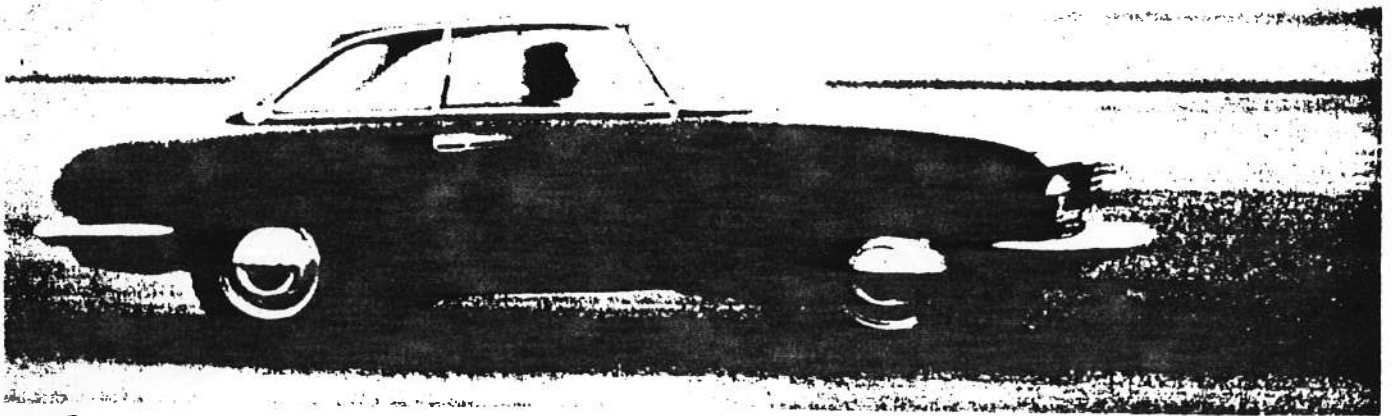
Première éventualité, vous n'êtes pas «né-comme-ça». Nous sommes alors les seuls perdants. Car après

tout, il y a d'autres plaisirs que la passion... d'autres voitures que les Alfa.

Deuxième éventualité, vous êtes «né-comme-ça». Alors avouez que ce serait regrettable, de ne jamais vous en apercevoir!

De toute façon le simple fait de s'asseoir dans une Alfa Romeo est

un de ces plaisirs qui valent le déplacement. Alors, accordez-vous la faveur d'un essai. Faites chez notre concessionnaire le plus proche de votre domicile le Test-Trèfle. Et si vous voulez nous en croire: il y a bien des chances pour que vous soyez «né-comme-ça»!



...faites le test-trèfle!

Décidé à savoir ?

Alors, décrochez votre téléphone et appelez votre concessionnaire Alfa-Romeo. Dites-lui de vous préparer un Test-Trèfle sur la voiture que vous avez choisie. Tenue de route, freinage, accélération, souplesse, confort, nous vous ferons le coup du charme Alfa-Romeo.

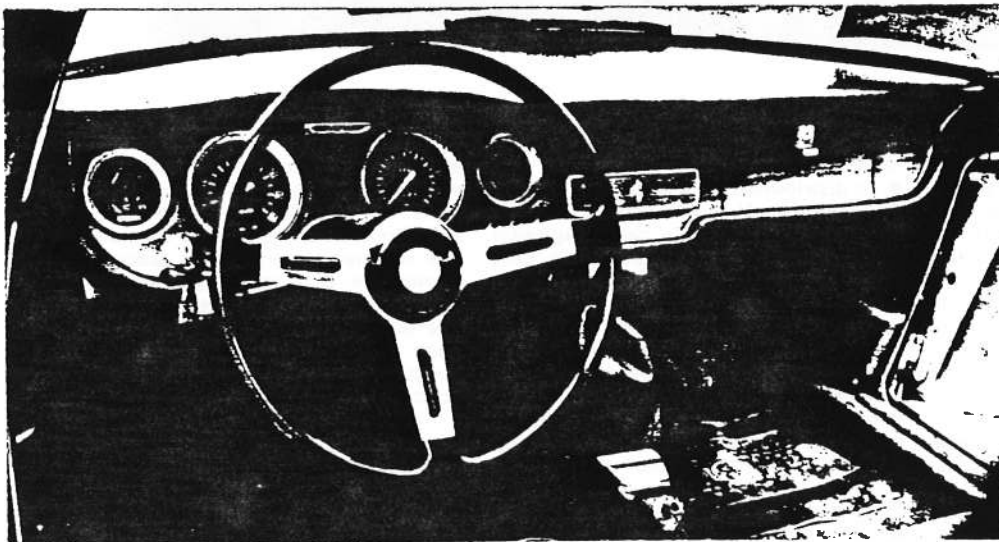
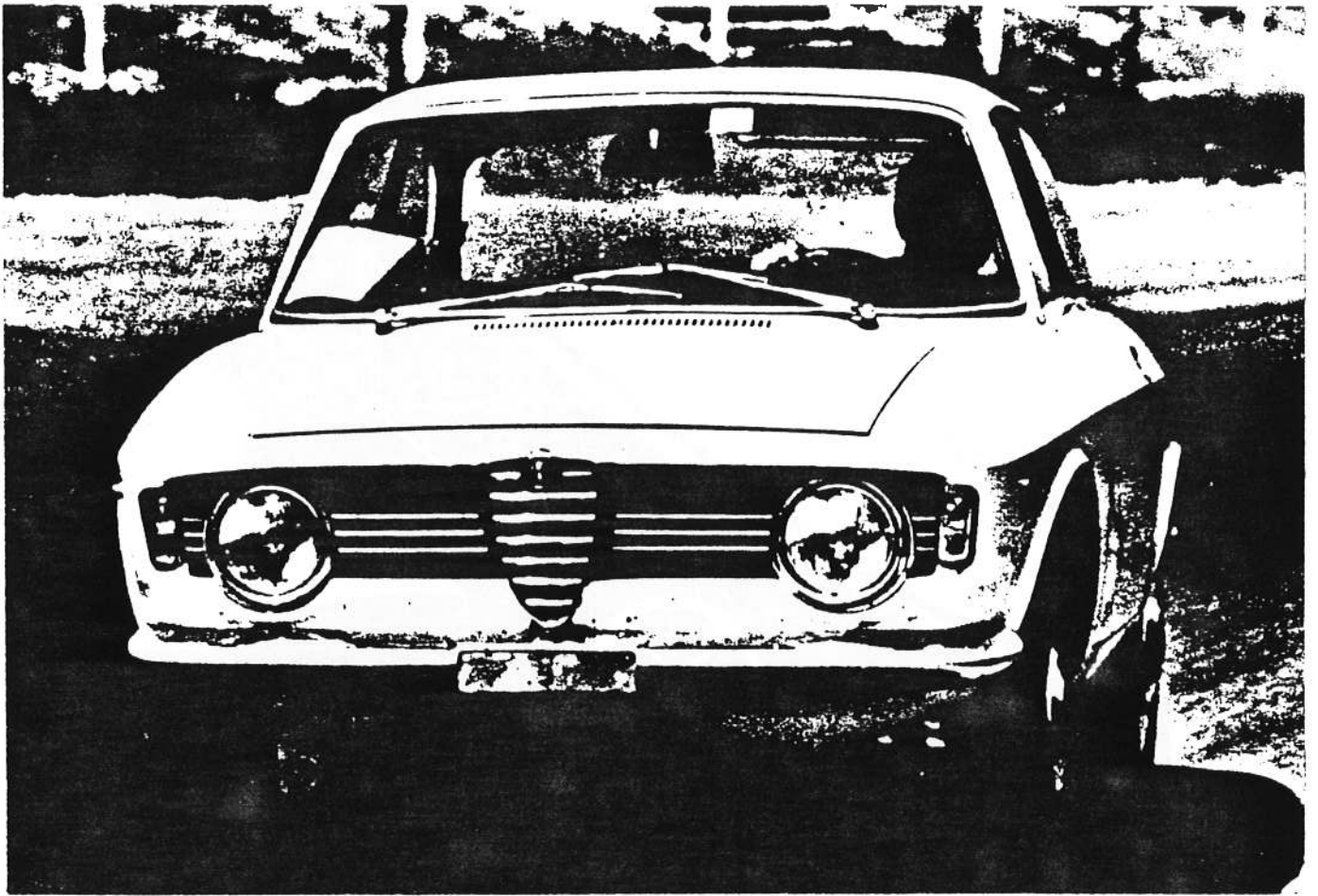
GIULIA SPRINT GT VELOCE, merveilleuse synthèse de ligne, de performances.

Coupé 4 places - moteur 1570 cc - 4 cylindres à double arbre à cames en tête - 9 CV fiscal - 125 CV SAE - 5 vitesses synchro - 4 freins à disque assistés - poids à vide : 950 kg - vitesse maximum : plus de 185 km/h.

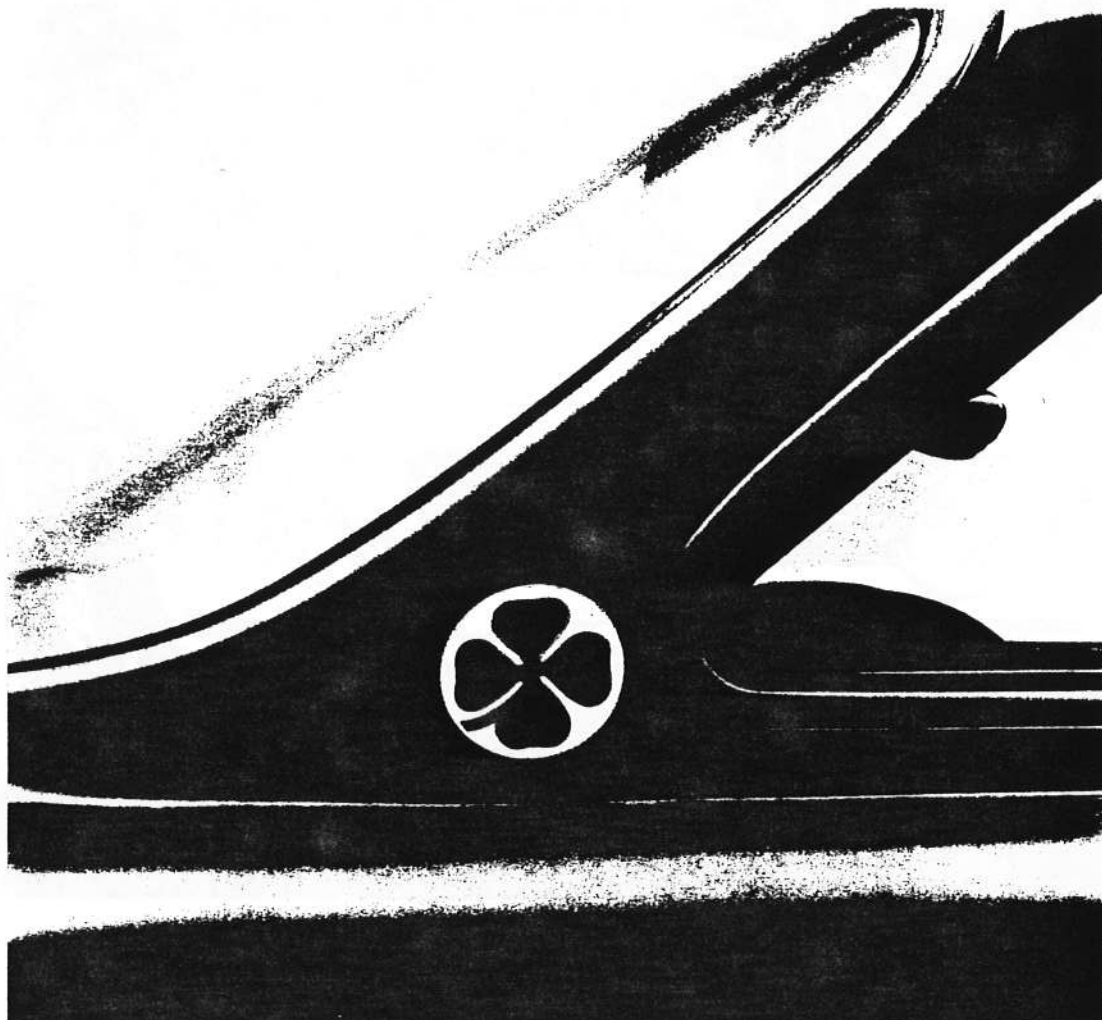


alfa romeo

Sit Française Alfa Romeo - Magasin d'exposition : 150 Champs-Élysées - Centre d'essais : 25 rue Cardinet - Tél. 267 31 00 - 250 points de vente et service en France - 1200 en Europe



- 2.22 Vue avant (calandre avec 3 barres horizontales)
- 2.23 Tableau de bord (faux bois, volant avec commande de klaxon sur les branches)
- 2.24 Sièges (différents et baquets à l'avant)



Dans une gamme de cylindrée identique, aucun autre coupé de série n'est équipé d'un moteur à la fois plus souple et plus puissant (plus de 185 km/h). La GT Veloce est une voiture qui permet d'alterner rapidement des vitesses sportives aux allures de ville. C'est une Giulia qui est, de droit, décorée du trèfle, symbole des triomphes sportifs d'Alfa et offre le confort, l'équipement, les finitions d'une authentique grand tourisme.

La GT Veloce est le coupé de série le plus puissant de sa catégorie, plus puissant même que beaucoup d'autres coupés de cylindrée supérieure. De telles performances sont le résultat de l'expérience de nombreuses années de compétition et assurent à des vitesses de croisière très élevées, une marche de sécurité certaine. A 145 km/h elle n'utilise que 50% de la puissance de son moteur. Cette réserve de puissance est pour le moteur une garantie de longue durée en utilisation normale, et la raison des ses brillantes reprises à haute allure. Il suffit de noter que le rapport poids — puissance de la voiture est tel que pour 1 CV — SAE correspondent seulement 7 kg 61 de charge.

Construit selon les conceptions les plus modernes, le moteur de la GT Veloce atteint le plus haut degré d'efficacité et de

rendement.

- La distribution est à soupapes en tête, disposées en V, commandées directement par deux arbres à cames agissant par l'interposition de poussoirs à bain d'huile qui assurent une précision constante de jeux de réglage.
- Les chambres de combustion sont hémisphériques avec bougie centrale qui favorise une propagation immédiate de la flamme et une combustion plus efficace.
- Le groupe cylindres est en alliage léger moulé sous pression avec chemises humides rapportées. Leur contact direct avec la chambre d'eau assure un refroidissement plus rapide.
- Le vilebrequin repose sur 5 paliers pour une meilleure répartition des forces.
- Le carter inférieur moteur, en alliage léger, est du type à ailettes offrant ainsi les plus grandes surfaces de refroidissement.
- Les soupapes d'échappement refroidies au sodium se maintiennent à une température constante minimale.

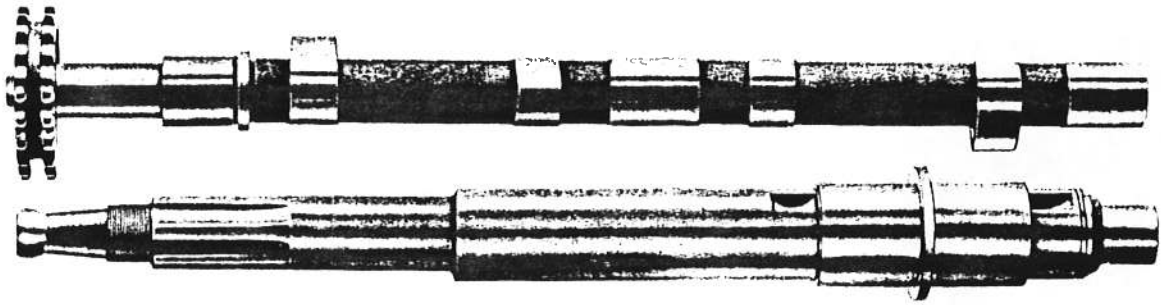
La boîte de vitesses est à 5 rapports tous synchronisés dont l'échelonnement progressif permet d'utiliser toute la puissance disponible, soit en accélération, soit pour l'adaptation de l'allure au type de route parcourue.

Les quatre freins à disque, la suspension

et les amortisseurs synchronisent leur effet pour une parfaite sécurité de conduite. Sur la GTV, comme sur toutes les Alfa Romeo, la répartition de poids et des volumes est un facteur essentiel de maniabilité, dans les virages lorsque les forces centrifuges agissent et en surcharge du train avant pendant le freinage. L'action des freins est rapide et constante et le servofrein la rend même douce et progressive.

Qui conduit une GTV dispose d'une visibilité à 90%. Son regard atteint la route à 3 m 60 du capot moteur et à 4 m du coffre arrière: ce sont des avantages appréciables, soit au cours de manoeuvre en ville, soit à grande vitesse. La maîtrise du véhicule lui est encore facilitée par une direction légère et directe, les rapports et la position des pédales, du levier de vitesses et des sièges, l'orientation et la clarté des instruments de bord. Les sièges avant sont vastes, profonds, enveloppants et réglables, ils permettent par déplacement à glissière, l'accès aux sièges postérieurs et reviennent automatiquement en position normale.

A l'arrière, la banquette est confortable et éloignée des sièges avant pour recevoir deux passagers dans les meilleures conditions d'habitabilité, même pour de longs voyages.



REVUE AUTOMOBILE

Tirage à part du No 32 — 1966

Avec son programme Giulia, l'Alfa Romeo est à ce jour l'unique maison à avoir développé tout un éventail de voitures de tempérament au départ d'un seul et unique soubassement empruntant de plus chaque fois le même moteur de base. De la berline 1300, qui partage encore avec la 1300 ti le moteur de la Giulietta, à la Sprint GTA à double allumage, la gamme Giulia comprend maintenant 9 modèles différents (qui auraient tout aussi bien pu être 18 si l'Alfa Romeo en eut décidé ainsi...) et leurs puissances s'échelonnent de 78 à 82 ch (DIN) pour les deux modèles 1300, et de 93 à 115 ch (DIN) pour la série des Giulia 1600. C'est dans ce dernier groupe que viennent s'inscrire le nouveau Spider — baptisé après de longues hésitations «Duetto» — de Pininfarina, et le *coupé Sprint GT* en version «Veloce», qui tous deux ont été présentés lors du dernier Salon de Genève.

Dans la hiérarchie des Alfa Romeo de cylindrée moyenne, les deux nouvelles venues constituent l'ultime développement en date de la Giulia grand tourisme. Leurs moteurs ont en commun la même puissance de 109 ch (DIN), et ils représentent le dernier échelon avant la Sprint GTA, dont le moteur à double allumage et la carrosserie en aluminium en font d'avantage un engin de sport. Par rapport

au *coupé Sprint GT* normal, qui dispose de 106 ch (DIN), le gain de puissance du moteur «Veloce» paraît insignifiant, mais ses bénéfices se font surtout sentir sur les régimes *intermédiaires*, au point que malgré une puissance spécifique frisant les 70 ch/L (DIN), la souplesse de marche n'a rien à envier à celle d'une bonne voiture de tourisme.

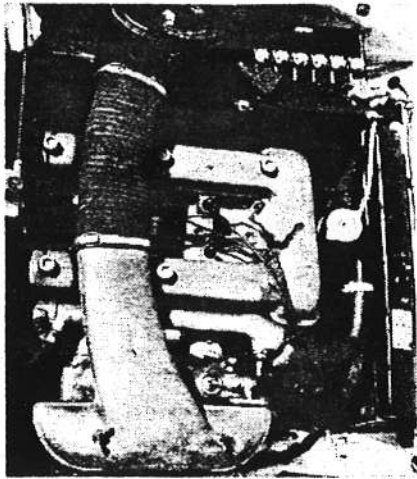
En *vitesse pure*, les deux nouvelles Giulia ne sont pas moins *remarquables*: le plafond annoncé par le constructeur est de plus de 185 km/h, mais en réalité il est plus proche de 190 que de 185 km/h, ce qui est surtout notable pour le spider qui est moins favorisé sur le plan aérodynamique. Des *qualités routières* de premier ordre complètent harmonieusement l'équilibre de ces nouvelles Giulia qui, en vertu également de leur prix (spider Duetto 15 900 fr. et *coupé GTV* 16 900 fr.), sont à considérer parmi les routières de cylindrée moyenne les plus attrayantes du moment.

Performances et économie

De la berline «Super» aux spider et *coupé GTV*, tous les modèles Giulia sont désormais équipés de deux carburateurs horizontaux à double corps (Solex ou Weber) d'une section de 40 mm. Il y a quelques années seulement, cette technique était l'apanage

de moteurs typiquement sportifs appelés à fournir de fortes puissances sur une gamme d'utilisation restreinte, mais à présent elle semble également contribuer à favoriser le rendement volumétrique aux moyens et bas régimes. Chez Alfa Romeo, cette plus grande maîtrise de la carburation a été de pair avec des études approfondies sur les phénomènes pulsatoires des gaz à l'admission et à l'échappement, phénomènes particulièrement sensibles sur un 4 cylindres en ligne, et c'est le moteur «Veloce» qui a bénéficié des expériences les plus récentes en la matière.

Sa puissance maximale est toujours développée à 6000 tr/mn, mais par contre le couple trouve son apogée dès 2800 tr/mn. Par rapport à la Sprint GT normale — qui est équipée d'arbres à cames identiques, et qui plafonne elle aussi à 14,2 mkg (DIN) — la plage d'utilisation où le couple est supérieur à 14 mkg est passée de 750 tr/mn (entre 2750 et 3500 tr/mn) à rien moins de 2500 tr/mn (entre 2500 et 5000 tr/mn). Comme on le voit, le moteur GTV a surtout évolué vers une *souplesse de marche* nettement meilleure, et son comportement a tout lieu d'être comparé à celui d'un moteur alimenté par injection. Dès 1500 tr/mn en prise directe la reprise est franche et nette, et à allure réduite la puissance disponible est suffisante



Puissance augmentée, souplesse plus grande
Les deux carburateurs horizontaux montés sur la Veloce augmentent la puissance, spécialement sur les régimes bas et moyens.

pour ne pas sentir la nécessité de quitter la cinquième surmultipliée jusqu'à 2000 tr/mn. A ce régime, la vitesse est de l'ordre de 65 km/h, et le conducteur jouit de la faculté de reprendre soit en douceur en maintenant la cinquième, soit avec davantage d'énergie en rétrogradant en prise directe, ou en sautant directement en troisième, ou même encore en deuxième vitesse.

Pour un moteur qui ne tarit pas de vigueur jusque 6500 tr/mn, la boîte à cinq vitesses telle qu'elle est utilisée chez Alfa en combinaison avec un pont relativement court est un atout extrêmement précieux. La boîte présente un étagement impeccable — avec une quatrième qui reste utile jusqu'à 160 km/h et plus — et elle mérite d'être citée en exemple pour l'efficacité de sa synchronisation (système Porsche), et pour sa commande à la fois précise et très directe.

Accélération

(Mesures effectuées sur les instruments de bord; charge 1 personne)

	Spider Duetto	Coupé GTV
0 à 60 km/h (1re et 2e vit.)	4,0"	4,3"
0 à 80 km/h (1re et 2e vit.)	6,7"	6,9"
0 à 100 km/h (1re à 3e vit.)	10,3"	10,4"
0 à 120 km/h (1re à 3e vit.)	14,7"	14,5"
0 à 140 km/h (1re à 4e vit.)	20,4"	20,0"
0 à 160 km/h (1re à 4e vit.)	29,6"	27,7"
Kilomètre départ arrêté	31,6"	31,3"

D'après nos relevés d'accélération, qui ont été effectués avec le conducteur seul à bord, le spider conserve un léger avantage sur le coupé GTV jusqu'à une vitesse proche de 110 km/h. Ce gain minime est à attribuer au fait que le spider est plus léger (990 kg contre 1000 kg pour le coupé GTV), et qu'au moment de notre essai

il était équipé de pneus Pirelli Cinturato, dont le développement est légèrement inférieur à celui des Michelin XA qui équipaient notre coupé. Aux vitesses supérieures, le spider est moins favorisé sur le plan aérodynamique, mais ses performances restent néanmoins remarquables, et sur la base du kilomètre lancé elle ne cède qu'un dixième de seconde au coupé GTV.

Vitesses théoriques à 6500 tr/mn

	Spider Duetto (pneus Pirelli Cinturato)	Coupé GTV (pneus Michelin XA)
1re vitesse	49 km/h	50 km/h
2e vitesse	81,5 km/h	83,5 km/h
3e vitesse	120 km/h	166 km/h
4e vitesse	162 km/h	166 km/h

Vitesses maxi

(Chronométrées, avec 1 personne à bord)

	Spider Duetto	Coupé GTV
Moyenne	187,5 km/h	188,5 km/h
Meilleur résultat	188,5 km/h	189,5 km/h

Malgré ses performances remarquables, le moteur Giulia Veloce est *peu gourmand*, et sa consommation ne subit pas de grandes variations d'après le mode de conduite.

Consommations

Essence super, en L/100 km/h

	Spider Duetto	Coupé GTV
Autoroute (140-160 km/h)	15,0	14,7
Routes mixtes		
(100-140 km/h)	13-13,1	13-13,3
(inférieur à 140 km/h)	—	11,4
(inférieur à 120 km/h)	11,2	—
Ville	13,3-14,6	
Huile (cons. en L/100 km)	0,7	0,5

Qualités routières dans le plus pur style

Empruntant le même soubassement que la berline, mais avec un empattement réduit de 251 à 235 cm pour le coupé, et à 225 cm pour le spider, les deux Giulia plus récentes ont également hérité les *qualités routières de premier ordre* qui distinguent par tradition les produits Alfa Romeo.

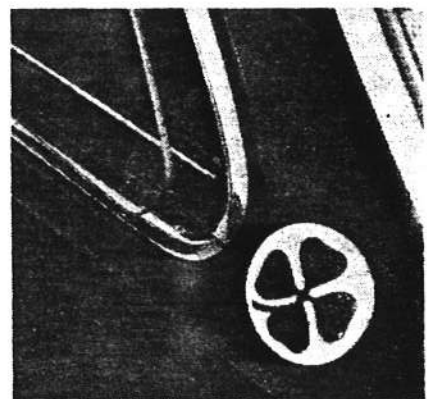
Les deux voitures sont de caractère modérément sous-vireur et à n'importe quelle vitesse elles s'inscrivent dans les virages sans le moindre phénomène de dérive. A la limite de l'adhérence, le spider est toutefois plus neutre et dans les virages plus serrés il est possible de provoquer le déboîtement du train arrière à l'aide de l'accélérateur, alors que dans les mêmes conditions le coupé conserve un alignement géométrique, et que tout au plus la roue arrière intérieure se met brièvement à patiner. Cette nuance dans le comportement des deux voitures rend le spider plus agile

sur des routes très sinueuses, mais il semble que son origine ne découle pas tant d'une différence (minime) d'empattement, que *plutôt des pneumatiques* et en particulier des Pirelli Cinturato qui, à égalité de pression et de sollicitation latérale, accusent une dérive plus accentuée que les Michelin XA. La diversité des pneumatiques est également sensible sur des routes en ligne droite de moins bonne qualité parcourues à vive allure, et les réaction transmises au volant sont plus sensibles avec les Michelin XA. A part cela, la fidélité de trajectoire en ligne droite est parfaite, et le spider ne se ressent aucunement de son empattement plus court. Sur des routes de qualité médiocre le spider a la même rigidité que le coupé, mais ni son comportement ni son exceptionnelle sécurité ne s'en trouvent affectés.

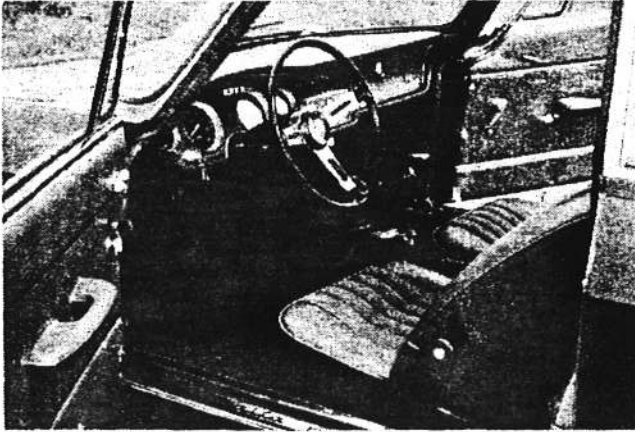
La direction est légère à manœuvrer et d'une précision exemplaire, et les freins se sont toujours montrés à l'abri de tout reproche, même après avoir dévalé le col de la Faucille à pleine charge et au maximum des possibilités de la voiture. Contrairement au coupé, le spider ne reçoit un servo-frein que sur demande spéciale. Les deux systèmes ont leur pour et leur contre; pour notre part nous avons préféré la commande directe du spider, qui autorise un dosage plus précis, même si cela est au prix d'un effort plus considérable et sans doute à la limite de ce que pourra souhaiter une conductrice.

Confort et équipement

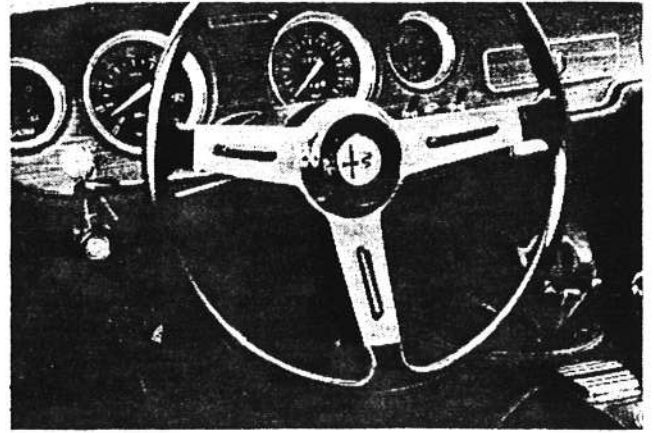
Aucun modèle de la gamme Giulia n'a jamais excellé par la souplesse de ses suspensions, et ni le spider ni le coupé GTV ne cachent leur origine. Sur les voitures de leur trempe une certaine dureté des suspensions n'a toutefois rien d'extraordinaire et dans cet ordre d'idées, leur confort est même appréciable, sans toutefois être



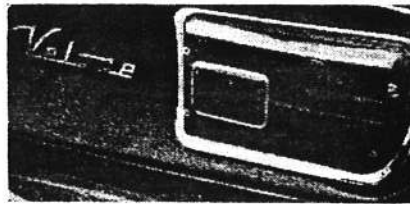
Porte-bonheur — Signe distinctif de la Veloce, le trèfle traditionnel d'Alfa Romeo, apposé sur le montant AR du pavillon.



Sièges-baquet à dossier réglable — L'intérieur de la Sprint GTV dégage une impression soignée et grâce aux sièges montés sur des rails inclinés et aux possibilités de réglage du dossier il est aisé de trouver une position assise confortable.



Agencement concentré — Au contraire du spider, tous les instruments de la GTV sont concentrés dans le champ de vue immédiat du conducteur. Pourtant, la solution adoptée dans le spider semble être plus heureuse du point de vue visibilité.



Reconnaisable également à sa dénomination GTV montée sur la poupe.



Sprint GT avec moteur Veloce — Le moteur Veloce de 109 ch (DIN) a rendu la Giulia GT encore plus souple et brillante. Boîte à cinq rapports, servo-frein et sièges-baquet (provenant de la GTA) comptent parmi l'équipement de série de cette grande routière.

Données techniques et caractéristiques

Alfa Romeo Giulia spider Duetto et coupé GT Veloce

Moteur (dimensions): 7,98 CV fiscaux, 4 cylindres en ligne, alésage 78 mm, course 82 mm, cylindrée 1570 cm³ Compression 9,1:1, puissance maxi 109 ch (DIN) ou 125 ch (SAE) à 6000 tr/mn, couple maxi 14,2 mkg (DIN) ou 15,9 mkg (SAE) à 2800 tr/mn, puissance spécif. 69,4 ch/L (DIN) ou 79,6 ch/L (SAE). Indice d'octane 92 IOR.

Moteur (construction): Soupapes en tête (en V 80°), 2 arbres à cames en tête (chaîne), culasse et bloc moteur en alliage léger, chemises amovibles humides, vilebrequin à 5 paliers. Filtre à huile sur circ. princ., cont. huile 5,7 L.

2 carburateurs horiz. doubles Weber 40 DCOE 27, épurateur d'air sec, pompe à essence mécanique. Equipement électrique 12 V, bougies Lodge 2 HL, dynamo 300 W, batterie 40 Ah Refroidissement à eau, contenance 7,5 L.

Transmission: Embrayage sec, boîtes à 5 vit. ent. synchronisées, levier central, couple conique hypoidé, rapport du pont 4,555:1 (9/41).

Rapports de démultiplication: Ire 3,304:1; IIe 1,988:1; IIIe 1,355:1; IVe 1:1; Ve 0,791:1; AR 3,01:1.

Rapports théoriques vitesse/régime de rotation

Régime	1re	2e	3e	4e	5e	Vit. du piston
tr/mn	vit.	vit.	vit.	vit.	vit.	m/sec
	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	
a: 1000	8	13	19	25,5	32,2	2,7
o: 2800	22	36	53	71	90	7,7
c: 6000	46	77	113	153	193*	16,4

b: régime de couple maxi; c: puissance maxi
* Pratiquement non réalisable.

Châssis, suspension: Carrosserie autoportée. Suspension AV à roues indépendantes avec leviers triangulaires inférieurs et leviers simples supérieurs, ressorts hélicoïdaux; suspension AR à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux, jambes de poussée longitudinales inférieures et triangles stabilisateurs supérieurs. Amortisseurs hydrauliques télescopiques AV et AR. Stabilisateur latéral AV.

Servo-freins à disques Dunlop sur les 4 roues (spider avec servo seulement sur demande), disques AV Ø 28,6 cm, AR Ø 24,6 cm. surface de freinage AV 1466 cm², AR 900 cm².

Frein à main méc. sur roues arrière, direction à circuit de billes Burman. Capacité du réservoir d'essence 46 L, réserve 7 L. Pneus 155 SR 15.

Entretien: Changement d'huile et graissage (2 graisseurs) tous les 6000 km.

Carrosserie, dimensions, poids:

a) Cabriolet (Pininfarina), 2 portes, 2 places, sur demande avec hardtop; empattement 225 cm, voie 131/127 cm, longueur 425 cm, largeur 163 cm, hauteur 129 cm, garde au sol 12,5 cm, diamètre de braquage 10,5 m; poids à vide (DIN) 990 kg, poids tot. max. autorisé 1200 kg.

b) Coupé GTV, 2 portes, 2 places; empattement 235 cm, voie 131/127 cm, longueur 408 cm, largeur 158 cm, hauteur 131,5 cm, garde au sol 13 cm, diamètre de braquage 10,7 m; poids à vide (DIN) 1000 kg, poids tot. admissible env 1350 kg.

Performances: Vitesse maxi (chronométrée par «RA») cabriolet 187,5 km/h et coupé GTV 188,5 km/h; rapport poids/puissance 9-9,2 kg/ch (DIN) ou 7,9-8,1 kg/ch (SAE); consommation d'essence (CUNA) 9,5 L/100 km.

Prix: Spider Duetto Fr. 15 900.-- et coupé GT Veloce Fr. 16 900.--

Neiman, et deux bouches d'air frais orientables qui s'ajoutent au débit plutôt limité de l'installation de ventilation de série. Le spider offre également d'excellentes solutions pour la capote: celle-ci est aisément manœuvrable du poste de pilotage, et lorsque la voiture est ouverte la capote peut être escamotée par une toile montée sur un petit châssis métallique, qui vient proprement s'agrafer sur la carrosserie. Par ailleurs lorsque la voiture est fermée, les glaces latérales sont automatiquement prises dans un encadrement en caoutchouc d'une étanchéité parfaite. Quant aux arceaux de la capote, ils sont rendus solidaires de cette dernière par une gomme adhésive, de sorte qu'à vitesse élevée la capote n'a aucune tendance à gonfler ou à claquer, ce qui se remarque du reste à la discrétion des remous d'air. En dessous de 120 km/h, le spider semble même moins bruyant que le coupé GTV, dont la coque entièrement métallique forme plus aisément caisse de résonance. Les bruits de roulement sont bien amortis, mais ceux du moteur sont moins discrets, sans pour cela être déplaisants, et au delà de 5000 tr/mn les voitures déploient tout leur tempérament dans un style typiquement latin.

Pour de *longs voyages*, la capacité de transport est satisfaisante, d'autant plus que derrière les sièges avant il est chaque fois prévu un dégagement assez ample. Sur le coupé, ce dégagement qu'elle offre pour les jambes est très limité. A pleine charge les Giulia accusent également de fortes variations d'assiette. L'inconvénient est toutefois plus une affaire d'optique qu'autre chose — la portée des projecteurs, sauf à être d'une puissance nettement insuffisante, s'en trouve complètement dérégulée — car les qualités routières conservent tout leur brio, indépendamment de la charge transportée.

celui que pourrait procurer une suspension à quatre roues indépendantes. Il est d'autre part certain que l'impression de confort ressentie, surtout au cours d'étapes comprenant quelques 1200 kilomètres par jour est due pour une bonne part à la conception exceptionnellement réussie des sièges qui équipent les deux voitures. Le coupé GTV a hérité des *sièges-baquets* de la sprint GTA: ils ne facilitent pas l'accès à l'habitacle, mais pour du grand tourisme «veloce» la solution n'a pas d'égal. Quant aux sièges du spider, ils sont moins enveloppants, mais par contre le soutien qu'ils offrent dans les reins est une authentique révélation au fil des kilomètres, sans

compter qu'ils contribuent efficacement à maintenir une position correcte au volant.

L'équipement de bord est soigné. Sur le spider, le tachomètre et le compte-tours (avec les tr/mn maxis indiqués dans le zénith du cadran) sont disposés en dièdre sous les yeux du conducteur; trois autres manomètres (jauge à essence, pression d'huile et température d'eau) sont placés de biais au centre du tableau de bord, mais leur lecture n'est pas aisée, et sur le coupé les instruments de bord forment un groupe plus uni qui est complété par un thermomètre à huile. D'autre part, l'équipement du spider comprend en plus un antivol

2.3 Performances mesurées : (selon la revue Auto, Motor und Sport no 13 du 24 juin 1967)

2.31 accélérations : de 0 à 100 km/h 11,4 sec.
le km départ arrêté 31,9 sec.

2.32 vitesse maximum : 184,5 km/h

2.33 prix lors de l'essai : fr. 16'900.--

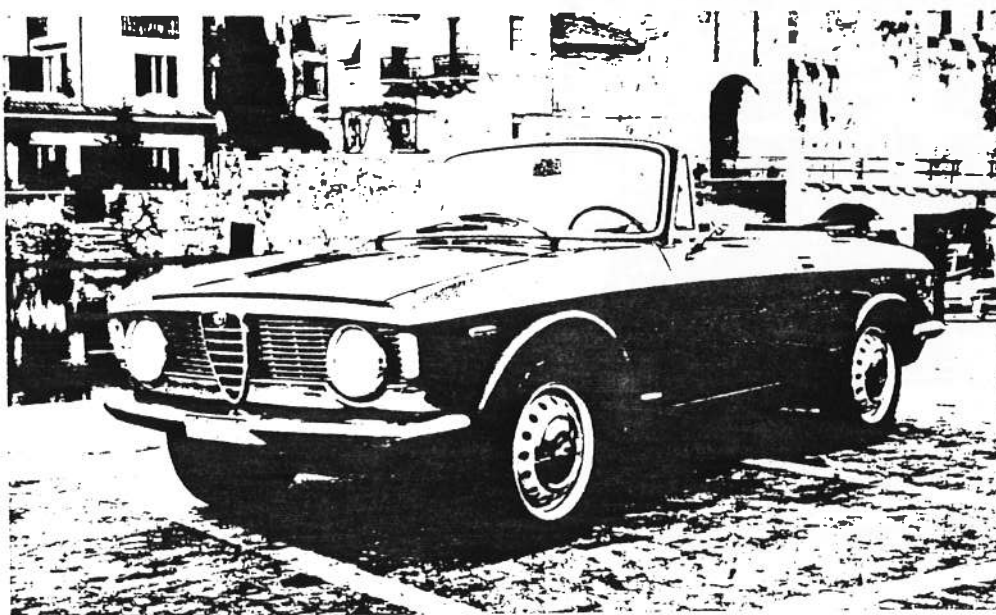
Giulia sprint GTC

3.- Giulia sprint GTC : (1965-1966)

3.1 Remarque préliminaire :

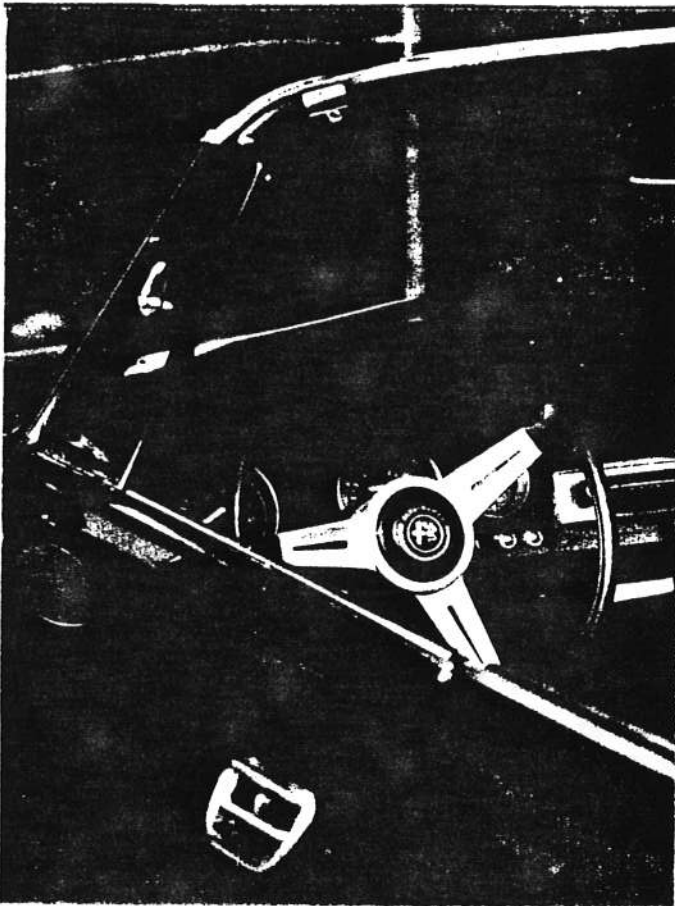
Il fallait trouver également un cabriolet pour succéder aux fameuses Giulietta Spider de Pininfarina. C'est ce qu'essaya la carrosserie Touring de 1965 à 1966 en transformant le coupé BERTONE.

Giulia sprint GT en version décapotable à 4 places. Ce modèle ne rencontra pas, pendant sa période de fabrication, un succès commercial exceptionnel. Maintenant, il est relativement recherché puisque c'est le seul cabriolet Alfa-Romeo produit depuis les séries 1900 qui est homologué pour 4 occupants dans notre pays. Les caractéristiques principales de ce véhicule sont identiques à celle de la Giulia sprint GT. Nombre de véhicules produits : 1000.



3.2 GIULIA SPRINT GTC

3.21 Vue 3/4 avant (semblable à Giulia sprint GT pour les détails)



3.22 Vue du volant



3.23 Vue arrière (sigle "Giulia sprint GTC")

3.3 Performances :

Nous n'avons pas, dans les archives du Registre, d'essai détaillé concernant ce modèle. Veuillez donc vous référer aux performances mesurées de la Giulia sprint GT.

GT 1600 Junior

4.- GT JUNIOR 1.6 (1972-1977)

4.1 Remarque préliminaire :

Après quatre années d'éclipse, le coupé renaît en version 1600 cm³, avec le moteur de la Giulia sprint GT Veloce de 109 CV DIN à 6000 tours/minute.

4.2 Caractéristiques principales :

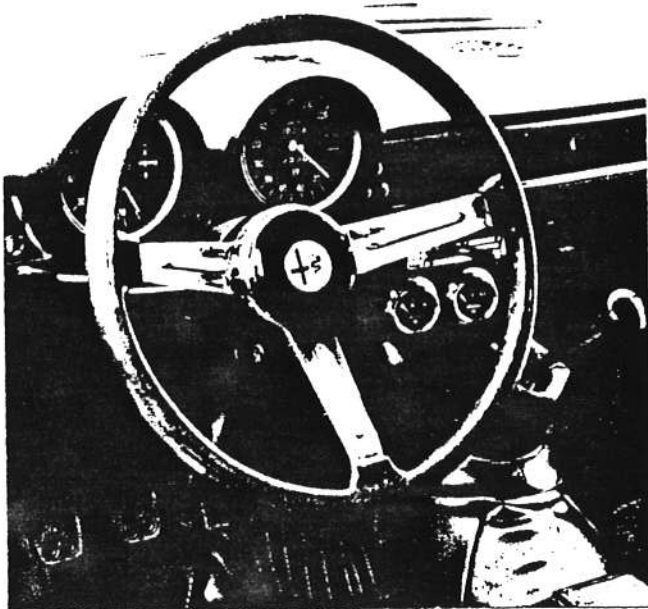
Elles sont identiques à la Giulia sprint GT Veloce, seule la partie avant a changé de façon fondamentale, puisqu'elle est équipée des embouts de la 1750 GTV, mais avec deux phares seulement.

Pneumatiques : 165 x 14



4.3 GT JUNIOR 1.6

4.31 Vue 3/4 avant (calandre et embouts avant modifiés, clignoteurs latéraux ronds, chapeaux de roues type 2000 dès 1973, auparavant type 1750, sigle disegno BERTONE posé à gauche auparavant, posé à droite sur cette version, le sigle Alfa-Romeo de la calandre ne comprend plus l'inscription "Milano")



4.32 Tableau de bord
(style général façon 1750 GTV,
volant y compris, mais pas de
console bois englobant le levier
de vitesses)

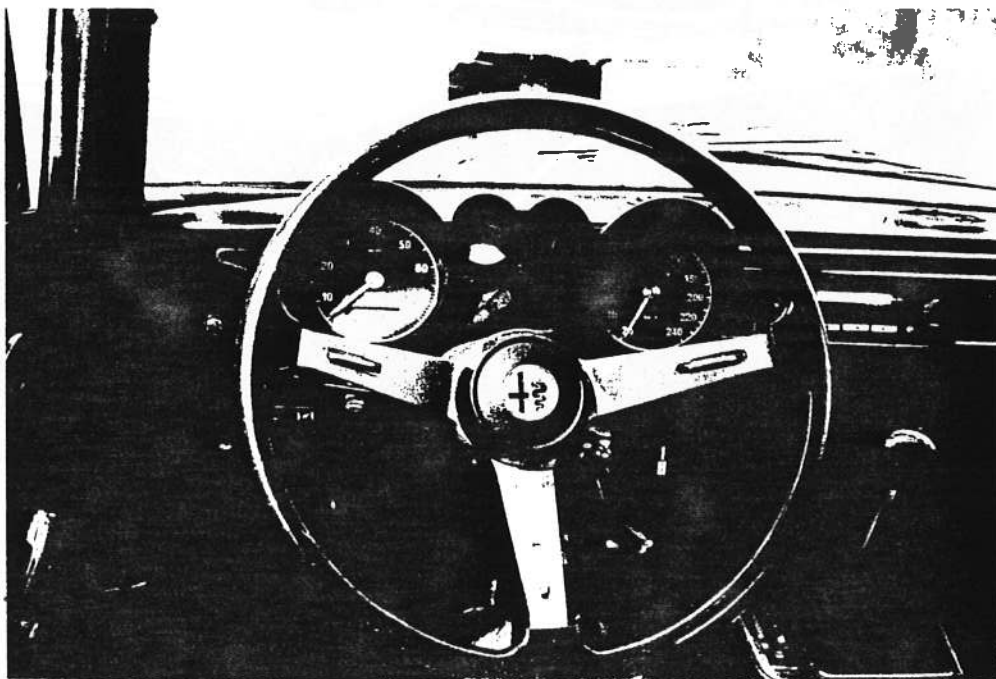
Remarque : Le pédalier est évidemment suspendu, comme sur toutes les Alfa-Romeo sorties dès l'année 1965.

4.4 Performances :

Nous n'avons pas, dans les archives du Registre, d'essai détaillé concernant ce modèle. Veuillez donc vous référer aux performances mesurées de la Giulia sprint GT Veloce.

4.5 Dernières versions :

A partir de 1974, et jusqu'en 1977, les dernières versions appelées "luxe" furent équipées de la calandre, des phares jumelés, de l'intérieur et des sigles de la 2000 GTV. Toutefois, ces dernières versions comportent toujours de petits feux arrière et, autre différence, ne sont pas munies de bananes de pare-chocs.

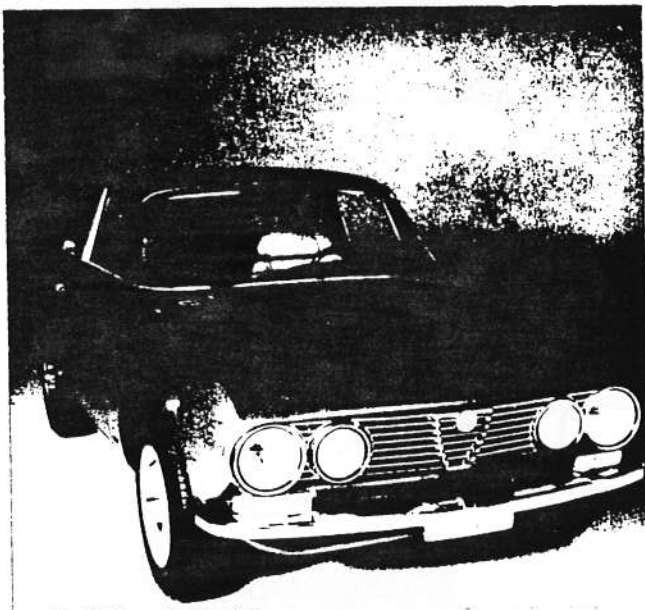


4.6 GT JUNIOR 1.6
de luxe

4.61 Tableau de bord



4.62 Vue de l'intérieur type 2000



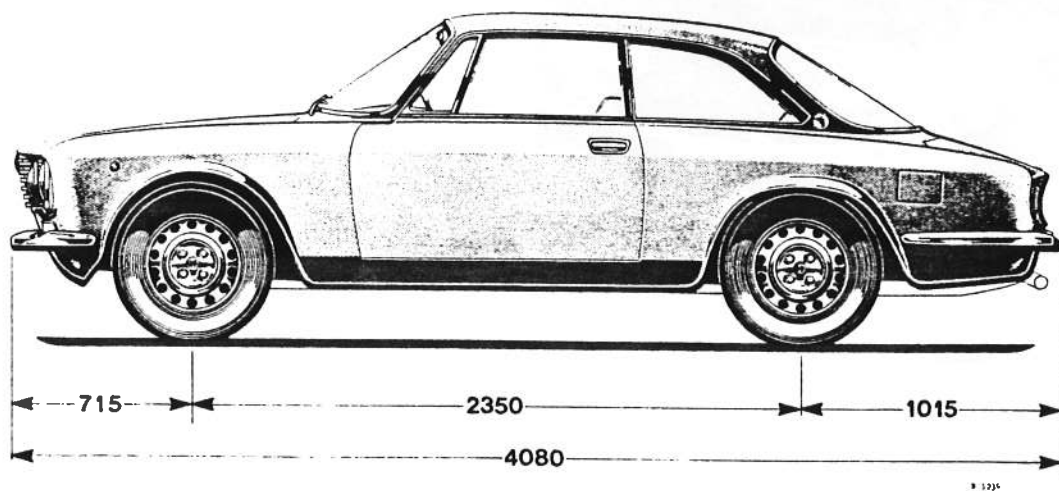
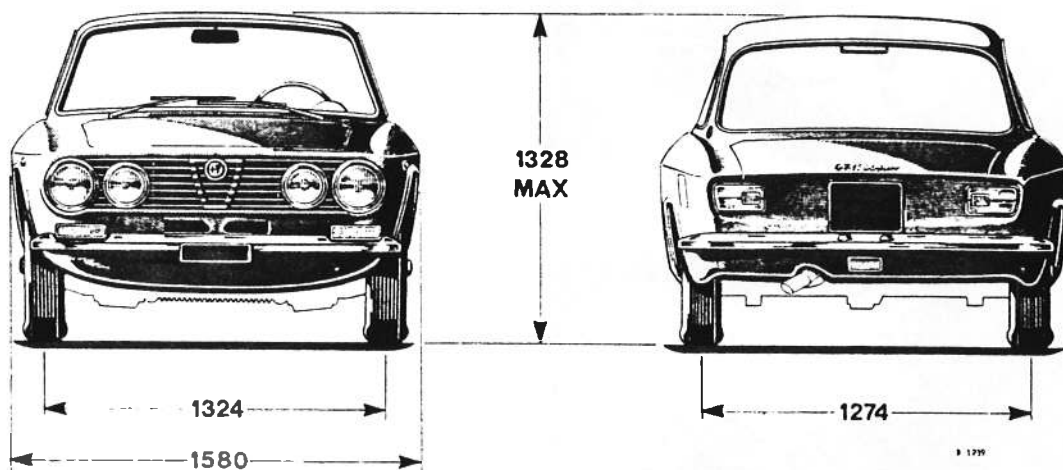
4.63 Vue 3/4 avant
(calandre type 2000)

Remarques finales :

Les présents articles sur les coupés BERTONE de la série Giulia produits entre 1963 et 1977 sont destinés avant tout à mettre en garde les membres du Registre Suisse Alfa-Romeo s'ils envisagent l'achat d'un de ces véhicules. En effet, les versions assemblées avec les éléments des différents modèles sont légion.

Contrôlez attentivement les numéros des châssis et des moteurs ainsi que les détails des sigles (positions y comprises) apposés sur les carrosseries, ainsi que les pare-chocs (seuls ceux des versions GT Junior 1.6 étant de section plus anguleuse que les versions précédentes). N'hésitez pas, en cas de doute, à contacter le comité et la commission technique.

GT JUNIOR 1300 / 1600 1974



Mesures en mm - Hauteur maximale à vide

GT 1300 Junior

Il fallait bien qu'un jour Alfa-Romeo trouve un successeur à la fameuse Giulietta Sprint, dont la dernière version appelée "1300 Sprint" fut produite de 1964 à 1965.

La GT 1300 Junior, reprenant la caisse de la Giulia Sprint GT dessinée par la carrosserie Bertone, fut présentée en automne 1966 à la presse.

Ce nouveau coupé, toujours par rapport à la Giulia Sprint GT, offrait une robe moins bien "habillée". La calandre, plus simple, comportait une barre horizontale de chaque côté du traditionnel triangle Alfa, et les chapeaux de roues étaient ceux des Giulia 1300 berlines. Du côté mécanique, les principales caractéristiques étaient les suivantes :

1.- Moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs double corps horizontaux
alésage-course : 74 x 75 mm.
soit cylindrée : 1290 cm³
puissance : 89 CV DIN à 6000 tours/minute

Transmission : boîte 5 vitesses
traction arrière

Pneumatiques : 155 x 15

2.- Performances mesurées selon la Revue Automobile (catalogue du salon 1969)

Accélérations : le km départ arrêté 32,7 sec.

Vitesse maximum : 173,2 km/h.

3.- Modifications et évolution

Ce modèle fut produit de 1966 à 1969 sans modification majeure.

Dans le courant 1969, une première amélioration a eu lieu au niveau de la mécanique. Elle a principalement touché l'embrayage, la pose d'un servo-frein, ainsi qu'une barre stabilisatrice sur l'essieu arrière. Il y a aussi eu un nouveau volant propre aux coupés, volant à 2 branches.

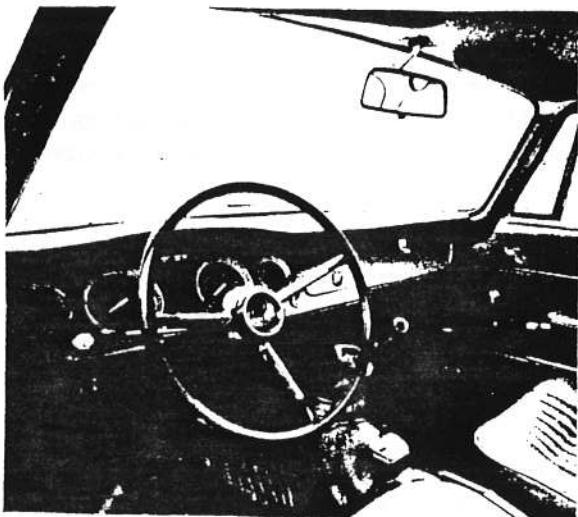
Fin 1969 début 1970, les derniers GT 1300 Junior de l'année 1969 avaient des pédales au plancher. Au tout début 1970, les pédales furent suspendues et on y assista également à une modification du tableau de bord qui fut élaboré dans le style des coupés 1750. Les roues de 15" furent remplacées par des roues de 14" et les pare-chocs avant et arrière furent les mêmes modèles que les coupés 1750 GTV 2ème série (plus nervurés, mais sans bananes).

En 1971, l'avant de la voiture changea considérablement en recevant les embouts de la 1750. En 1972, le volant fut à 3 branches comme sur les modèles plus luxueux (GTV 1750 et GTV 2000) et les enjoliveurs de roues comportaient des fixations avec boulons apparents. Entre 1974-1977, la dernière série produite, dans la version luxe, avait les mêmes définitions que le modèle GTV 2000 sans bananes de pare-chocs et avec petits feux arrière. L'intérieur, par contre, tableau de bord y compris, étaient exactement le même que celui du modèle GTV 2000.

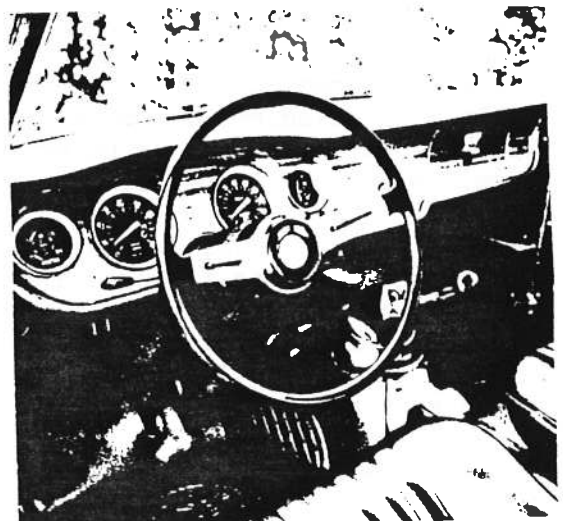


GT 1300 JUNIOR

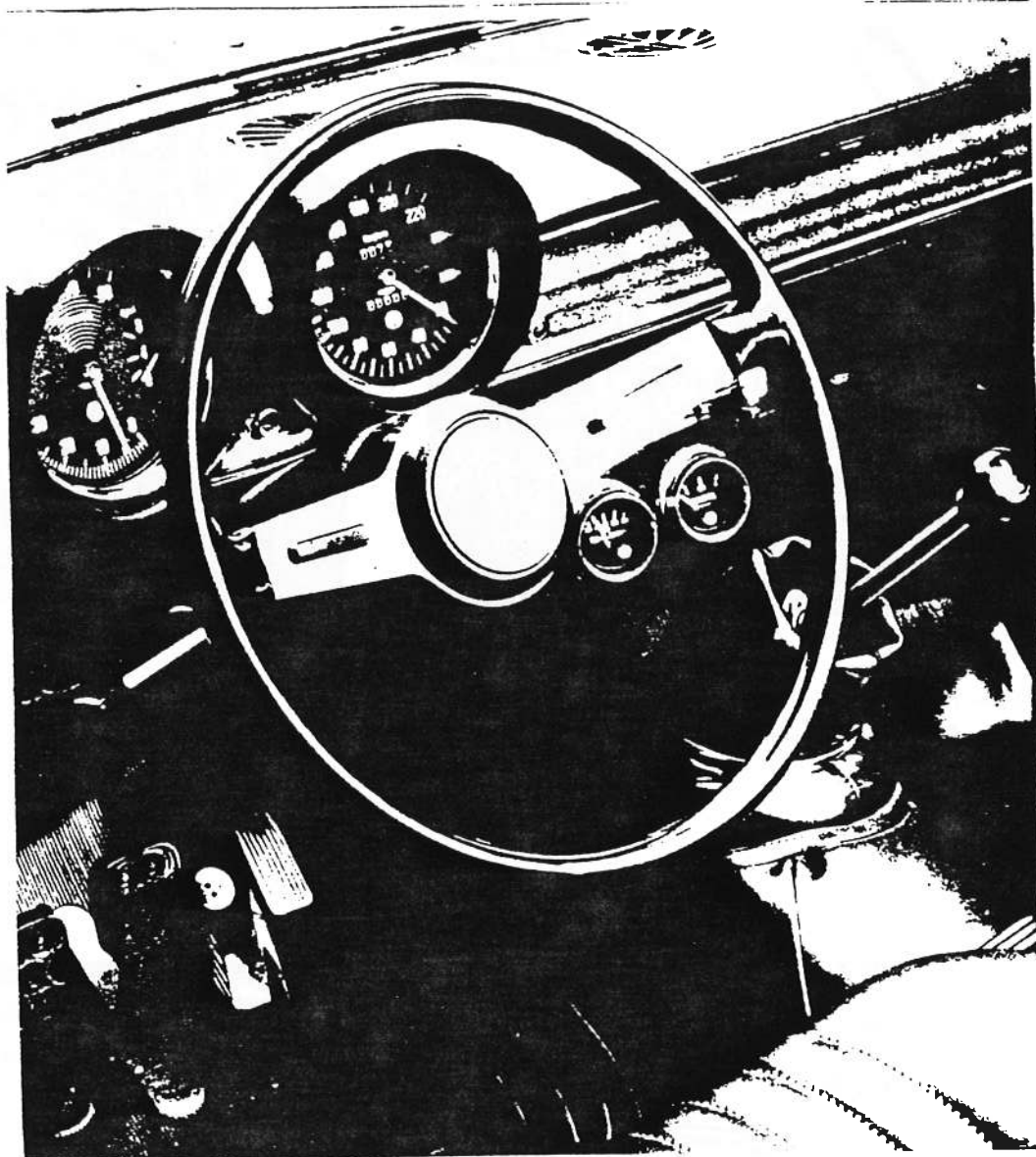
1.- Vue 3/4 avant



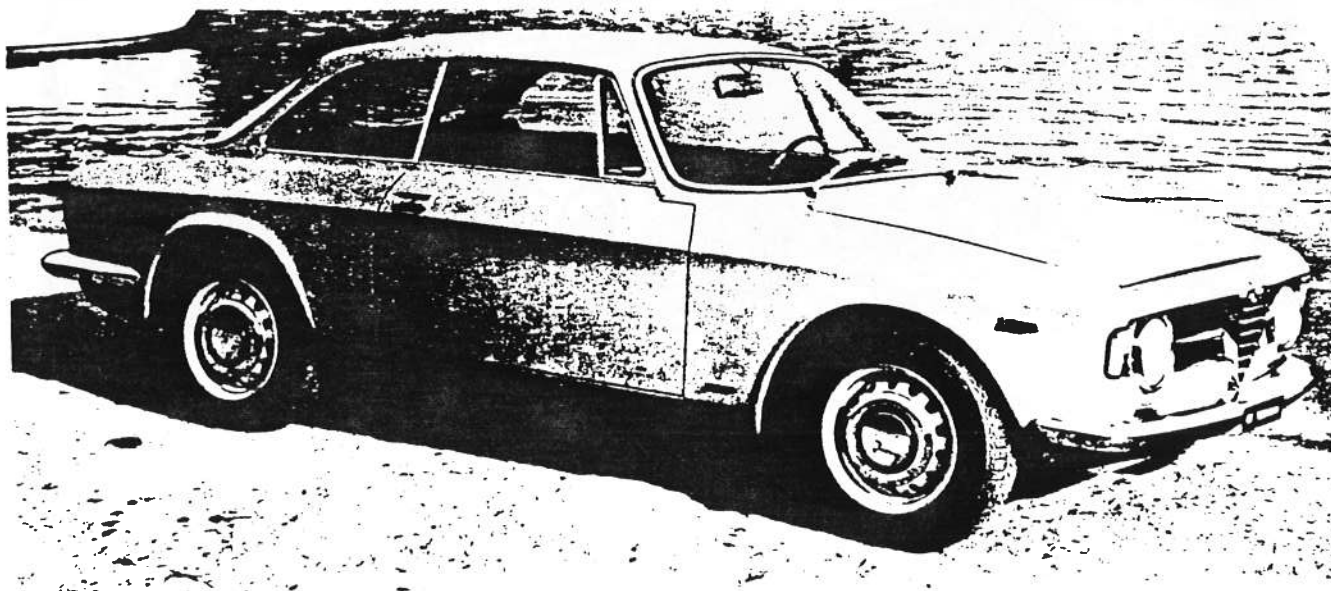
2.- Volant première version



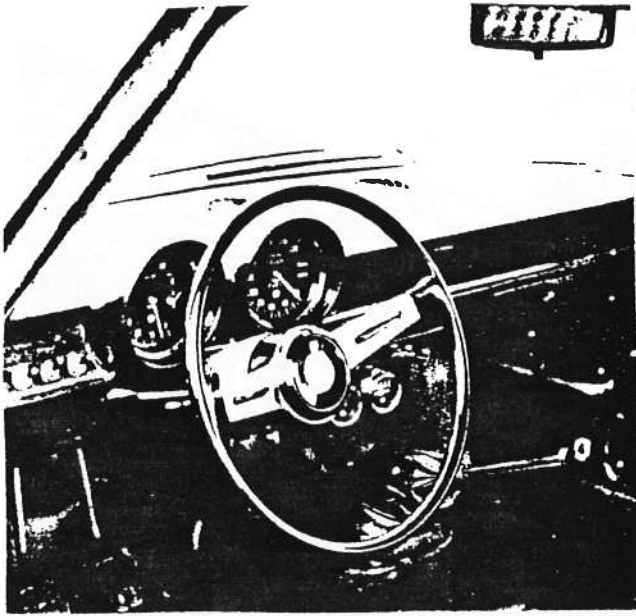
3.- Volant deuxième version



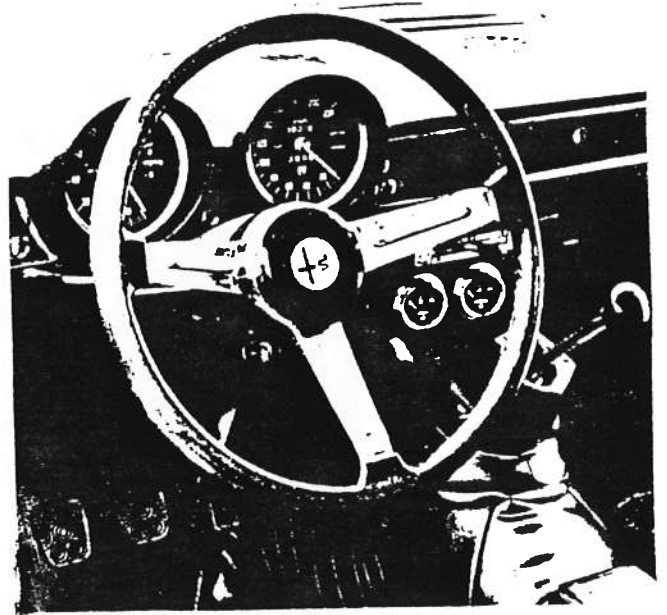
4.- Tableau de bord deuxième version, volant à deux branches
pédalier au sol.



5.- Version 1969 avec jantes de 14" et chapeaux de roues
type 1750



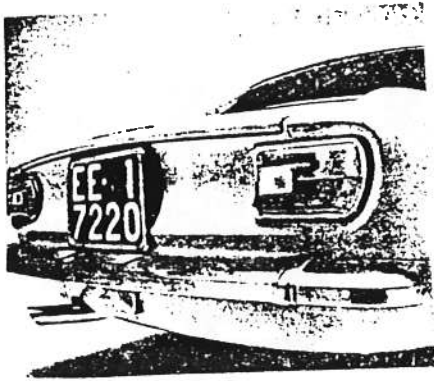
6.- dito photo no 4 mais
pédalier suspendu



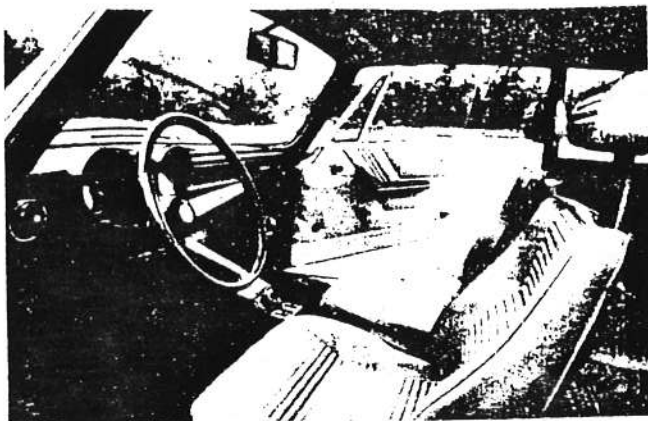
7.- Volant troisième version
type 1750



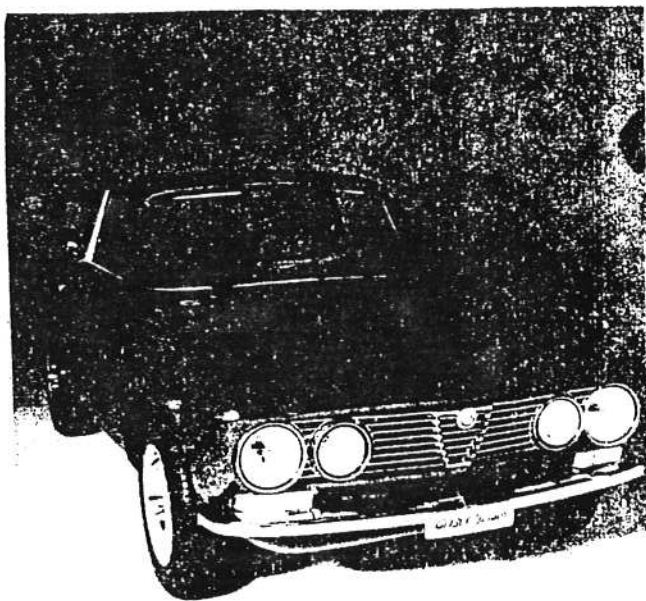
8.- Version 1970, embouts 1750 à l'avant.



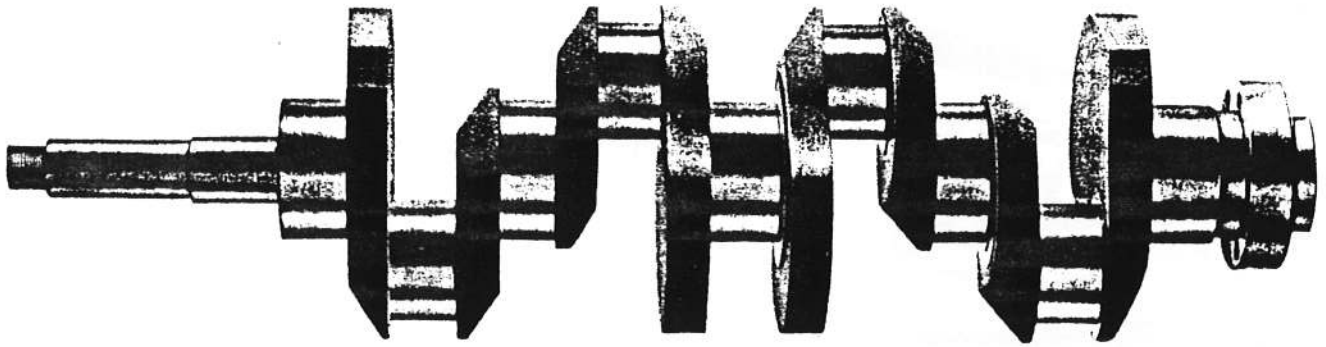
9.- Version 1970 pare-chocs nervurés



10.- Version 1974 (luxe),
intérieur type 2000.



11.- Version 1974 (luxe)
finitions type 2000



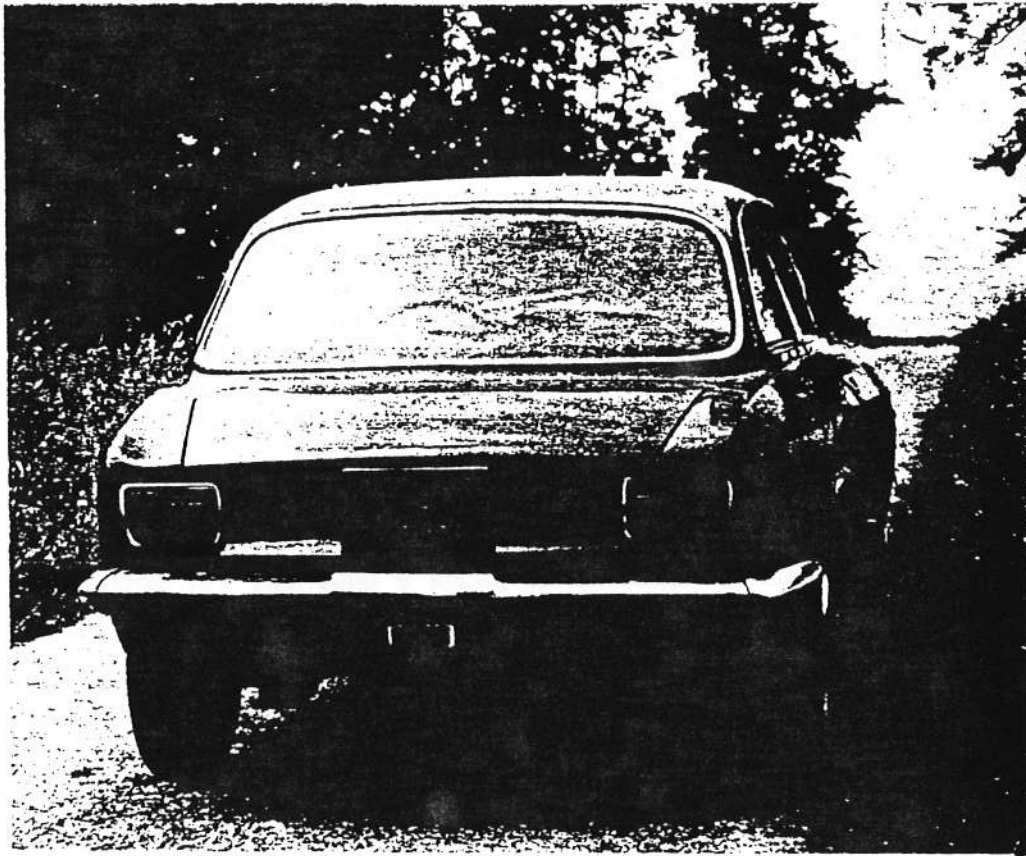
LES PIÈCES DE RECHANGE

* * * * *

Quand on pense pouvoir, dans son ensemble, incorporer un élément, c'est-à-dire, une "pièce de rechange" qui n'est pas d'origine ALFA, on altère son unité et l'on déprécie sa valeur. Si l'on incorpore une pièce de rechange similaire, mais non identique à celle d'origine, fabriquée en conséquence ailleurs, à l'aide de matières premières et de procédés techniques nécessairement différents, on rompt un équilibre qualitatif et fonctionnel : les grandes performances escomptables à chaque ALFA sont strictement liées à la qualité de chaque élément. C'est cette qualité d'ensemble et totale qui garantit la traditionnelle sécurité ALFA.

Remplacer une pièce, signifie reconstituer la personnalité de la voiture dans son harmonie de construction d'origine. Une automobile n'est pas autre chose, dans le fond, qu'un assemblage de pièces d'origine. En préservant, dans le temps, cette unité de naissance, on maintient la valeur commerciale de la voiture.

La pièce de rechange d'origine émane de la même production de série que les pièces qui iront ensuite s'identifier dans cette unité "vivante" propre à la voiture ALFA.



" ESSAYEE POUR VOUS" DU JOURNAL "L'AUTOMOBILE" No 256 - Août 1967

ALFA- ROMEO JUNIOR 1300

On peut aimer la voiture à tendance sportive sans pour autant disposer des moyens qui permettent de se l'offrir. Cela ne veut pourtant pas dire que l'on représente un client négligeable puisque souvent ce n'est que pour 2 ou 3000 F que le rêve échoue. Nombreux constructeurs en sont convaincus, à un degré tel que très fréquemment ils font cotoyer sur une même chaîne le modèle de base, voire de prestige avec une version un peu moins puissante, un peu plus simplifiée afin d'aboutir à un prix de revient qui permette de retenir une clientèle susceptible d'évoluer financièrement par la suite ou plus simplement d'aller chercher ailleurs ce qu'elle n'a pu se procurer pour une basse question de quelques centaines de francs. Alfa-Romeo est certainement convaincu de tout cela, la présence de la Junior 1300 à l'intérieur de sa gamme en atteste.

La Junior 1300 est une version simplifiée et moins rapide de la Sprint G.T. dont l'essai et les caractéristiques étaient réalistes dans notre numéro 225 de janvier 1965

Au seul point de vue de l'aspect extérieur, il faut y mettre l'oeil très près pour différencier une Junior d'une Sprint G.T. puisqu'elles utilisent toutes deux des carrosseries rigoureusement identiques.

En dehors du moteur 1300, c'est dans l'aménagement intérieur plus dépouillé que se situe l'essentiel de ce qui peut caractériser ce modèle.

La boîte à 5 vitesses de la Sprint a été conservée mais on ne trouve pas de servo-freins, ce qui, nous le verrons plus loin, ne va pas sans poser quelques problèmes.

Comme la Sprint G.T., la Junior 1300 est traitée en 2 + 2. L'aménagement des places arrière n'est pas négligé, puisque l'on trouve deux cendriers et deux poignées de maintien, mais la garde au toit étant très moyenne et la place entre le dossier avant et la banquette très relative, il ne faut pas espérer loger ici des adultes. L'équipement est bien traité, on rencontre notamment : deux pare-soleil orientables, un vide-poche fermant à clef, deux petites boîtes à gants dans les panneaux à la hauteur des passages de roues. Tout est donc pour le mieux mais nous aimerions seulement que les accoudoirs soient placés un peu moins en avant.

Le tableau de bord porte quatre cadrans circulaires que l'on pourrait croire bien disposés mais par un curieux hasard, celui qui se trouve le plus à gauche et qui reçoit le manomètre de pression d'huile et la jauge à essence, est inondé de reflets de telle sorte qu'il est pratiquement illisible, cette remarque vaut à un degré moindre également pour le compte-tours.

Cela dit, le rétroviseur est à deux positions et il faut saluer la présence d'un compteur journalier. Mais on ne trouve pas de montre, pas d'allume-cigare et pas de deuxième vitesse d'essuie-glace. Ceux-ci n'assurent d'ailleurs pas un balayage suffisant en hauteur et laisse un angle mort important au centre du pare-brise. Signalons enfin que le répétiteur lumineux de clignotants manque d'intensité.

La position de conduite sous le seul angle de la position du corps dans le siège est bonne, parce que d'une part elle autorise une position très allongée et que d'autre part le conducteur est irrécusablement centré par rapport au volant et au pédalier. Mais ce dernier possède des pédales montées beaucoup trop verticalement pour ne pas occasionner une certaine fatigue de la cheville. Autre détail, la garde entre le volant et l'assise du siège est un peu faible. La cuisse butte assez facilement contre la jante du volant lors des freinages de telle sorte qu'un utilisateur de forte corpulence se trouvera certainement gêné.

Les sièges sont confortables, mais l'enveloppe du dossier est un peu étroite si bien que là encore il est bon de ne pas présenter une surface dorsale hors de la bonne moyenne si l'on veut s'y loger aisément. On a sans doute considéré en dessinant tout cela, ce qui est sympathique mais un peu trop optimiste, que tous les utilisateurs mesureraient 1,75 m et accusaient 75 kg sur la balance.

Toujours en ce qui concerne ces sièges, leurs dossiers ne sont pas verrouillables et pas davantage réglables en inclinaison; économie quand tu nous tiens !

Un dernier mot avant de prendre la route sur la visibilité qui est excellente surtout vers l'avant.

Comme à l'accoutumé, nous avons conduit ce modèle à Montlhéry pour l'étalonnage de ses performances.

Pour rester objectif lors du dépouillement des chiffres, il est souhaitable de bien vouloir oublier ceux de la Sprint G.T. qui rend presque 300 cc à sa cadette. Cela fait, on constatera qu'avec 1300 cc les chronos sont assez encourageants. Plus de 166 kmh sur l'anneau laisse en effet augurer d'un vrai 170 kmh sur route, allure à laquelle il est déjà possible ne pas s'en laisser compter par des voitures notablement plus puissantes.

Moteur

Pour les accélérations, la Junior 1300 est créditée respectivement de 19" 4/10 et de 36" 1/10 aux 400 et 1 000 m, départ arrêté.

Sur l'autoroute, la voiture soutient très aisément sa vitesse maxi et ce d'autant plus agréablement que le bruit moteur est très raisonnable dans ses manifestations. Sur route plus ordinaire, il faut renoncer en fait à l'utilisation de la cinquième qui ne résiste pas longtemps à l'escalade d'une côte même si elle est d'un faible pourcentage.

La souplesse à bas régime est moyenne sans plus. En fait, c'est le caractère général de la voiture qui donne le ton à ces observations plus que le moteur lui-même en ce que, tant en ce qui concerne la vitesse maximale que le comportement d'ensemble, on a toujours grande peine à se convaincre que la voiture que l'on pilote ne fait, somme toute, que 1300 cc. Nous avons pu le constater, un bon usage de la boîte à vitesses et le profit de la tenue de route qui est excellente, permettent sur route sinueuse de réaliser avec la Junior 1300 des moyennes que peuvent lui envier des voitures de plus de 1800 cc, tout n'est donc qu'une affaire d'utilisation.

Un dernier mot sur la consommation très intéressante puisqu'elle se situe aux environs de 10,5 L aux 100 km en utilisation normale pour ne jamais dépasser 12,3 L en conduite très rapide, ce qui, eu regard aux moyennes réalisées, reste même assez étonnant.

Transmission

On retrouve avec un très grand plaisir la boîte à 5 vitesses commandée par un levier au plancher judicieusement placé. Son maniement s'élève au niveau de ce que nous connaissons de mieux en ce domaine. La synchronisation est irréprochable et le guidage de chaque rapport très positif.

L'échelonnement permet d'exploiter sans restriction le meilleur du moteur puisque l'on peut obtenir : 50 en 1^{re}, 90 en 2^e, 135 en 3^e et 160 en 4^e. Lors de la prise en mains, il arrive seulement de monter directement de 2^e en 5^e, erreur de manoeuvre dont on se débarrasse aisément d'ailleurs après quelques kilomètres. Il n'en est pas tout à fait de même avec l'effort exigé par la commande d'embrayage qui est telle que les conductrices en particulier parviendront à le mettre au rang de défaut, précisons que c'est surtout le rappel de la pédale en question que nous trouvons trop énergique.

Direction

Douce et précise, bien adaptée au comportement général de la voiture avec toutefois une légère tendance à se déstabiliser sur route déformée.

Confort

Le confort de la Junior 1300, sans être exceptionnel, est toutefois très acceptable et permet de réaliser de très longues étapes avec cette voiture sans fatigue particulière.

Tenue de route

La tenue de route de cette voiture est très intéressante et participe très activement au plaisir que l'on éprouve à la piloter sur un itinéraire tortueux.

Manifestement sous-vireuse, le contrôle de ce glissement de l'essieu avant reste aisé en toutes circonstances. Comme la voiture a tendance à manifester un léger refus à l'attaque proprement dite, il ne faut pas hésiter à commencer le braquage avant la zone supposée idéale et tout se passe pour le mieux, si l'on consent à anticiper ainsi.

Sur les ondulations de faible amplitude, on enregistre quelques sursauts verticaux de la voiture s'amorçant surtout à partir de l'essieu arrière. Leur gravité est très relative puisque l'on n'enregistre jamais de perte d'adhérence notoire. Bref, nous nous sommes régalés à utiliser sportivement et parfois très brutalement la Junior 1300, sans jamais avoir pu nous procurer une quelconque émotion.

Freins

Incontestablement, le point le plus critiquable de cette voiture. La pédale de freins oppose une résistance beaucoup trop élevée de telle sorte qu'à très basse vitesse on a la sensation très nette que s'arrêter va poser plus d'un problème. Ce point doit être amélioré impérativement, seul défaut important, il nuit à l'homogénéité de cette voiture et appelle de toute urgence le secours d'une assistance.

Que tout cela ne nous empêche toutefois pas de signaler que la tenue en endurance résiste aux plus mauvais traitements.

CONCLUSION

En lançant sur le marché la Junior 1300, Alfa-Romeo a voulu retenir une clientèle qui bien que séduite par la Sprint G.T., risquait d'aller frapper à d'autres portes en raison de la somme, disons assez "coquette" contre laquelle cette voiture s'échange. Incontestablement l'opération est promise à une certaine réussite et peut même toucher ceux qui veulent rouler Alfa-Romeo sans pour autant solliciter de leur voiture de très hautes performances.

La Junior 1300 n'est pas une Sprint G.T. "miniaturisée", moins bouillante certes de tempérament que son aînée, elle reste néanmoins, tout comme elle, une voiture homogène et sûre. Il importe toutefois que l'on équipe impérativement ce modèle d'un dispositif d'assistance car dans l'état actuel des choses, son freinage exige une qualité musculaire que bien peu de jambes droites possèdent.

PERFORMANCES ET CARACTERISTIQUES DE L'ALFA-ROMEO JUNIOR 1300

VITESSE MAXIMALE

Montlhéry - anneau de vitesse : 2 548,24 m (2 personnes à bord)

1er tour	56" 2/10	- 163,232 kmh
2e tour	56"	- 163,815 kmh
3e tour	55" 8/10	- 164,402 kmh
4e tour	55" 3/10	- 165,889 kmh
5e tour	55"	- 166,793 kmh

ACCELERATIONS

Montlhéry - départ arrêté (2 personnes à bord)

400 m : 19" 4/10	-	1 000 m : 36" 1/10
Reprise à 40 kmh en 4e :	400 m : 21" 2/10	1 000 m : 39" 9/10

CONSOMMATIONS EN CARBURANT ET MOYENNES HORAIRES

relevées durant l'essai de l'Alfa-Romeo Junior 1300

PARIS - BEAUMONT-LE-ROGER - PARIS : 302 km

ITINERAIRE	KM	CONSUM. EN LITRES aux 100 km	MOYENNE kmh	OBSERVATIONS
1re ETAPE	189	12,3	103	Temps orageux Circulation moyenne
2e ETAPE	113	10,6	72,1	Quelques gouttes de pluie. Trafic plus important

Parcours ville : 14 L aux 100 km
 Parcours routier : 10,6 L à 12,3 L aux 100 km

QUALITES

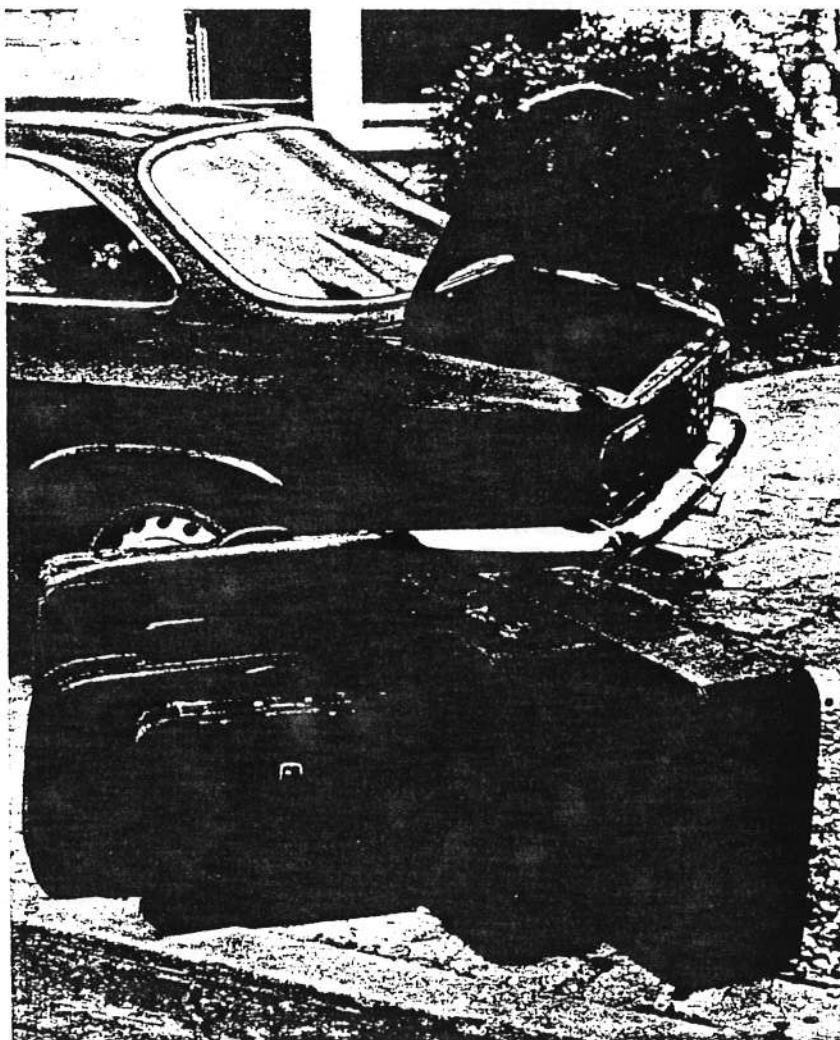
TRES BONNE BOITE DE VITESSES
BONNE TENUE DE ROUTE
DIRECTION PRECISE ET DOUCE
BONNE POSITION DE CONDUITE
BONNE HABITABILITE POUR DEUX PERSONNES
EXCELLENTE VISIBILITE
CONSOMMATION TRES RAISONNABLE

DEFAUTS

FREINS APPELANT IMPERATIVEMENT UN
MECANISME D'ASSISTANCE
PEDALIER TROP VERTICAL
Quelques lacunes dans l'équipement général
Moteur manquant légèrement de souplesse
à bas régime

Avec l'aimable autorisation de :

L'AUTOMOBILE
MAGAZINE



Performances mesurées par Alain BERTAUT dans la Revue "MOTEUR" No 60
de 1967 :

400 M. D.A.	:	18.1	sec.
1000 M. D.A.	:	34	sec.
0 A 100 km/h réel	:	13	sec.
Vitesse maxi	:	172	km/h. chrono

Face aux nouvelles Alfa pas de sentiment !



les plus beaux palmarès ne font pas toujours
les voitures les plus confortables !

Il est dur, même le temps d'un essai, d'oublier les trophées, les victoires, la réputation d'Alfa Romeo. Il est dur de faire taire sa passion...

Et pourtant ! Comment faire autrement pour juger impartialement, objectivement, un confort, un luxe intérieur, des lignes qui font pâlir d'envie ceux qui aimeraient se réfugier derrière un écusson.

Comment faire autrement pour juger ses 1779 cm³ qui vous propulsent à plus de 190 km/h, les 4 freins à disque assistés, les 5 vitesses, une tenue de route incomparable.

La passion ?... Lorsque la raison aura gagné, elle n'en aura que plus de saveur. Alors, sur la route, volant en mains, l'enthousiasme et le plaisir retrouveront leurs droits.

Ne vous refusez pas le plaisir d'un essai, faites le test-trèfle sur les modèles 68 de la plus vaste gamme sportive européenne :

Giulia 1300 TI : 13 500 F - Giulia GT 1300 Junior : 16 990 F - Giulia Super : 15 990 F -
1750 Berline : 18 750 F - 1750 GT Veloce : 20 900 F - 1750 Spider Veloce : 20 700 F -
2600 Sprint : 32 750 F - Prix départ Ambérieu + forfait transport.

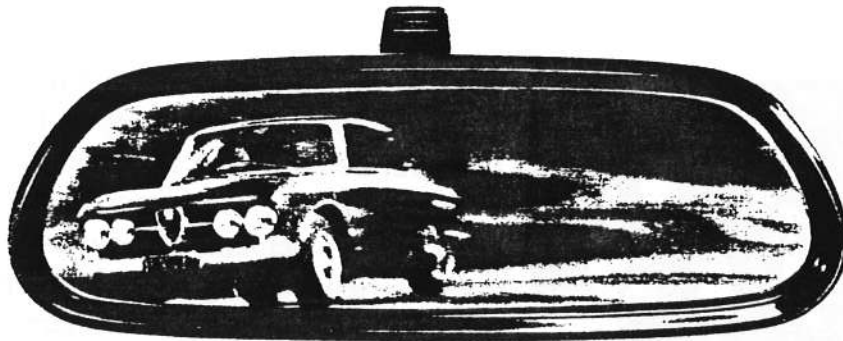
Magasin d'exposition : 150, Champs-Élysées - Centres d'essais : 25, rue Cardinet - Tél. : 267.31.00 - 71, av. de Versailles - Tél. 527.00.80 +



alfa romeo



Comment on passe d'une voiture à une Alfa.



Cela commence presque toujours sur la route. On voit une Alfa surgir dans le rétroviseur et jusqu'à ce que ses feux arrière aient disparu on est infidèle à la voiture que l'on conduit.

Tout peut s'arrêter là, avec un peu d'amertume... Tout peut commencer là... avec un peu de honte ! Car le plus injuste, c'est que vous passerez à Alfa Romeo pour ce que vous aimez le mieux dans la voiture que vous possédez :

— 1 La sécurité ? C'est le royaume des Alfa ! Une tenue de route héritée de la course, une réserve de puissance phénoménale, des reprises ahurissantes, 4 freins à disque assistés.

— 2 La mécanique ? C'est le joyau des Alfa ! Un merveilleux moteur à double arbre à cames en tête alimenté par une batterie de carburateurs double corps et une boîte de vitesses dont on ne peut plus se passer.

— 3 La robustesse ? Le couple maximum obtenu à des régimes de tracteur. Une cinquième vitesse pour des allures de croisières élevées. Des années d'expérience sur la piste et sur les routes.

— 4 Le confort ? Des fauteuils moelleux au climatiseur, un monde nouveau de bien-

être en matière de voitures de sport (le silence des 1750 a étonné les spécialistes).

— 5 Les performances ? Rappelez-vous votre rétroviseur et le nombre de fois où vous avez vu une Alfa vous doubler. Cette année elles sont encore plus rapides !

— 6 Le plaisir de conduire ? Nous n'en parlerons pas. Voyez vous-même un possesseur d'Alfa... écoutez-le, ou mieux encore, faites un essai !

— 7 ...et tout le reste ? Le nom, le prix (vous serez étonné !) la passion, l'enthousiasme, la ligne...

Voilà ! Nous sommes sûrs que même votre voiture actuelle vous excusera si vous lui êtes infidèle... à une seule condition : que ce soit pour une Alfa !

C'est une question d'honneur.

Giulia 1300 TI (13500 F) — Giulia GT 1300 Junior (16990 F) — Spider 1300 Junior (16990 F) — Giulia Super (15990 F) 1750 Berline (18750 F) — 1750 GT Veloce (20900 F) — 1750 Spider Veloce (20700 F). (prix départ Ambérieu + frais de transport). Prix du tarif n° 25 au 15/1/68.

alfa romeo



1750

Au mois de janvier 1968, Alfa-Romeo a présenté à la presse sa nouvelle gamme 1750 (berline, coupé et spider), dont la production a débuté fin 1967 déjà.

La "1750 GT Veloce", appellation exacte de ce nouveau coupé dérivé de la Giulia Sprint GT, se différencie de la version Giulia Sprint GT Veloce qu'elle remplace par de nombreux points, tant au niveau mécanique que carrosserie.

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

1.- Moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête,
2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs
double corps horizontaux
alésage-course : 80 x 88,5 mm.
soit cylindrée : 1779 cm³
puissance : 118 CV DIN à 5'500 tours/minute

Transmission : boîte 5 vitesses
traction arrière
rapport de pont : 9/41

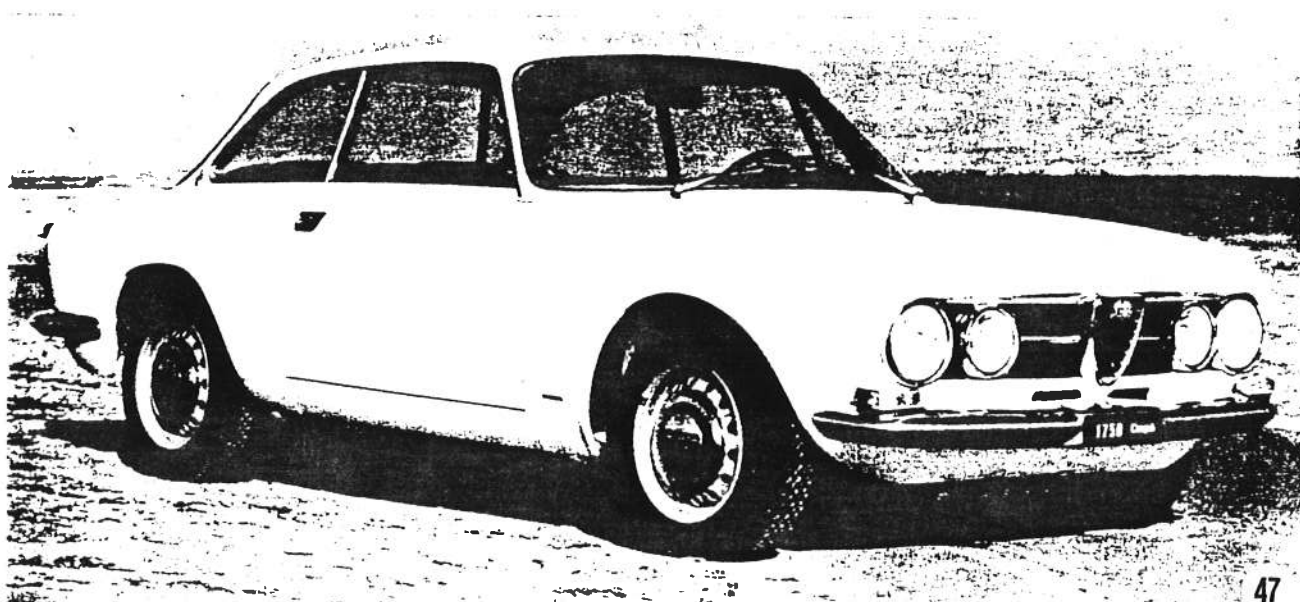
Pneumatiques : 165 x 14

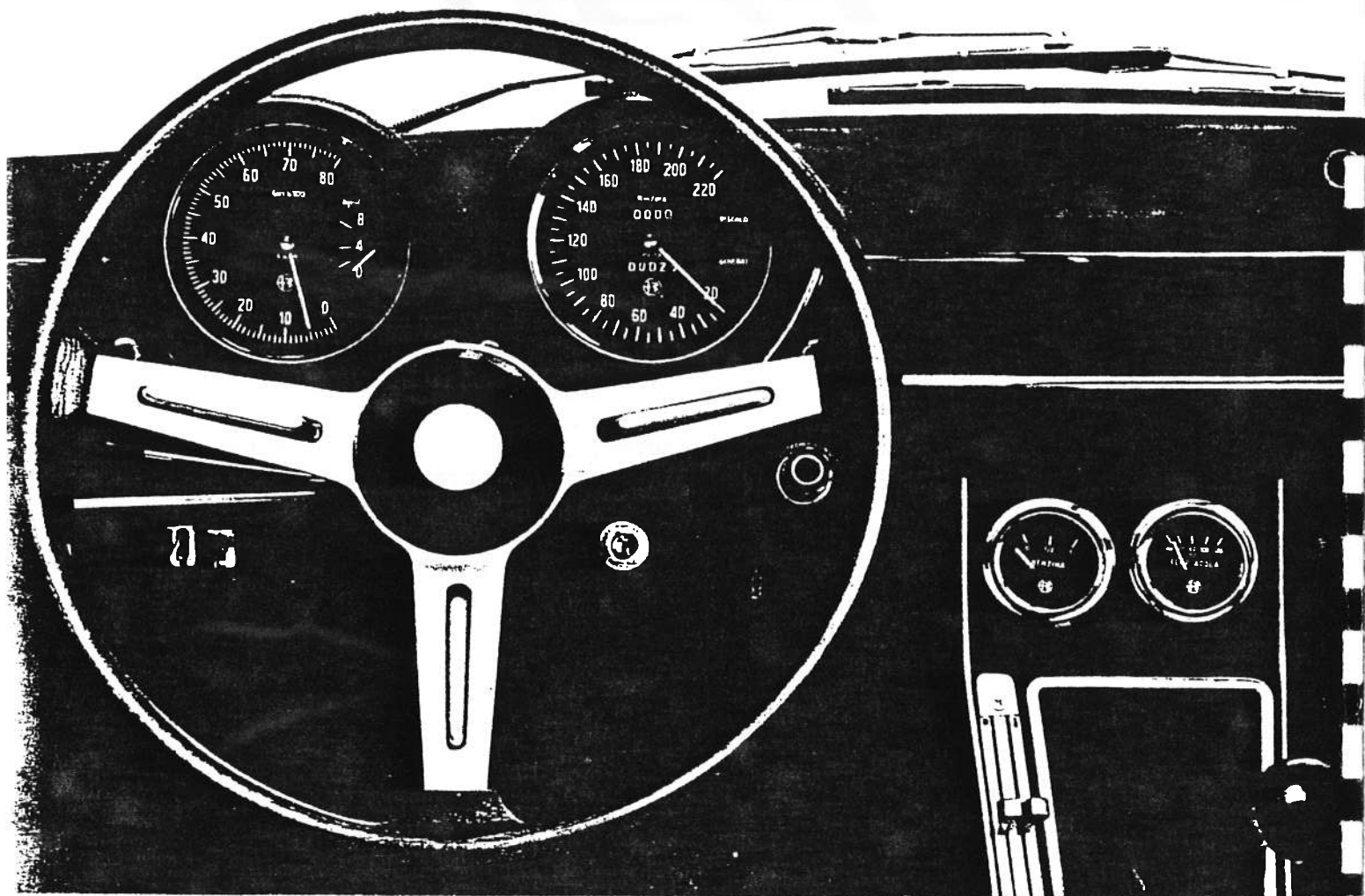
2.- Performances mesurées selon la revue "Champion" :

Accélérations : 1e km. départ arrêté en 32,0 sec.

Vitesse maximum : 185,4 km/h. en anneau de vitesse,
soit plus de 190 km/h. sur route droite.

Pour des raisons pratiques, cette voiture sera appelée dans les lignes qui vont suivre "première série".





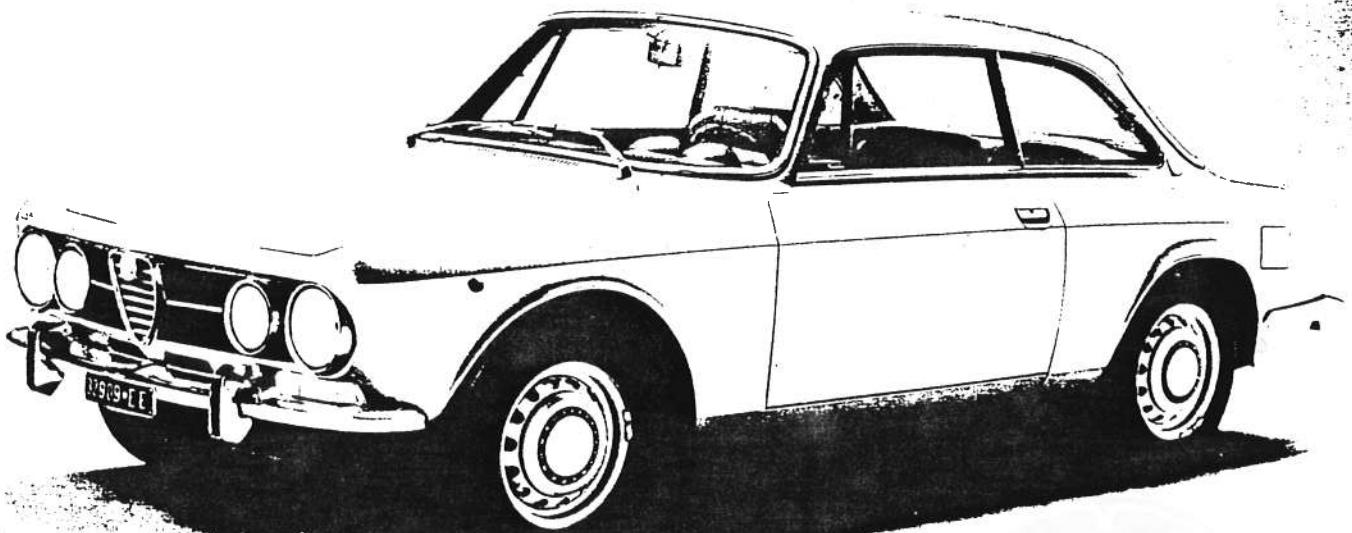
Comme vous pouvez le constater, les modifications par rapport à la Giulia Sprint ET Veloce sont nombreuses du point de vue visuel :

- L'avant a été complètement remanié, et la prise d'air sur le capot a disparu. Les phares sont jumelés.
- Sigles Alfa-Romeo et 1750 apposés sur le couvercle de la malle.
- Roues de 14" avec nouveaux chapeaux plus gros.
- A l'intérieur, nouveaux sièges, tableau de bord fonctionnel et de meilleur goût, console englobant le manche de changement de vitesses, volant bois avec centre noir.

3.- Modifications et évolution :

Au salon de Turin 1969 (automne), présentation de la deuxième série. Les modifications, par rapport à la première série, sont les suivantes :

- Nouveaux pare-chocs à profil plus carré avec banquettes revêtues de caoutchouc.
- A l'avant, les feux de position et clignoteurs sont encastrés dans la jupe. Des clignoteurs de rappel latéraux sont posés dans les piles avant.
- Une lunette arrière dégivrante est proposée en "option obligatoire" en Suisse.
- A l'intérieur, les sièges sont différents et comportent deux appuis-tête réglables en hauteur sur les fauteuils avant.
- Le centre du volant est maintenant d'aspect "bois" et non plus noir.



vue 3/4 arrière 1re série



vue 3/4 arrière 2me série

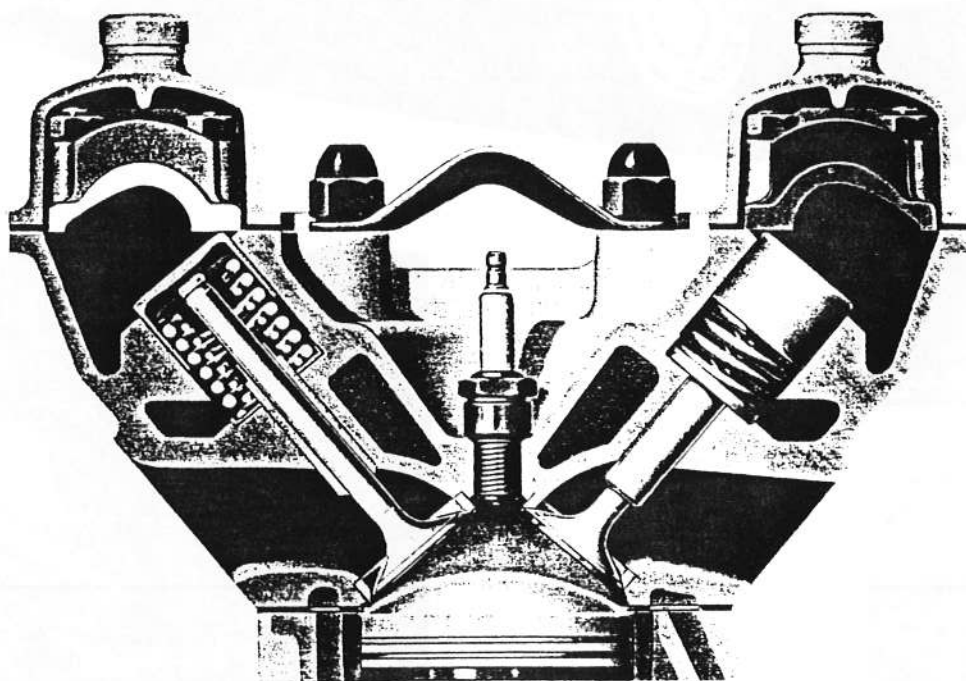
4.- Remarques personnelles de l'auteur sur les coupés 1750 :

La deuxième série me paraît plus agréable à l'oeil, surtout à cause des pare-chocs moins massifs et par la position des clignoteurs avant. Toutefois, l'intérieur de la première série, ainsi que la qualité des matériaux mis en oeuvre, sont nettement supérieurs.

Au milieu de l'année 1971, grâce aux expériences acquises en compétition par les GTAM 1750 et 2000, Alfa-Romeo présente sa gamme "2000", qui est l'évolution des modèles 1750 (berline, coupé et spider). Les bases sont les mêmes, mais de nombreuses modifications mécaniques et de présentation permettent de différencier les deux versions. Les 1750 seront "produites" (ou les soldes écoulés...) parallèlement aux premières 2000.

Du côté mécanique, les principales caractéristiques sont les suivantes :

- 1.- Moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête,
2 soupapes par cylindre, 2 carburateurs
double corps horizontaux
alésage-course : 84 x 88,5 mm.
soit cylindrée : 1962 cm³
puissance : 132 CV DIN à 5'500 tours/minute
- Transmission : boîte de 5 vitesses
traction arrière
différentiel autobloquant à 25 %
- Pneumatiques : 165 x 14 MP, puis en option sur les
dernières voitures livrées : 185/70 x 14





ESSAI DE L'ALFA-ROMEO 1750 GT VELOCE

Cet essai a paru dans le journal "CHAMPION" no 29 du 15 mai au 15 juin 1968, et il est signé Jean-Pierre BELTOISE.

Les Alfa-Romeo ont une longue histoire et jouissent d'une excellente renommée. Ce n'est certainement pas par hasard car, de tous temps, la grande marque milanaise s'est intéressée de très près et sous toutes les formes à la compétition automobile. Or il n'existe pas de meilleur moyen pour mettre à l'étude, éprouver plus vite et mieux des solutions nouvelles, ne serait-ce que grâce à la concurrence impitoyable qui est la nature des courses.

Après avoir construit de fantastiques racers, telles les célèbres P 2, P 3, Alfettes, Alfa-Romeo s'est spécialisé dans les rallyes et courses pour voitures de série après la guerre. C'est par cette voie qu'a été mise au point la 1750 GTV de notre essai, version civilisée de la fameuse GTA.

Mais Alfa-Romeo va toujours de l'avant et a construit un nouveau V 8 destiné à représenter la marque dans les plus grandes courses.

Ce groupe s'avère comme réussi, ainsi qu'en témoignent les belles prestations de Frank Gardner avec un châssis Brabham F 2 équipé d'une version 2,5 l de ce moteur lors du championnat de Tasmanie, dernière série de victoires de Jim Clark, sorte de "championnat de l'autre côté du monde".

DESCRIPTION TECHNIQUE

L'Alfa GTV 1750 se présente comme une voiture très classique, un peu trop classique même. La très belle carrosserie coupé 2 + 2 due au crayon de Bertone n'est déjà plus à la mode, au même titre d'ailleurs que celle de la Ferrari GTB, du fait de la hauteur de son capot et des faibles surfaces vitrées latérales. Pourtant, l'équilibre des lignes est parfait. La présentation générale est soignée et, bien que les sièges en skaï ne fassent pas illusion, la qualité de l'ensemble se place au-dessus de la moyenne, surtout si l'on tient compte du prix de vente de la voiture (20 900 F). La finition de la carrosserie est remarquable. La structure est naturellement autoporteuse, et si la suspension avant par roues indépendantes apparaît moderne, par contre le pont arrière rigide, même remarquablement guidé, suspendu et amorti comme c'est ici le cas, commence à dater ... Ainsi que l'excellente direction à vis, qui n'a d'égale que celle des Ferrari. Les freins sont à disques assistés, sur les quatre roues dont le diamètre a été réduit et la largeur de jantes augmentée par rapport à la précédente série des 1600.

Disposés à l'avant, le moteur et la boîte à vitesses sont certainement les meilleurs éléments de la voiture grâce à leurs prestigieuses particularités, quatre cylindres double arbre à cames en tête pour l'un, cinq vitesses toutes synchronisées pour l'autre. Avec sa cylindrée de 1779 cc, ce groupe qui frôle les 200 CV DIN en version compétition a été limité ici à 132 CV SAE à 5 500 t/m, le couple maximum de 19 mkg se situant à 3 000 t/m. Entièrement construit en alliage léger à l'exception des chemises amovibles, il est refroidi par eau. Le graissage est classique, un radiateur d'huile étant cependant incorporé dans le circuit.

L'ESSAI : AU VOLANT

J'ai parcouru près de deux mille kilomètres dans l'Alfa 1750 GTV; le premier enseignement qui ressort de ce long essai est le remarquable équilibre de cette voiture, qui s'avère cependant plus grande routière rapide et confortable que brillante en ville. Ce qui est du reste conforme à sa vocation. A l'arrêt, elle impressionne par l'harmonie de ses lignes et la sensation de fini et de qualité qui se dégage de sa carrosserie. L'accès aux places avant et même arrière est aisé grâce aux grandes portes qui s'ouvrent sans effort et se referment avec un bruit de mécanique mat bien au point et soigneusement réalisée. L'intérieur, non sur le plan aménagement, mais à cause de la qualité des matériaux et leur emploi, est déjà moins séduisant. Le simili ne fait aucunement illusion. Le bois de la planche de bord, qui laisse un goût de contre-plaqué bon marché nullement digne d'Alfa-Romeo, non plus ...

L'instrumentation est presque complète, mais si la disposition du compte-tours et du compteur plus pression d'huile est excellente, par contre je n'ai pas aimé du tout le cadran de température d'eau, hors de portée de la vue sur la console centrale. Sur autoroute, à vitesse élevée, il est important de contrôler souvent le thermomètre, et dangereux de quitter si longtemps la route des yeux !

Les commandes ne sont pas toujours très bien placées. L'appel de phares pour l'autoroute est trop dur à manoeuvrer et de toutes façons trop loin du volant pour une main de taille normale. Les pédales sont disposées de telle façon qu'il est très difficile de freiner et d'accélérer en même temps pour rétrograder. De surcroît, comme le volant est placé assez bas et sur un plan presque vertical, le genou (droit) touche le volant lorsque l'on freine. Enfin, lacune qui n'a étonné, il n'y a pas le moindre vide-poches à portée du conducteur.

SUR LA ROUTE

En ville, l'Alfa GTV est une vraie 2 + 2 qui permet de faire quelques dizaines de kilomètres à quatre sans trop souffrir. Mais elle permet aussi d'emmener un passager arrière pour un grand voyage dans des conditions acceptables. Sauf s'il s'agit d'un grand dégingandé comme Pescarolo, ainsi que ce fut notre cas. Il n'a pas tellement apprécié, à ce qu'il m'a dit !

Si un effort certain a été fait pour le siège du passager, l'appuie-tête réglable monté en série étant une très bonne chose, pourtant le confort de ces sièges genre baquets est très quelconque car ils ne soutiennent ni les reins ni les cuisses, encore moins le corps en tenue latérale dans les virages. Malgré tout, la voiture est assez confortable sur de grands parcours à condition que la route ne soit pas infestée de cassis et de nids de poule, obstacles que la suspension arrière à pont rigide, si bien réalisée et perfectionnée soit-elle, accepte mal. Le confort, en fait, résulte plutôt du fonctionnement feutré du moteur et de l'insonorisation remarquable, même aux plus hautes allures. A plus de 200 compteur, vous pouvez soutenir une conversation avec votre voisin sans élever outre mesure la voix, et ceci sur des centaines de kilomètres comme c'est le cas en Allemagne. Toujours à grande vitesse, et toujours quand le sol est égal, la tenue de route n'est pas trop affectée par la pluie et les essuie-glaces ne décollent jamais du pare-brise. Par contre, sur mauvaise route, la voiture est assez difficile à tenir à cause des rebonds incessants du train arrière dès que l'on ne limite pas de soi-même sa vitesse. La tendance au survirage ne devient plus alors très contrôlable car la direction à vis, très douce sans doute, n'est guère directe et n'offre pas un temps de réponse immédiat bien qu'elle soit l'une des meilleures de ce type que j'aie jamais rencontré. Puisque j'en suis à la direction, je trouve d'ailleurs le rayon de braquage trop important en ville.

La voiture est pourtant agréable à utiliser quotidiennement pour des déplacements urbains. Le démarrage est toujours instantané, l'accès au volant est aisé, le déverrouillage du coffre dans le montant de porte côté conducteur est une excellente idée.

Le freinage assisté est toujours égal et ne réclame qu'un minimum d'efforts. Il est même trop efficace en cas de ralentissement urgent car il devient alors délicat de doser l'effort, et le blocage des roues avant survient quasi-inévitablement pour la plupart des conducteurs.

MOTEUR, BOITE DE VITESSES

Voilà le nec plus ultra de l'Alfa-Romeo. Commençons par la boîte. A priori, je dois dire que je suis davantage partisan de quatre rapports plutôt que cinq pour l'usager moyen, à cause de la simplification de manoeuvre que cela représente. Mais quand on manie une boîte de cinq d'Alfa-Romeo, on doit admettre que le dernier des maladroits peut l'utiliser sans jamais commettre d'erreur de sélection. Mille fois bravo pour cette boîte et sa commande! Tout y est réussi : étagement, douceur de passage, précision de sélection, synchronisation et verrouillage.

Quant au moteur, on lui cherche en vain des défauts. On ne trouve rien. On connaît sa robustesse et sa longévité. Il est très souple et silencieux, et vous fait bénéficier d'un couple formidable dès 3 000 t/m. D'autre part, à 7 000 t/m, les soupapes n'affolent toujours pas ... Je n'ai pas osé pousser plus haut les tours !

Sur autoroute comme en ville, la température d'eau et la pression d'huile ne varient jamais de 95° et 5 kg. On reprend à 1 200 t/m en cinquième vitesse, sans le moindre à-coup. C'est presque un Wankel qui aurait des chevaux à bas régime.

PERFORMANCES

17"2 aux 400 mètres départ arrêté, et 32" au kilomètre (seul à bord) sont des chiffres plus qu'honnêtes qui placent l'Alfa GTV à un bon niveau parmi les grandes routières européennes. Mais sa principale qualité est de pouvoir soutenir indéfiniment et imperturbablement de très hautes vitesses sur autoroute.

A 5 300 t/m et 195 compteur, la vitesse sur l'anneau de Montlhéry ressort à 180 km/h chrono (50"8). Mais, bien lancé sur autoroute, on accroche normalement 5 500 t/m, 203-205 compteur, soit près de 190 chrono. Il m'est même arrivé plusieurs fois de frôler les 6 000 t/m (près de 220 compteur) en descente et toujours dans le plus grand confort, sans bruit élevé ni vibrations.

Les maxima lus au compteur sur les intermédiaires sont les suivants :
1re : 50 - 2e : 90 - 3e : 130 - 4e : 175 à 6 000 t/m.

CONCLUSION

L'Alfa 1750 GTV est une belle voiture de noble qualité. Ce que l'on peut lui reprocher, c'est qu'un certain nombre de détails ne soient parfois pas aussi fouillés dans leur réalisation que je l'aurais souhaité, surtout si l'on tient compte de la grande réputation de la marque. Mais l'équilibre général est de premier ordre, les performances sur autoroute sont remarquables eu égard au confort.

Et bien que certaines de ses caractéristiques soient parfois un peu dépassées, ce coupé ne pourra que séduire l'utilisateur qui finalement n'aura pas payé trop cher une voiture sortant de l'ordinaire et portant un nom célèbre entre tous.

FICHE TECHNIQUE

Châssis : caisse autoporteuse, susp. AV à roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barres anti-roulis, AR à essieu rigide, jambe de poussée, levier triangulé central, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. Freins à disques assistés.

Direction : ZF à vis et galets.

Pneus : 165 x 14 radiaux.

Dimensions : empattement 2,35 m, voie avant 1,32 m, voie AR 1,27 m.

Longueur 4,08 m. Largeur 1,58 m. Hauteur 1,315 m.

Poids : (usine) 1040 kg.

Transmission : Boîte de vitesses à cinq rapports, tous synchronisés, commandés par levier central. Embrayage monodisque sec à commande hydraulique, rapport du pont 4,10 : 1.

Moteur : quatre cylindres en ligne, construit en alliage léger, refroidi par eau. Cylindrée : 1 779 cc, alésage-course : 80 x 88,5 mm. Taux de compression : 9 : 1. Deux arbres à camés en tête. Deux carburateurs horizontaux double corps Weber 40 DCOE 32. Vilebrequin sur cinq paliers.

132 CV SAE à 5 500 t/m, 19 mkg SAE à 3 000 t/m.

Performances : 0-400 m en 17"2; 0- 1 000 m en 32". Vitesse de pointe : 185,4 km/h. Prix : 20 900 F TVA comprise. Adresse Importateur : SOFAR, 6, avenue de Messine, Paris-8e.

LISTE DE CONTROLE

MOTEUR

Démarrage excellent
 Bruit modéré et agréable
 Vibrations aucune
 Nervosité assez bien
 Souplesse excellente

SUSPENSION

Résistance au roulis bien
 Souplesse moyenne
 Amortissement bien
 Adhérence train propulseur moyen

TRANSMISSION

Embrayage excellent
 Synchronisation excellent
 Passage de vitesses .. excellent
 Etagement boîtes de vitesses très bien

TENUE DE ROUTE

Sécurité bien
 Equilibrage survireur
 Vitesse en virage bien

DIRECTION

Précision assez bonne
 Braquage..... moyen
 Démultiplication assez bien
 Légèreté très bien
 Réaction sur mauvaise
 piste très bien

POSTE DE PILOTAGE

Visibilitébien
 Instrumentationcomplète
 Volant bien
 Disposition pédales mauvais
 Position de conduite ... assez bien
 Confort siège moyen

FREINS

Pression sur pédale . très bien
 Fermeté pédale très bien
 Efficacité à froid .. très bien
 Résistance au fading. très bien
 Progressivité quelconque
 Stabilité bonne
 Répartition AV-AR ... bonne

AGREMENT DE CONDUITE

Maniabilité très bien
 Confort général bien
 Maintien pilote mauvais

ACCESSIBILITE GENERALE

Capot bien
 Habitacle très bien

Champion

CONTROLE QUALITE

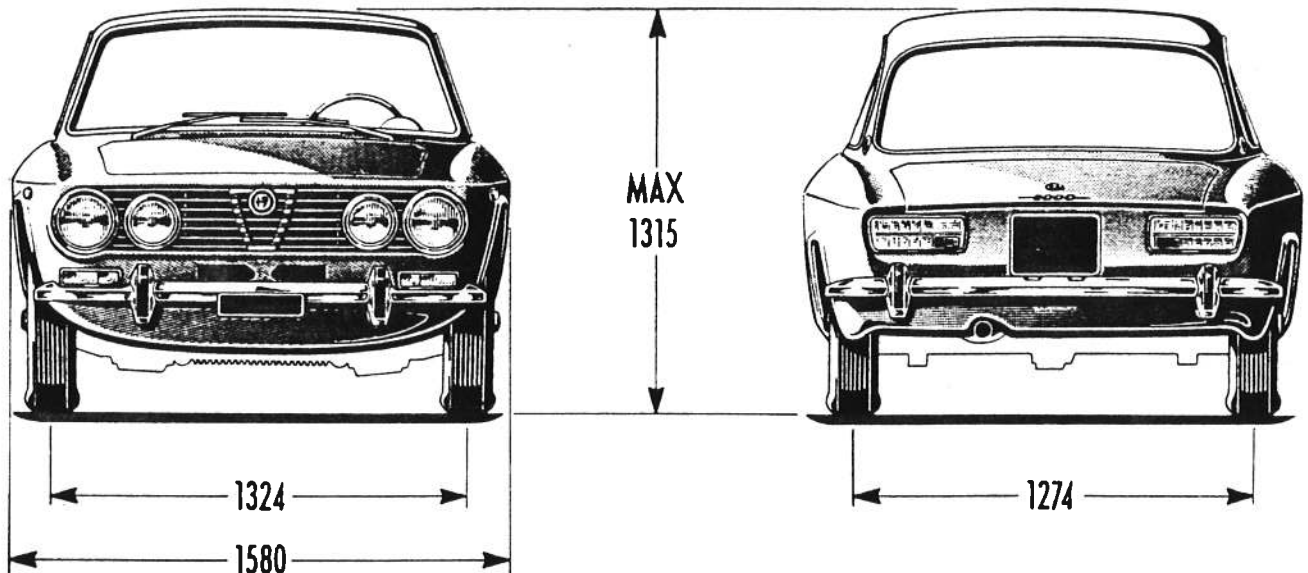
Intérieur bien
 Extérieur excellent

1750 GT VELOCE

PERFORMANCES COMPAREES :

	L'Automobile No 294 1970	L'AUTO-JOURNAL No 457 1968	POWERSLIDE MAI 1969	CHAMPION No 29 1968
1000 m. D.A	31 sec. 2/5	32 sec. 2/5	31,9 sec.	32 sec.
Vitesse maxi	182 km/h.	184,9 km/h.	194 km/h.	180 km/h. (Montlhéry)

2000



Les modifications principales, par rapport à la 1750 GTV 2e série, sont les suivantes au point de vue visuel :

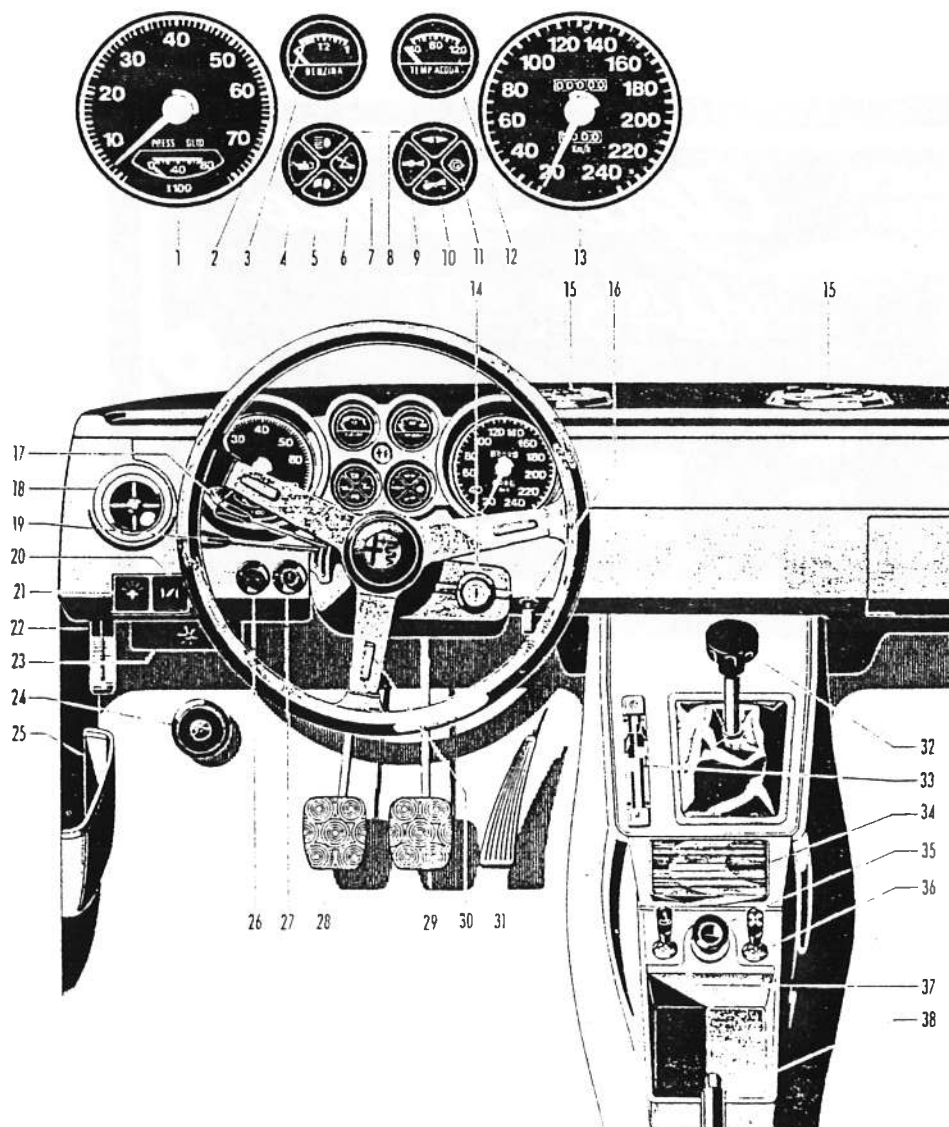
- Calandre composée de barres horizontales rapprochées.
- Pose du serpent VISCONTI sur les deux montants du toit en lieu et place des trèfles à quatre dorés sur fond blanc. Ce serpent doit être en émail vert sur fond argent.

- Feux arrière agrandis, avec phares de recul incorporés (et non plus un seul sous le pare-chocs).
- Chapeaux de roues avec boulons apparents et sigle Alfa-Romeo blanc et noir au centre.
- Le tableau de bord est entièrement remanié, avec instruments de contrôle groupés devant les yeux du conducteur; nouvelle console médiane.
- Volant "tulipé", coutures des sièges plus rapprochées que sur la 1750 2e série, mais dessin identique.

3.- Modifications et évolution :

Au cours des ans, il n'y aura que peu de modifications sur ce modèle : les chapeaux de roues comporteront un sigle embouti, les moquettes seront d'une seule pièce, et des options jantes en alu et vitres teintées seront proposées à la clientèle.

La production de ce splendide coupé a cessé dans le courant 1976; il a été remplacé par l'Alfetta 2000 GTV.



Conclusions de l'auteur :

J'ai eu la chance de posséder une 1750 GTV deuxième série et une 2000 GTV. Je vous fais part de mes impressions et des différences constatées sur ces deux voitures :

- 1.- Aspect : La 1750 GTV est, à mon avis, nettement plus agréable et plus pure de ligne que la 2000 GTV. Cela tient principalement à la légèreté de l'avant d'une part, et à la dimension des feux arrière d'autre part. A l'intérieur, le tableau de bord de la 2000 GTV a un aspect un peu trop "pacotille" et plastique par rapport à celui de la 1750 GTV; par contre, il est beaucoup plus lisible, tout en étant dans l'axe de vue du conducteur. Les sièges semblent de meilleure qualité à l'usage sur la 1750 GTV, les coutures rapprochées de la 2000 GTV étant source de déchirures nombreuses (à découper selon le pointillé...).
- 2.- Moteur et performance : c'est indiscutable, démontré, mesuré et prouvé, malgré quelques avis erronés de personnes qui ne lisent pas les résultats de mesures de la presse, que la 2000 GTV est plus rapide que la 1750 GTV, tant en accélération qu'en vitesse de pointe. Elle est également plus stable grâce à son pont autobloquant,

En contrepartie, le moteur 1750 m'a paru plus "rond" à tous les régimes, alors que l'on hésite à monter les tours très haut avec le 2000 (ce n'est d'ailleurs pas nécessaire, les chevaux sont là et partout).

Sur la route, il me semble que le moteur 1750 procure plus de plaisir à celui qui aime changer souvent de vitesses. J'ai également retrouvé ces différences sur les berlines 1750 et 2000.

Ce sont des véhicules racés, dérivés de la compétition, et de bonne lignée. Un certain Gérard LARROUSSE, pilote de son état, a d'ailleurs terminé 19e. du Rallye de MONTECARLO en 1973 sur 2000 GTV, et remporté la première place en tourisme de série.

Pour terminer, je ne peux que vous inciter, si le coeur vous en dit, à conserver l'un de ces splendides coupés qui vous procurent un plaisir exceptionnel à leur volant.

Jean-D. JORNAYVAZ

ESSAIS DE LA REVUE AUTOMOBILE DU 15 JUIN 1972

En juin 1971, poursuivant une politique de rajeunissement de ses modèles, Alfa Romeo présentait sa gamme 2000 comprenant, selon la tradition des gammes de la marque, la berline, le coupé et le spider. Héritières des 1750, ces voitures ne s'en distinguaient que par des retouches mineures aux carrosseries et aux habitacles, mais bénéficiaient d'une mécanique de 2 litres entièrement réétudiée.

Le coupé 2000 GT Veloce, que nous avons essayé, est le dernier descendant, le plus évolué aussi, de la race des coupés sportifs Giulia dessinés par Bertone et fabriqués chez Alfa Romeo.

Le premier naissait au Salon de Turin 1963 sous le nom de Giulia Sprint GT. Il s'agissait d'un joli coupé 2 + 2, élégant et racé, dont la construction en série débutait au printemps 1964. La mécanique était un intelligent "remake" du célèbre 1300 bialbero de la Giulietta, dont la cylindrée avait été portée à 1570 cm³ par augmentation de la course. Equipée déjà de quatre freins à disques et d'une boîte à 5 vitesses avec synchronisateurs Porsche, la Giulia Sprint GT atteignait les 180 km/h. Son moteur brillant de 106 ch DIN à 6000 tr/mn, alimenté de deux carburateurs horizontaux Weber à double corps, lui accordait des performances assez exceptionnelles pour l'époque : 0 à 100 km/h en 10,3 sec et le kilomètre départ arrêté en 32,2 sec.

Cette première version était suivie, en 1965, d'une autre, plus raffinée encore et légèrement plus puissante, avec une courbe de couple plus fournie à bas régime. Il s'agissait de la Giulia Sprint GT Veloce qui couvrait le kilomètre en 31,3 sec (usine) et dépassait les 185 km/h avec, pourtant, un gain de puissance de 3 ch seulement (109 ch DIN). La gamme se trouvait parallèlement élargie du spider "Duetto" GTV dû au crayon de Pininfarina et du coupé allégé, destiné à la compétition GTA (115 ch DIN). Le spider remplaçait le cabriolet GTC à quatre places et devait remporter plus de succès sur le marché.

Un an plus tard, à Bruxelles, l'apparition des moteurs 1750 marquait le début d'un profond rajeunissement de cette famille Alfa, par la naissance d'une berline de formes nouvelles. Sur le coupé GTV, on adoptait des jantes plus larges et plus basses (pneus de 165 x 14" au lieu de 15"), des projecteurs jumelés, des sièges dessinés en forme de baquets anatomiques. Le centre de roulis était un peu remonté et un assouplissement des suspensions était compensé par l'adoption d'une barre stabilisatrice à l'arrière.

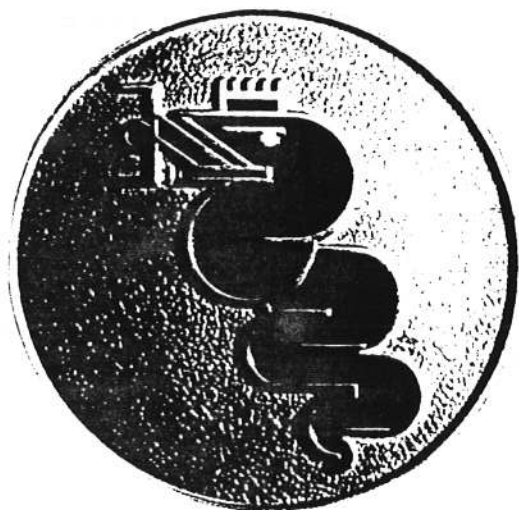
Enfin, 1971 correspondait à une nouvelle escalade dans la cylindrée, à des améliorations techniques et à un intérieur redessiné une fois encore, bien qu'il fut déjà très réussi sur la 1750.

Une série de mutations valables

Né avec un tempérament sportif marqué, apte à conquérir les passionnés des Giulietta, le coupé GT a subi, au cours de sa déjà longue carrière, des retouches rationnelles correspondant à une évolution de la mentalité du public.

Donnant beaucoup de plaisir de conduite mais un confort limité dans sa première version, il s'est "civilisé" d'année en année quant à la souplesse du moteur, l'insonorisation et la douceur de suspension, pour devenir, sous sa forme actuelle, un véhicule de grand tourisme cultivé, apte à rendre agréables même les plus longs voyages à deux passagers aimant la vitesse mais n'acceptant pas pour autant de faire fi d'un confort valable et de la détente procurée par une profonde sensation de sécurité.

Malgré un dessin qui commence à vieillir, en raison surtout d'une ligne de ceinture haute et d'une surface vitrée un peu réduite par rapport aux exigences actuelles, l'Alfa Romeo GTV 2000 est une voiture qui a su mûrir, en restant, de modification en perfectionnement, à l'avant-garde dans sa catégorie. Elle possède, aujourd'hui encore, l'un des plus beaux équilibres qu'il nous ait été donné de trouver dans une classe de prix donnée, entre la sécurité de comportement, les performances et le confort.



Puissant, sportif mais civilisé

Le beau deux-litres, dérivé par sa conception générale du 1750, ou, si l'on préfère, du célèbre 1,3 litre Giulietta de la marque, est, en réalité, totalement nouveau. Pour atteindre la cylindrée de 1962 cm³, on a été forcé de réaliser un nouveau bloc, intérieurement totalement différent de celui des 1750 mais exactement similaire par ses dimensions externes.

La course n'a pas été touchée mais l'alésage a passé à 84 mm (80). Pour obtenir un espace de 93 mm entre les axes de cylindres (sur la 1750 il n'y avait que 90 mm entre les deux du centre), on a réduit l'épaisseur des parois antérieure et postérieure du bloc en diminuant le diamètre des passages d'eau de 3 mm. Ainsi, à l'avant, on mesure 63,5 mm et à l'arrière 81,5 mm (contre 66 et 84,5 sur la 1750). En passant à 2 litres de cylindrée on a gagné 18 ch (150 ch SAE) par rapport à la 1750 et le couple maxi a passé de 19 à 21,1 mkg SAE, en revanche, on a l'impression que la douceur de fonctionnement a encore augmenté.

Ronronnant au premier tour de clef, le moteur parvient rapidement à sa température de fonctionnement idéale. Doux, souple, élastique et musclé, il donne la fausse impression de posséder moins de brio que l'ancien 1600. En réalité, on se rend vite compte, par les performances obtenues, que cette sensation provient du fait qu'il est très "cultivé" d'une part, qu'il n'apprécie pas les régimes très élevés de l'autre. Sur la GTV 2000, la zone rouge du compte-tours débute à 5700 tr/mn et il est non seulement inutile mais encore désagréable d'y pénétrer, car, la mécanique manifeste sa désapprobation en devenant très bruyante et par quelques vibrations. Le mordu regrettera les 6500 tr/mn ... éventuellement 6700 de l'ancien 1,6-litre sportivement "pointu", mais le chrono lui donnera tort. Il sera, très vite, consolé par la belle sonorité du "Bialbero" qui ne se transforme véritablement en bruit fatigant qu'au-dessus de 5000 tr/mn, sur les intermédiaires surtout.

Au total, grâce aussi à une insonorisation valable, cette mécanique est peu bruyante en fonction de la puissance offerte et de sa conception même - les arbres à cames en tête. Unique remarque à formuler, il nous est arrivé de noter quelques à-coups dans la carburation en circulant en ville sur les rapports de première et deuxième.

Côté consommation, il n'est pas possible de faire des reproches à ce deux-litres. En roulant sur autoroute dégagée à 165 km/h effectifs, nous n'avons utilisé que 14,6 litres / 100 km, alors qu'en conduite calme, on devrait dépasser rarement les 13,5 litres de moyenne en utilisation quotidienne normale. La moyenne de notre essai, 14,5 litres correspond, en effet, à un usage passablement intensif des possibilités du véhicule et comprend les consommations maxi obtenues lors des mesures.

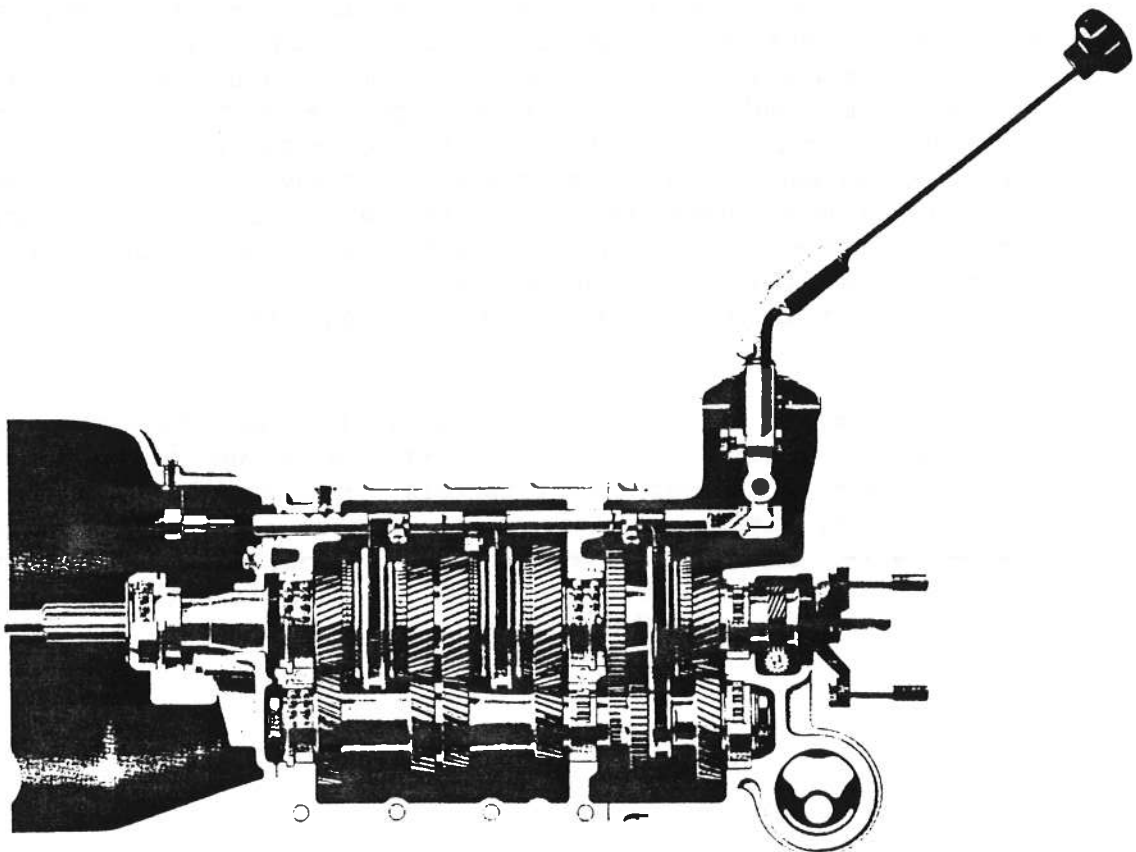
Boîte à 5 vitesses valable

C'est en roulant sur un parcours tourmenté, agrémenté de virages à rayons divers, truffé de côtes et de descentes, que l'on se rend compte des profondes qualités de la boîte.

Précis, le levier au plancher se déplace sans effort et sans heurts, cependant que les synchronisateurs (système Porsche) travaillent avec rapidité. Sur les tronçons très tortueux, la seconde fait merveille, même dans les épingles, la première ne s'impose pas.

Lorsque le tracé devient plus roulant, le levier valse littéralement entre la troisième et la quatrième. L'étagement de la boîte ne prête flanc à aucune critique, à 5700 tr/mn, régime maxi autorisé, on atteint 48 km/h en première, 79 en deuxième, 116 en troisième et 157 en quatrième.

Un seul reproche, fait par les conducteurs de grande taille : la course du levier pour passer en cinquième (à droite en haut) est un peu longue et force à soulever l'épaule du siège. Dans l'ensemble, la boîte de vitesses de l'Alfa Romeo 2000 GTV est une des meilleures à 5 vitesses dont on puisse disposer actuellement sur le marché, elle est fort bien complétée par un embrayage progressif mais endurant.



La direction : un excellent compromis

Les esprits chagrins, exigeant des réactions "pointues", reprocheront à la direction de cette voiture une inertie trop marquée aux faibles mouvements de volant donnés en position neutre. En réalité cette caractéristique est, plutôt, un facteur de sécurité, car elle évite les écarts involontaires à vitesse élevée. En revanche, la précision est tout à fait suffisante lorsqu'il s'agit de mettre le véhicule sur la bonne trajectoire en courbe et le contact avec la chaussée est excellent. La démultiplication (3½ tours de butée à butée) est très agréable et accorde une maniabilité remarquable sans exiger un effort exagéré de la part du conducteur. En ville pourtant, les manoeuvres de parage font noter une lourdeur un peu exagérée.

Si l'on tient compte de l'ensemble des situations qui peuvent se présenter dans la circulation, cette direction est un excellent compromis permettant un pilotage précis, "sportif" même, mais sans fatigue ni tension.

Une véritable GT pour longues randonnées

Dans l'habitacle, au demeurant fort bien conçu, l'espace est généreusement calculé pour deux personnes de grande taille, mais, dans ce cas, il ne faut pas avoir à transporter deux adultes à l'arrière, tout au plus peut-on y loger un enfant. Le coffre aussi, assez profond mais plat, convient pour les bagages d'un couple. Comme sur tous les coupés GT de Bertone produits par la marque et, comme sur les berlines, la position de conduite n'est idéale que pour un occupant de taille moyenne, les grands devant écarter les genoux autour du volant. Néanmoins, grâce au siège anatomique à réglage intégral (longitudinal et inclinaison du dossier), une solution satisfaisante peut être trouvée, qui met les commandes principales à la bonne portée. Cependant, avec la ceinture de sécurité, les boutons situés au tableau se trouvent hors de portée. Pour une plus grande commodité, on préférerait aussi pouvoir enclancher l'essuie-glace et le lave-glace à l'aide d'une manette sur la colonne de direction, au lieu de trouver un basculant sur la console centrale pour le premier et un bouton de caoutchouc sous le pied gauche pour le second.

Bien installé, le conducteur a une visibilité satisfaisante vers l'avant, mais le montant gauche du toit et l'entourage du déflecteur forment un angle mort assez gênant parfois. En outre, la lunette arrière, assez étroite, limite la vision vers le haut pour les conducteurs de grande taille, empêchant de déceler la présence d'un autre véhicule à distance suffisante. Les instruments, de gros format, sont lisibles, mais point exempts de reflets parfois gênants.

Sur la route, à vitesse soutenue, on oublie presque ces inconvénients pour apprécier le bel équilibre de la voiture. La suspension est harmonisée en fonction d'une conduite rapide, elle "avale" nettement mieux les inégalités à vitesse relativement élevée que lorsque l'on adopte une allure de promeneur, mais, sur chaussée déformée, on ne peut oublier les bruits de roulement des gros Michelin Xas qui se font pardonner par leurs caractéristiques de guidage sur route sèche et mouillée. Au total, le confort des passagers (des places antérieures) se situe au-dessus de la moyenne parmi les voitures de GT pour atteindre presque à celui des berlines de la marque.

Sécurité active élevée

Quant au comportement routier, il se distingue par l'apport d'une sécurité active élevée. L'Alfa Romeo 2000 GTV se caractérise par une étonnante facilité de conduite en fonction de ses performances. Son freinage est puissant et précis, sans trace de surchauffe même en usage intensif. Les réactions dans les virages dépendent du gonflage choisi. Si l'on choisit celui indiqué sur le carnet d'entretien (AV 1,5, AR 1,8), la 2000 GTV tend au sous-virage, en revanche, si l'on garde celui que l'usine avait proposé pour notre véhicule d'essai (1,8 et 2 km/cm²), elle devient neutre dans presque tous les cas et plus agréable à conduire, mais le confort s'en ressent un peu.

Le différentiel à glissement limité (25 %) réduit le survirage au gaz dans les virages fermés, qui peut se produire sur route mouillée, et évite le patinage des roues motrices lors des démarrages brutaux. Par contre, il n'existe aucune adaptation et sa présence ne se note que par ses avantages.

Malgré sa paresse relative dans la position médiane, la direction permet le choix de trajectoires précises que la voiture suit fidèlement. Même mené à la limite de ses possibilités, le coupé se contente de glisser des quatre roues vers l'extérieur de la courbe de façon progressive et un faible relâchement de la pression sur l'accélérateur suffit à le stabiliser.

La suspension, à course relativement courte, satisfaisante dans presque tous les cas, pourrait, peut-être, se trouver améliorée par un meilleur amortissement antérieur qui pourrait éviter quelques tangages de la caisse à haute vitesse sur chaussée ondulée.

A noter que cette critique ne s'applique qu'à des situations exceptionnelles et n'entache pas la sécurité du comportement général.

*

Par rapport à bon nombre de ses consoeurs de grand tourisme, l'Alfa Romeo 2000 GT Veloce jouit d'un équipement sécurité - performances - confort rarement atteint. Si, dans le domaine des lignes, elle n'en est plus à sa prime jeunesse, elle profite, en revanche, d'une série de perfectionnements qui l'ont amenée à une belle maturité.

Ce rejeton d'une grande lignée mérite l'attention des amateurs des véritables GT, de ceux qui savent apprécier les voitures de race mais veulent aussi en avoir pour leur argent et faire de longs voyages sans risquer perpétuellement la panne ou s'effondrer de fatigue à l'arrivée.

P E R F O R M A N C E S

Accélération			
0 - 100 km / h		sec	9,6
1e km - départ arrêté		sec	30,6
Vitesse de pointe			
Moyenne de deux sens de marche			198,5
P r i x		Fr. 19'300.--	



NOS APPRECIATIONS

Carrosserie

Coupé 2 + 2 compact offrant deux places avant assez spacieuses pour des personnes de taille moyenne et deux très petites places arrière. Baquets antérieurs confortables, finitions convenables. Lignes un peu anciennes à ceinture haute. Equipement complet. Visibilité à distance un peu insuffisante vers l'arrière. Coffre ample mais bas.

Propulsion

Moteur à 4 cylindres et deux arbres à cames en tête, puissant, souple, nerveux, bruyant à haut régime. Accorde d'excellentes performances tout en consommant raisonnablement. Bon départ à froid. Excellente boîte à 5 rapports, très bien synchronisée et étagée, de maniement rapide, précis et facile. Embrayage progressif et endurant.

Comportement

Bonne tenue de cap, généralement neutre ou sous-vireuse (selon gonflage). Direction sûre, facilitant la conduite par une certaine inertie mais précise : un peu lourde en ville, agréable sur route. Freins excellents, bien assistés et endurants. Bon confort de suspension pour une GT, sauf sur très mauvaise route ou à basse vitesse.

Entretien

Bonne contre-valeur pour le prix. Consommation d'essence contrôlée entre 11 et 16 l/100 km. Frais d'assurances et taxes relativement réduits. Prix des services normaux.

Avec l'aimable
autorisation de la :

revue automobile

2000 GT VELOCE

PERFORMANCES COMPAREES :

	ECHAPPEMENT SCRATCH No 42 1972	SPORT - AUTO MAI 1972	VIRAGE - AUTO	REVUE AUTOMOBILE JUN 1972
1000 m D.A	30 sec.	31,5 sec.	31,8 sec.	30,6 sec.
Vitesse maxi	195 km/h.	194,8 km/h.	185,701 km/h.	198,5 km/h.



LES DERNIERS TOURS DE ROUES

Après des centaines de milliers de kilomètres, un nombre incalculable de propriétaires, c'est l'ultime stade avant la démolition.

Le polyester et le plastic progressent rapidement sur la tôle. Les 1300 Junior sont hâtivement transformées en pseudo GTA. Toutes les pièces susceptibles d'absorber des chocs ont disparu et ont été remplacées par des substituts bon marché. A l'intérieur, les housses étaient encore plus usées que les sièges qu'elles étaient sensées protéger. Trop souvent le volant d'origine a cédé sa place à celui d'une monoplace. La stéréo a fait des ravages dans le tableau de bord et les portes.

A ce moment, malgré les outrages subis, quelques pièces présentent encore un intérêt pour le collectionneur.

Giulia sprint GTA

LES COUPES GIULIA SPRINT GTA,
GTA 1300 JUNIOR,
et 1750 + 2000 GTAM.

Ces variantes représentent les versions élaborées et destinées avant tout à la compétition, des différents coupés GIULIA Bertone.

Le premier modèle, la Giulia Sprint GTA (équipée d'une mécanique de 1600 cm³) fut présentée au public en 1965. Elle a été conçue pour représenter la marque dans les courses du groupe 2 (voitures de tourisme) selon les règlements en vigueur à l'époque. Son élaboration pour devenir compétitive était confiée alors à AUTODELTA, qui s'occupait alors du département compétition d'Alfa Romeo.

Cette version a été produite à 500 exemplaires au total, entre 1965 et 1969. Cette voiture, d'allure assez semblable à la Giulia Sprint GT présentée dans notre bulletin no 3 d'août 1983, en est pourtant radicalement différente.

Le moteur, tout d'abord, a une cylindrée de 1570 cm³ (alésage, course 78 x 82 mm) comme la gamme Giulia 1600 ; il est par contre très différent par sa construction : double allumage, soupapes de plus grand diamètre, etc.

La carrosserie est construite entièrement en aluminium, et son poids est, en ordre de marche, de 745 kg; soit un gain de poids de 200 kg environ par rapport à la Giulia Sprint GT.

1.- Giulia Sprint GTA, caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, 2 carburateurs double corps horizontaux.
alésage - course : 78 x 82 mm
soit cylindrée : 1570 cm³
puissance : 115 CV DIN à 6000 tours/minute
170 CV DIN à 7500 tours/minute (version CORSA)

A l'extérieur, les différences principales par rapport à la Giulia Sprint GT sont les suivantes :

- Calandre et prise d'air au-dessus du pare-chocs avant en treillis métallique brillant "nid d'abeilles".
- Poignées de portières non encastrées dans la tôle.
- Présence de rivets à l'intérieur des gouttières du toit (ou soudure point par point?)

- Roues en alliage léger d'aspect légèrement différent et absence de chapeaux de roues, pneus de 155 x 15.
- Trèfles à 4 feuilles dans triangle blanc apposés sur les flancs et à l'arrière de la voiture.
- Inscription " Giulia Sprint GTA " sur le coffre. A l'intérieur, sièges et volants de type plus sportif.

Les performances mesurées de la version normale (appelée souvent "version route") par la Revue automobile sont les suivantes :

accélération : de 0 à 100 km/h : 8,8 sec.

le km départ arrêté : 29,9 sec.

vitesse maximum : 189,4 km/h.

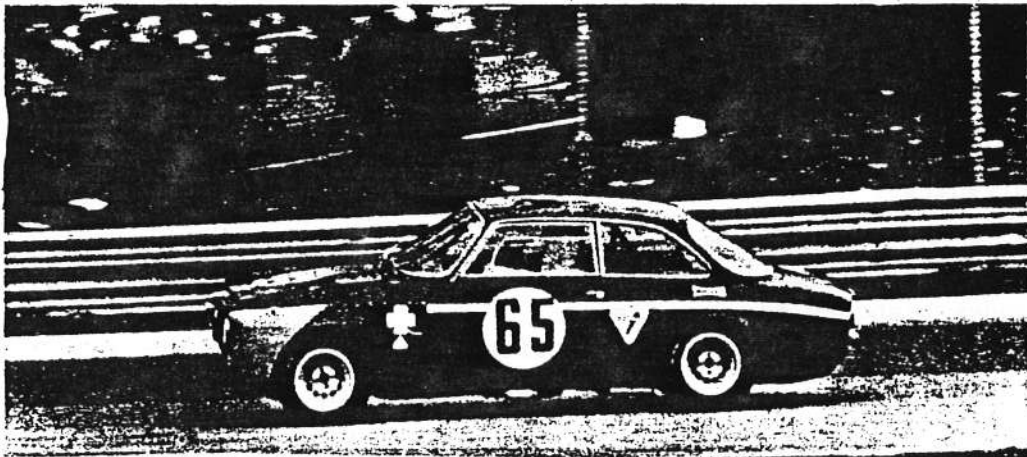
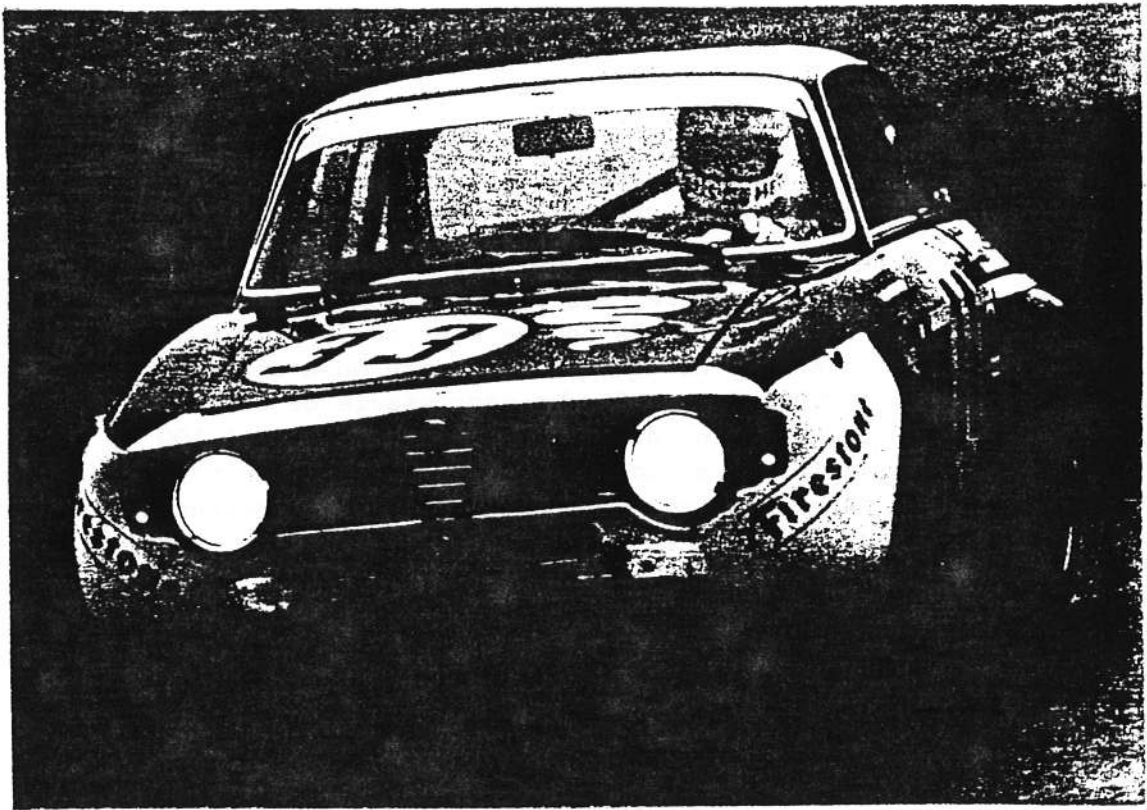
prix de vente en 1969 : fr. 23'450.--

Cette voiture a été la reine de sa classe pendant de nombreuses années (de 1966 à 1968 en particulier). Elle a même remporté à plusieurs reprises de nombreux classements absolus dans le groupe 2 face à des véhicules de cylindrée nettement plus forte.

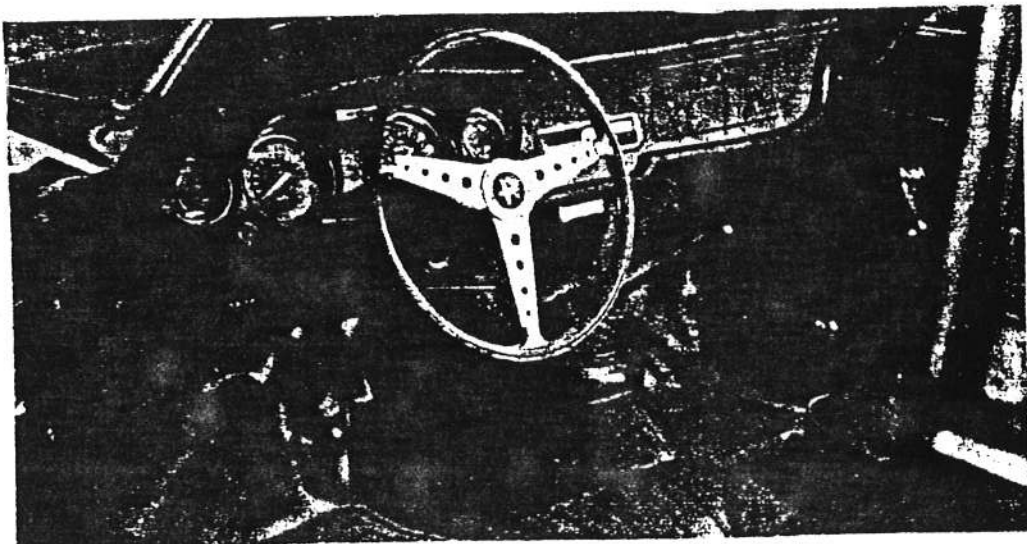
Des pilotes de grand renom se sont illustrés à son volant, souvenez-vous, entre autres, de : GIUNTI, DE ADAMICH, RINDT, ROLLAND, RAMU-CACCIA, etc.

Un modèle particulièrement "musclé", la GTA-SA (SOVRALIMENTATA), d'une cylindrée de 1570 cm³ également, a été produite entre 1967 et 1968 pour participer à des courses du groupe 5. Son moteur suralimenté atteignait la bagatelle de 220 CV DIN et ce pour un poids de 780 kg seulement.





GTA 1300 JUNIOR VERSION COMPETITION EN ACTION



HABITACLE

En juin 1968, une version 1300, appelée "GTA 1300 JUNIOR" est venue épauler la Giulia Sprint GTA dans la classe inférieure au point de vue cylindrée, soit jusqu'à 1300 cc, toujours dans le groupe 2 "voitures de tourisme".

Le moteur de cette nouvelle voiture a une cylindrée exacte de 1290 cm³, comme les anciennes Giulietta. Par contre, ses cotes n'ont absolument rien à voir avec l'ancien moteur. L'alésage et la course sont de 78 x 67,5 mm, ce qui en fait un bloc surpercarré. Ce moteur ne donnera naissance qu'à un seul rejeton, la première nouvelle GIULIETTA 1.3 de 1976. La carrosserie de cette voiture devrait être un peu lourde pour un moteur aussi petit : le poids de 1.100 kg pour une cylindrée augmentée à 1357 cm³ et une puissance de 95 CV DIN n'ont pas permis un succès commercial sans précédent dans notre pays. Mais revenons à l'objet de notre article, et voici le pédigrée de la :

2.- GTA 1300 Junior, caractéristiques principales :

moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, 2 carburateurs double corps horizontaux.
alésage - course : 78 x 67,5 mm
soit cylindrée : 1290 cm³
puissance : 96 CV DIN à 6000 tours/minute
160 CV DIN à 7800 tours/minute (version Autodelta à carburateurs)
165 CV DIN à 8400 tours/minute (version Autodelta à injection)

À l'extérieur, les différences principales par rapport à la "Giulia Sprint GTA" sont les suivantes :

- Serpent "Visconti" sur le capot moteur
- Trèfles à 4 feuilles sur les flancs
- Larges bandes blanches sur les flancs
- Inscription "GTA 1300 Junior" sur le coffre

Ce modèle a été produit entre 1969 et 1972 à 447 exemplaires

Les performances indiquées par la version normale (selon l'usine) sont les suivantes :

accélérations : le km. départ arrêté 32,3 sec.

vitesse maximum : 175 km/h.

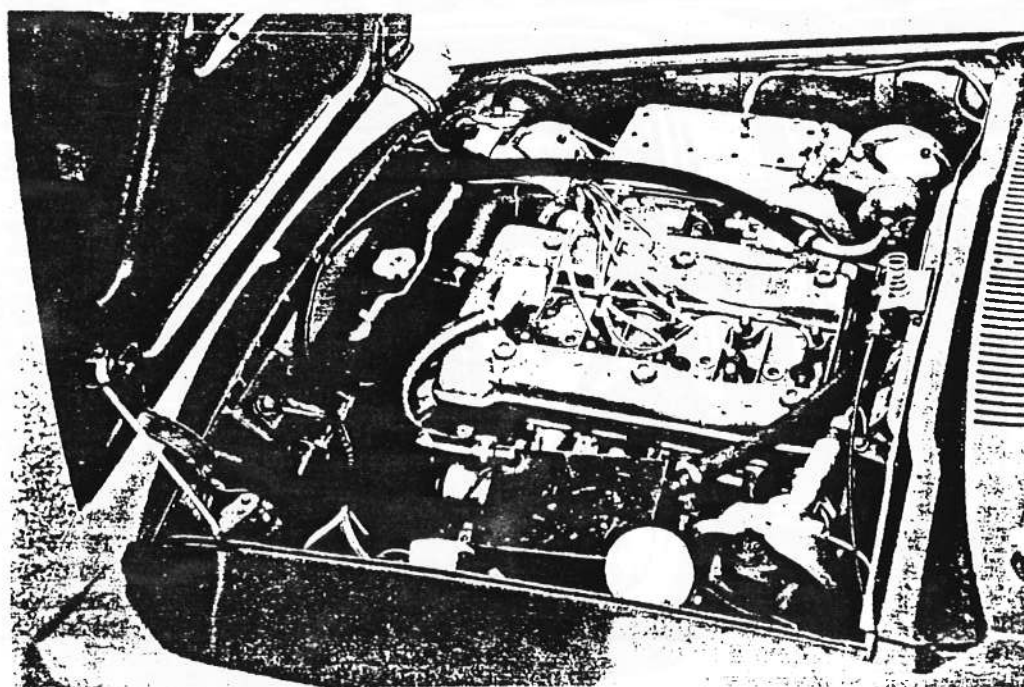
prix de vente en 1969 : fr. 19'600.--

Cette voiture a également remporté de nombreuses victoires de classe, comme son aînée la Giulia Sprint GTA. Parfois les Fiat 128 coupé 1300 SL préparées par l'écurie Filipinetti de Genève lui ont mené la vie dure; mais les rivales de Turin ont souvent connu d'énormes problèmes de fiabilité.

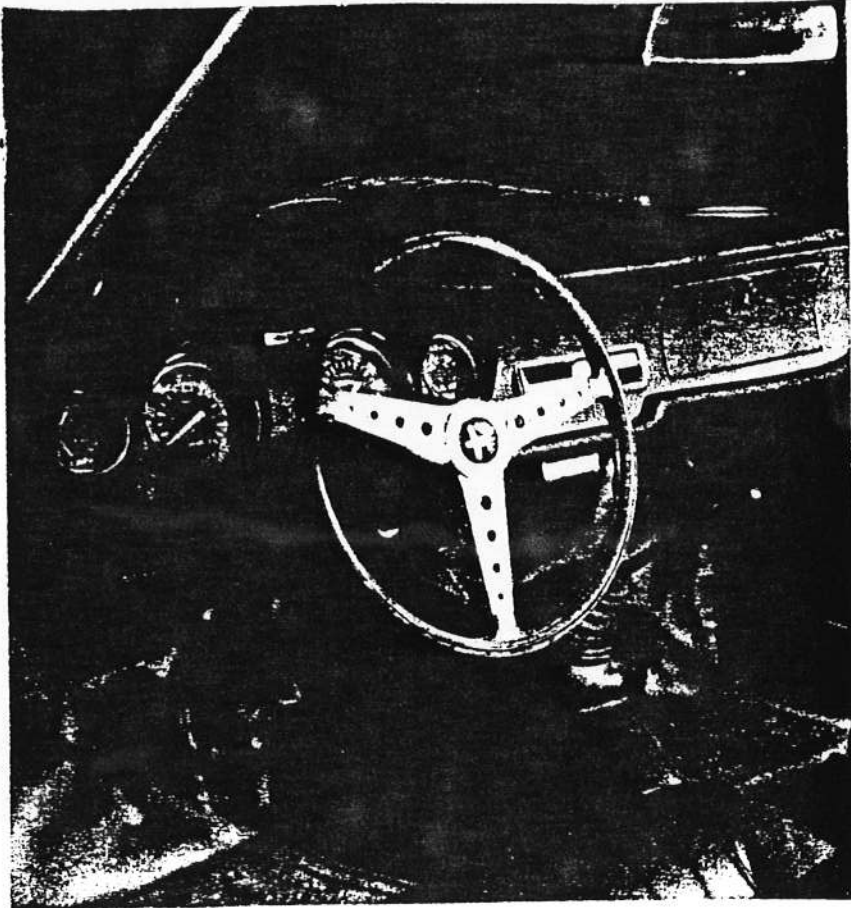
Pour terminer cet article sur les "Giulia Sprint GTA" et "GTA 1300 Junior", je vous dirais qu'à ma connaissance toutes les caisses furent peintes en rouge, avec inscriptions en blanc sur la 1300.



GTA VERSION COMPETITION EN ACTION



MOTEUR DE LA VERSION GTA SA



HABITACLE



GTA VERSION COMPETITION EN ACTION



Pour assurer la relève de la Giulia Sprint GTA, Autodelta lança en 1970 une voiture dérivée de la 1750 GTV pour participer aux courses pour voitures de tourisme (championnat européen). La cylindrée de ces véhicules était de 2000 cm³, ce qui permet donc de dire que les modèles 2000 produits après les 1750 dérivent d'expériences en compétition. Ces nouvelles versions de compétition s'appelèrent 1750 GT Am et 2000 GT Am.

3.- 1750 GT Am et 2000 GT Am, caractéristiques principales :

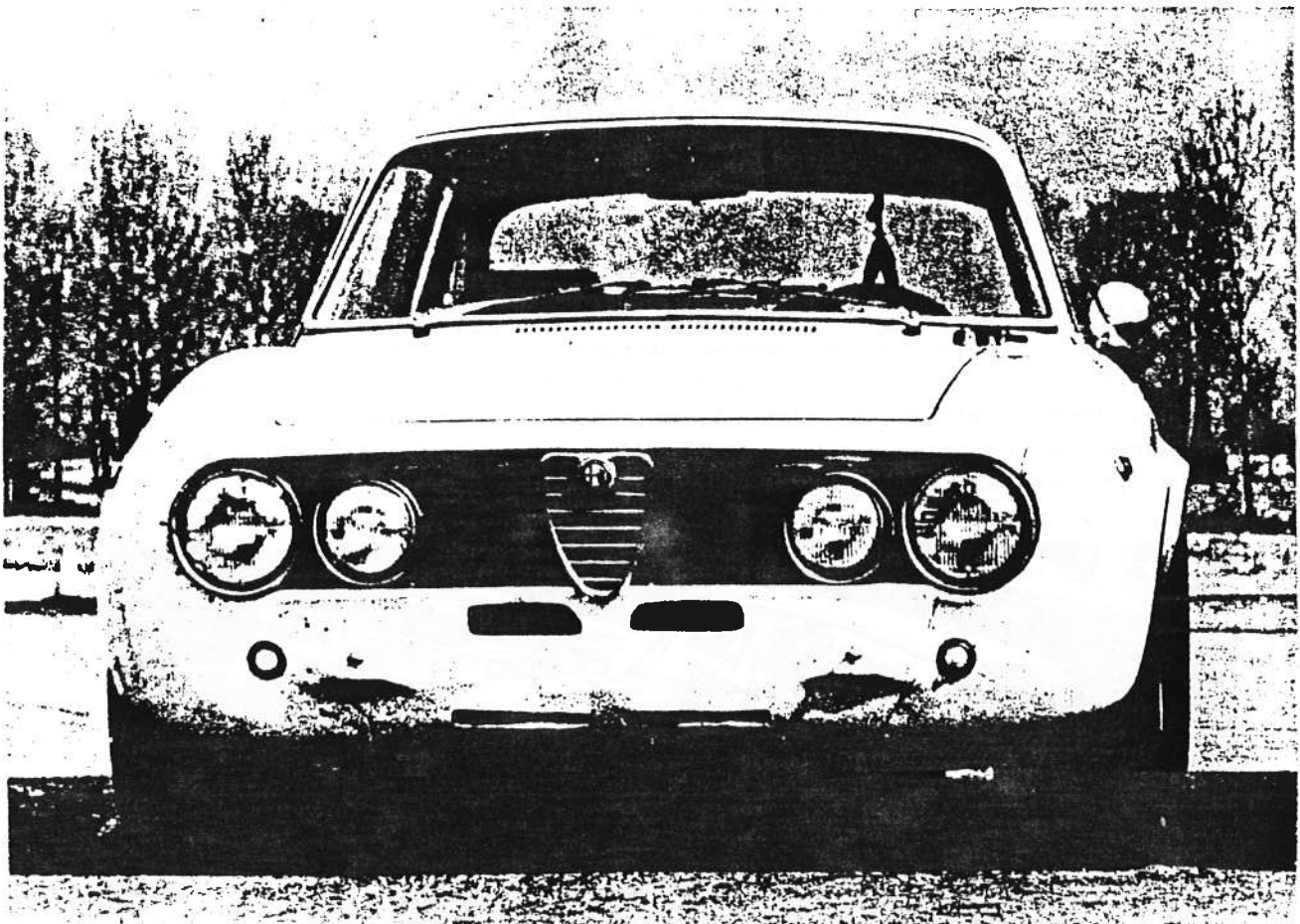
moteur : 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête, 2 soupapes par cylindre, double allumage, injection indirecte Spica
alésage - course : 84,5 x 88,5 mm
soit cylindrée : 1985 cm³
puissance : entre 195 et 240 CV SAE

La carrosserie de ces véhicules, produits entre 1970 et 1971 à 40 exemplaires, est dérivée de la 1750 GTV. Elle est donc en tôle, comme pour la version de série; des capots en polyester auraient été homologués sur certains véhicules. Le palmarès de ces voitures fantastiques est impressionnant; La concurrence, allemande surtout, ne pouvait absolument pas rivaliser à cylindrée égale. Souvenez-vous qu'à l'époque seules les Ford capri '2600' RS et les grosses BMW pouvaient lui tenir tête.





GT Am EN ACTION



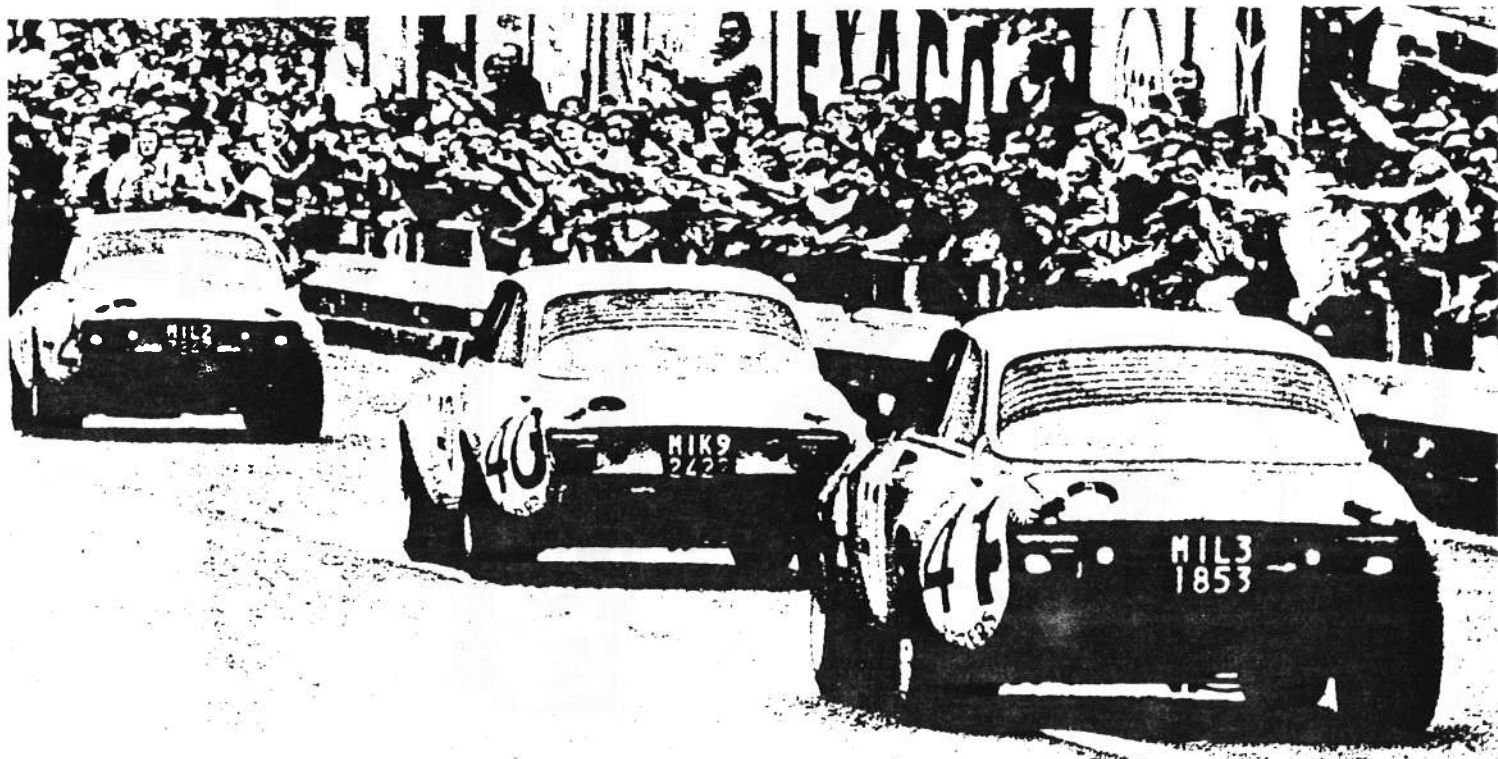
VUE AVANT GT Am (notez les embouts de type 1750)

Au vu de ce qui précède, il me semble que toutes les vraies 1750 GT Am et 2000 GT Am sont dérivées des 1750 GTV de série; elles en ont donc la forme générale, le trèfle à 4 feuilles doré sur le montant du toit, la calandre et l'intérieur.

Pour conclure cet article, je dirais que la famille Giulia GTA au complet (de la 1300 à la 2000) fut la dernière grande lignée de la suprématie des Alfa-Romeo en courses pour voitures de tourisme. Comment ne pas rester en pleine nostalgie en parcourant les revues périodiques de l'automobile des années 60 et début 1970 en voyant les résultats aussi bien des courses nationales qu'internationales; les Alfa raflaient presque tout, aussi bien en tourisme de série qu'en tourisme modifié, en côte comme en circuit et parfois même en rallye.

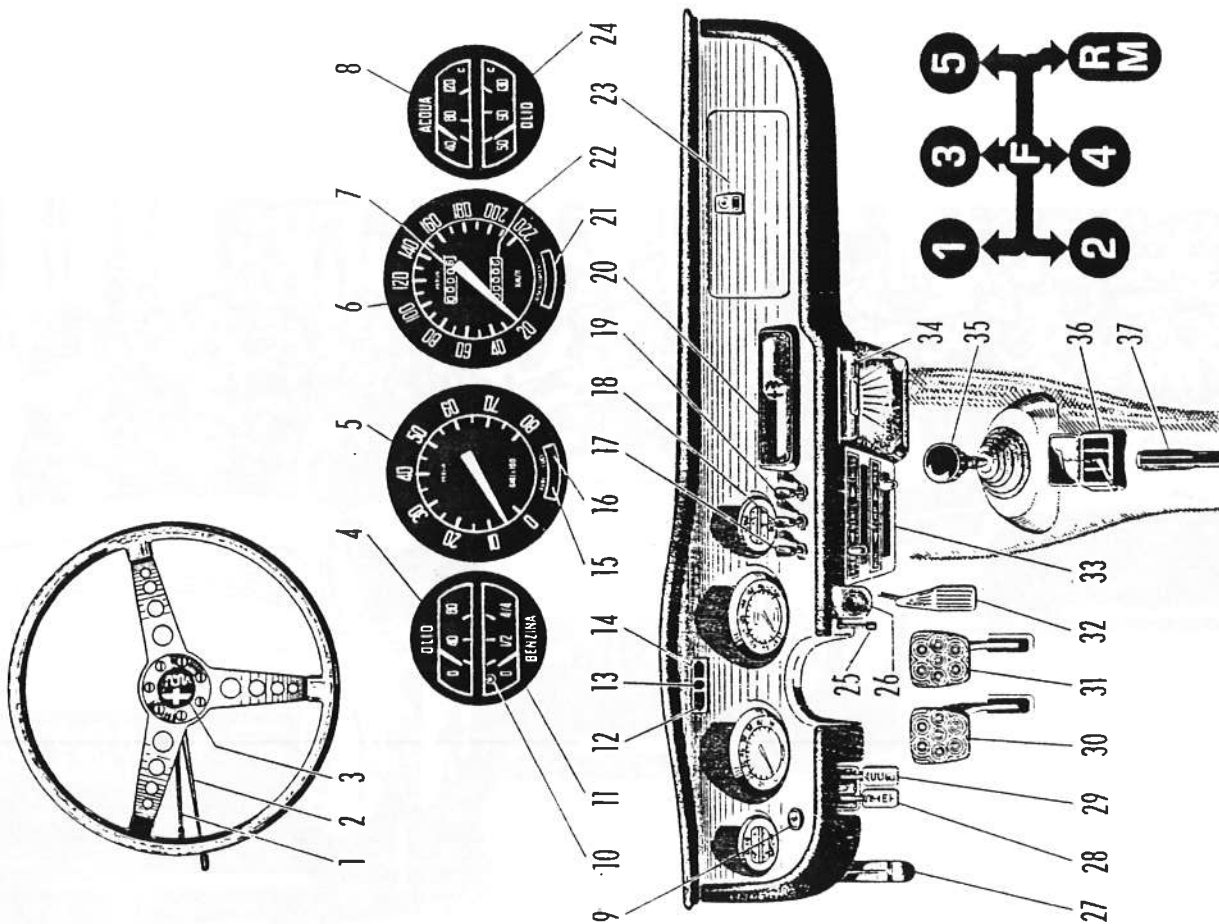
Mais enfin, les temps évoluent et les résultats en compétition aussi. Vous qui possédez des témoins d'une période désormais terminée, gardez-les amoureux-ement, vos chevaux de feu...

Jean-D. JORNAYVAZ



Commandes et appareillage de bord

Commandes et appareillage de bord



- Commandes**
- 1 Commutateur des indicateurs de direction
 - 2 Interrupteur d'éclairage
 - 3 Avertisseurs sonores
 - 9 Contacteur d'allumage
 - 17 Essuie-glace
 - 18 Eclairage du tableau de bord (les feux de position étant allumés)
 - 19 Ventilateur
 - 25 Remise à zéro du compteur kilométrique journalier
 - 26 Lave-glace
 - 27 Ouverture du capot de moteur
 - 28 Starter
 - 29 Accélérateur à main
 - 30 Embrayage
 - 31 Pédale de frein
 - 32 Pédale d'accélérateur
 - 35 Levier des vitesses
 - 37 Frein à main (de secours et d'immobilisation)

- Instruments de contrôle**
- 4 Manomètre d'huile
 - 5 Compte-tours
 - 6 Tachymètre
 - 7 Compteur kilométrique totalisateur
 - 8 Thermomètre d'eau
 - 10 Voyant de réserve d'essence
 - 11 Indicateur de niveau d'essence
 - 12 Témoin des indicateurs de direction (gauche)
 - 13 Témoin de dynamo
 - 14 Témoin des indicateurs de direction (droit)
 - 15 Témoin d'éclairage « pleins phares »
 - 16 Témoin d'allumage des projecteurs
 - 21 Témoin de mise en mouvement du ventilateur
 - 22 Compteur kilométrique journalier
 - 24 Thermomètre d'huile

- Confort**
- 20 Emplacement pour appareil de radio
 - 23 Vide-poche
 - 33 Climatisation (chauffage, aération, désembuage)
 - 34 Lampe de courtoisie. L'éclairage et l'extinction s'obtiennent par simple rotation du couvercle
 - 36 Cendrier



Essai "Sport - Auto", no 46, de novembre 1965 :

L'ALFA - ROMEO GTA

Par José ROSINSKI

Août 1965 : course de côte du Mont Dore. Au départ, dans la catégorie Tourisme, Henri Greder et son invincible Ford Mustang. Le champion de France effectue sa montée de 4,5 kilomètres aussi vite qu'il le peut. C'est-à-dire que, comme à l'habitude, il laisse à dix secondes derrière lui les meilleures Lotus, Cortina et Alfa TI Super.

Mais voici que Jean Rolland s'élançe à son tour. Il conduit la GTA, fraîchement homologuée en Tourisme, que lui a confié Auto Delta, la filiale de l'usine qui prépare les voitures de course.

Dans un bruit d'enfer, il s'élançe, bien résolu comme chaque fois à donner le meilleur de lui-même. Il franchit à son tour la ligne d'arrivée et à l'annonce de son temps, c'est la stupéfaction : 6 secondes de moins que Greder! Pour la première fois, la Mustang est battue, et à plates coutures..., sans qu'elle puisse invoquer de raison particulière : la chaussée était sèche, assez large, et Greder est un spécialiste de la course de côte. David a vaincu Goliath sans discussion possible. La maniabilité, le rapport poids, puissance favorable de la petite 1600 cc, ont surmonté l'énorme handicap de cylindrée qu'elle concède à la voiture américaine (4,7 litres).

Depuis cet événement, aucune nouvelle confrontation n'a eu lieu entre les deux adversaires. Par ailleurs, la G.T.A. a gagné sans coup férir les deux courses de Montlhéry, aux mains de Bernard Consten et Masoero. Le lendemain de cette dernière épreuve, les dirigeants de la SOFAR, à notre demande, ont bien voulu nous confier la voiture afin que nous puissions chiffrer ses étonnantes possibilités. Nous les remercions vivement de la preuve de confiance qu'ils nous ont ainsi manifesté.

Parallèlement, ils nous avaient prêté une G.T.A. de série, c'est-à-dire telle qu'elle, cataloguée et vendue aux clients. Malheureusement, cette voiture était insuffisamment rodée d'une part, et de plus, nous avons rencontré tout le long de notre essai des conditions atmosphériques très défavorables; toutes ces choses nous ont empêchées d'en mesurer valablement les performances maximales. Nous avons néanmoins pu juger la voiture à d'autres égards, et ce sont ces impressions que vous trouverez ci-dessous. D'autre part, dès qu'une voiture rodée sera disponible, nous l'emprunterons afin de compléter avec la précision habituelle nos informations.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Littéralement, la G.T.A. est une version plus sportive du coupé Sport G.T. apparu en octobre 1964. Il poursuit deux buts : avant tout, il doit apporter à la marque milanaise des succès en compétition dans la catégorie "Tourisme", succès qui lui étaient fortement contestés par Ford, tant avec la Mustang qu'avec la Cortina-Lotus, auxquelles la TI Super ne pouvait plus se mesurer valablement. En second lieu, puisque l'homologation en Tourisme ne peut être obtenue qu'avec une production minimale de 1000 exemplaires la G.T.A. doit être mise effectivement sur le marché pour être vendue à des clients que ne sont pas nécessairement des coureurs : c'est ce qui explique que ce modèle doit être défini comme la base d'une voiture de compétition, et non comme une voiture de course. Autrement dit, telle qu'elle est cataloguée par l'usine, elle possède actuellement tout ce qu'il faut pour devenir compétitive, mais actuellement seulement, et ce n'est qu'après avoir subi un traitement spécial qu'elle obtiendra des résultats en compétition.

Les principales améliorations qu'apporte la G.T.A. par rapport au coupé G.T. sont : 1) Un allègement sensible, grâce à l'utilisation d'aluminium pour la construction de la carrosserie et à l'élimination systématique de tout poids jugé superflu (roues de 14 pouces en magnésium, calandre et équipement de l'habitacle simplifiés, batterie plus petite, etc...).

2) Une puissance accrue (115 CV DIN au lieu de 106 à 6000 t/mn). Celle-ci est obtenue par le montage de deux carburateurs Weber double-corps horizontaux de 45 de diamètre, au lieu de 40. Surtout, la culasse est cette fois à double allumage par deux bobines et un distributeur à deux linguets. Le collecteur d'échappement ne vient plus de fonderie : il est en tôle, de forme plus directe. La cylindrée (1 570 cc) et les cotes d'alésage et course (78 x 82) demeurant par ailleurs équivalentes.

Comme on peut le constater, le gain de puissance est relativement faible (9 CV). Mais le moteur, dans cette version, est susceptible de fournir plus de 160 CV à 7400 t/mn, chiffre qui ne pourrait être obtenu avec les petits carburateurs et la culasse à simple allumage. Donc, l'intérêt de ces transformations sera plus grand en compétition que pour une utilisation normale. Par contre, la réduction de poids (de l'ordre de 200 kg) se fera sentir dans les deux cas : elle est en définitive l'élément prépondérant dans l'augmentation des performances. Sur le plan de la tenue de route, on a cherché à diminuer le poids non-suspendu : les roues sont de plus petit diamètre à jambes larges, en magnésium, et reçoivent des pneus Pirelli Cinturato 165 HR 14 (au lieu de 155 x 15 pour la G.T.), mettant ainsi sur la route une surface de gomme sensiblement accrue. D'autre part, la suspension a été nettement durcie.

Les freins sont toujours à disques Dunlop sur les quatre roues, mais ils sont cette fois dépourvus de système d'assistance. La direction est inchangée (par vis et galet), ainsi que la transmission : mêmes rapports dans la boîte à cinq vitesses, couple conique identique (9 x 41). Seul l'embrayage a été renforcé.

AU VOLANT

Un propriétaire de GT ne sera nullement dépaysé en montant à bord de la GTA. Les garnitures en skaï sont uniformément gris foncé, et si l'ensemble est triste, il est fonctionnel et sans doute peu salissant... La banquette arrière est fort mince, et ceux qui l'ont essayée s'en sont déclarés fort marris! Les sièges avant des baquets dans lesquels on peut s'installer sans difficultés spéciales : ils procurent un confort sans mollesse, et un soutien satisfaisant. De nombreux détails dénoncent avec quel soin la chasse au poids a été menée : poignées de portières et manivelles lève-glaces en alliage léger poli; disparition de l'allume-cigares, des moquettes (au profit de tapis en toile d'aspect fragile d'ailleurs), des accoudoirs, des rangements aménagés le long des passages de roues. Le lave-glaces n'est plus actionné au pied, mais à la main. Par contre, on note la présence d'une lampe pour la lecture des cartes.

Le tableau de bord est identique à celui de la GT, c'est-à-dire qu'il est complet, à l'exception d'un ampèremètre et d'une montre. Sur le compte-tours, une zone rouge est apparue, commençant à 6250 t/mn. La nouveauté la plus apparente réside dans un volant de plus petit diamètre, dont la jante est en bois et les branches allégées par des trous : c'est très joli. Malheureusement, l'avertisseur est toujours installé sur le moyeu.

En définitive, la finition est sans doute résolument dépourvue de toute fantaisie ou luxe : elle est cependant correcte. La position de conduite, pour sa part, est plutôt améliorée, surtout pour les conducteurs de très grande taille. De plus, on est assis plus haut, ce qui améliore sensiblement la visibilité vers l'avant.

La soute à bagages est identique et satisfaisante. La consommation étant accrue (15 litres au cent kilomètres en exploitant le moteur au mieux), l'autonomie fournie par le réservoir de 45 litres diminue proportionnellement. Au traitement de la calandre près(d'ailleurs peu heureux : la grille de protection du radiateur ressort davantage des Arts Ménagers qu'Automobiles), la carrosserie est exactement semblable à celle de la GT. Mais esthétiquement, la GTA nous paraît beaucoup mieux réussie grâce aux roues plus petites et aux pneus plus gros, qui équilibrent beaucoup mieux l'ensemble. Pour compléter l'identification, n'oublions pas les trèfles à quatre feuilles sur fond triangulaire blanc qui ornent les flancs et l'arrière de la voiture.

EN VILLE

La GTA possédant un caractère sportif accusé, nous étions curieux de connaître son comportement en ville. Nous avons été heureusement surpris, tant elle s'y montre docile. Le mérite en revient sans doute au double allumage qui procure au moteur une souplesse nettement supérieure à celle de la GT. Le ralenti est régulier (1000 t/mn) et l'on peut appuyer sans précaution sur l'accélérateur dès 2500 t/mn sans provoquer un trou de carburation ou cliquetis. Il faut d'ailleurs remarquer que les bougies employées sont des Lodge "Golden" qui sont beaucoup moins froides que les EL 47 montées sur la GT, ce qui peut à priori sembler paradoxal. La reprise est franche, et les vibrations que l'on peut constater sur le moteur normal ont ici disparu. Par contre, on devra s'accommoder d'une pédale d'embrayage dure et de freins glissants à basse vitesse.

Surtout, le principal inconvénient d'une GTA urbaine réside dans la carrosserie en aluminium, qui semble susciter parmi les badauds, un nombre extraordinaire de "tâteurs" : c'est à qui évaluera du pouce (timides) ou de la main (hardis), la fermeté de la suspension ou l'épaisseur des tôles... désespérant, mais insoluble.

SUR LA ROUTE

Malgré sa meilleure volonté, la SOFAR n'avait pu nous confier qu'une voiture accusant 2500 kilomètres, c'est-à-dire insuffisamment rodée. C'est pourquoi nous n'avons pu obtenir des mesures valables, tant en accélérations qu'en vitesse de pointe. Cependant, prenons la responsabilité de dire que les premières nous ont paru avoir progressé plus que la seconde, ce qu'il reste est tout à fait logique, la réduction de poids les affectant plus particulièrement. Nous croyons la voiture capable de battre nettement les 32 secondes au kilomètre arrêté, et de dépasser les 180 km/h.

Le niveau sonore est certes plus élevé que dans la GT, mais peu le bruit émis par l'échappement, s'il est plus sec, est aussi plus agréable.

Le ciel ayant continuellement ouvert ses vannes pendant toute la durée de notre essai, nous n'avons pu juger la tenue de route sur sol sec. Sur le mouillé, elle s'est avérée délicate, particulièrement lorsque la chaussée n'offre pas une surface bien lisse. Dans ces conditions, il n'est pas facile d'éviter le patinage des roues arrière sous l'effet de l'accélération, et il faut être prêt à contrôler les écarts d'un train arrière volontiers facétieux. Par rapport à la GT, et malgré les pneus plus larges, cette tendance est accusée.

Naturellement, le confort n'a rien gagné du durcissement des amortisseurs et du montage des jantes larges. Les réactions de suspension sont sèches, et des coups de raquette du train arrière peuvent être ressentis. Il est évident qu'à ce point, les inconvénients de l'essieu rigide deviennent plus apparents et, sans vouloir donner de conseils aux techniciens d'Alfa Romeo qui sont certes, gens compétents, on peut regretter qu'ils n'aient pas cru devoir monter sur cette voiture la suspension arrière indépendante de la GTZ, par exemple... Les freins, pourvu que l'on ne craigne pas d'avoir à appuyer fortement sur la pédale, se révèlent efficaces à haute vitesse. Il est bon que le servo ait été supprimé : la progressivité s'en trouve accrue.

L'échelonnement de la boîte de vitesses, à 6250 t/m, est rationnel et permet les maxima suivants (lus)
1re : 65-2e : 95-3e : 130-4e : 160

GTA COMPETITION

Extérieurement, on peut noter trois différences entre la vitesse de course et la normale :

1. Des pneus " Racing" Dunlop 550 x 14 plus gros.
2. Un échappement à sortie latérale.
3. L'orifice de remplissage du réservoir dépassant du couvercle de malle arrière, équipé d'un bouchon à ouverture rapide. Ceci s'explique par le montage d'un réservoir supplémentaire de 55 litres dans la soute à bagages.

Dans l'habitacle, le seul indice est constitué par un robuste arceau de protection en tube, certainement efficace en cas de capotage. (Sous le capot, on constate le montage d'un radiateur d'huile, à côté et sur le même plan que le radiateur d'eau). Tout cela est bien peu, mais il ne faut pas se fier aux apparences ! Pour s'en convaincre, il n'est que d'actionner la clé de contact : un vacarme de tous les diables se déclenche alors, et l'on comprend instantanément qu'il n'est plus question d'aller faire son marché avec cette GTA là... L'échappement latéral est du reste si bruyant que le pilote est absolument obligé d'utiliser des boules Quiès pour se protéger!

Avant de nous lancer sur l'anneau de Montlhéry, le mécanicien de l'usine nous donne ses recommandations : régime maximal : 7400 t/m. L'huile ne doit pas dépasser 90°, l'eau 80°, la pression d'huile doit se stabiliser à 4 kg. les pneus sont gonflés à 2,2 kg à l'avant, 2,4 kg à l'arrière. La puissance maximale du moteur mis au point par Auto Delta ne nous est pas dévoilée avec précision : cependant, 160 CV semble être un chiffre acceptable. Quant au couple maximal, il s'établirait à 22 m/kg : impossible pourtant de savoir à combien de tours. le couple cône est 9 x 43.

Après quelques tours pour stabiliser les températures, nous commençons à monter les intermédiaires : aussitôt, nous nous rendons compte que le lévrier s'est transformé en tigre ! (Surtout, n'y voyez aucune allusion publicitaire...). Le moteur déborde littéralement de puissance à tous les régimes. Le compte-tours grimpe avec une facilité étonnante. Et les mesures vont confirmer ces impressions :

400 m départ arrêté (seul à bord) : 15"

1000 m départ arrêté (seul à bord) : 28" 1/5

Ceci représente donc un gain de près de six secondes au kilomètre par rapport à une GT normale, de trois secondes par rapport à une TI Super Bosato. ET l' on est à moins d'une seconde du temps d'une Mustang Rallye!

Les maxima lus sur les intermédiaires (à 7400 t/m) sont :

1re : 85-2e : 125-3e : 165-4e : 200

L'échelonnement des rapports est donc, comme il se doit, très rapproché.

Sur l'anneau qui ne se prête que de mauvaise grâce à ce genre d'exercice, nous avons réalisé 199,147 km/h, ce qui représente une vitesse corrigée de 205,409 km/h à 7400 t/m. Cependant, en conditions parfaites, il est probable que cette voiture approche 210 km/h en palier. Pour une 1600 cc "Tourisme"(?) ce résultat est lui aussi tout à fait remarquable.

CONCLUSION

Il apparaît donc qu'un écart substantiel sépare ces deux GTA. Si l'on est prêt à quelques sacrifices sur le plan du confort, la version normale, sensiblement plus nerveuse et un peu plus rapide, conviendra certainement aux propriétaires de GT désirant avoir des performances accrues tout en conservant un véhicule susceptible de leur donner satisfaction dans les conditions d'utilisation les plus diverses, même à l'embouteillage à l'autoroute.

La version compétition, c'est une toute autre histoire. Elle voyage sur camion, en vraie voiture de course qu'elle est. Elle bénéficie d'un rapport poids-puissance extraordinairement élevé, certainement le meilleur de la catégorie Tourisme à ce jour. Ainsi, Alfa Romeo est à nouveau en mesure de disputer la victoire absolue à des voitures de cylindrée beaucoup plus forte.

Avec l'aimable autorisation de :



Pour information, les résultats de la GTA normale mesurés par la Revue Automobile (RA/AR) sont les suivants :

Vitesse maxi 189,4 km/h

Accélération de 0 à 100 km/h 8,8 sec.

Le km départ arrêté : 29,9 sec.



Junior 1.3/1.6 la Giulia che vince

La vostra GT Junior è
identica per linea,
arditezza sportiva e sicurezza
alla GTA 1300 Junior
che nel 1971 ha vinto il Cam-

pionato Europeo Turismo.
Con qualcosa in più:
la silenziosità, il conforto
e le finiture di una macchina
da grandi viaggi.

Alfa Romeo

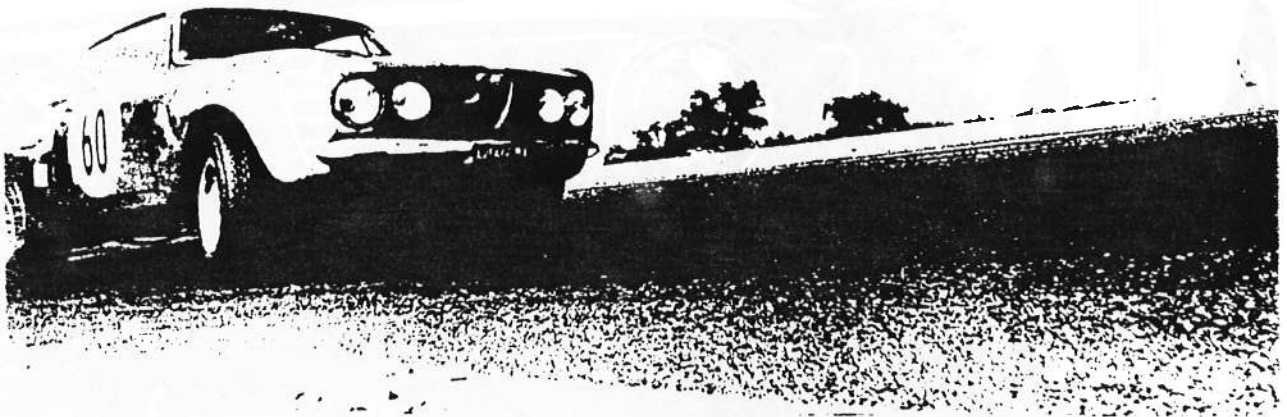
ESSAI HAUTE PERFORMANCE

L'ALFA GT Am

paru dans **VIRAGE - AUTO** janvier 1971

par

**Pierre Dieudonné
J.-C. Francolon
J.M. Curien
M. Bertier**



Dans le cadre du Tour de France, 5.850 kilomètres dont 1250 en épreuves de vitesse : des conditions d'essai exceptionnelles.

Lorsque le public voit s'affronter des voitures qu'il identifie au premier coup d'oeil, il ne peut qu'être captivé par la course, d'autant plus qu'elle lui paraît plus accessible. C'est ce qui explique le succès des compétitions pour voitures de tourisme spéciales qui, si elles ont toujours recueilli un certain intérêt, évoluent maintenant vers des développements passionnants. Sur le plan industriel, la concentration des marques aboutit à la coexistence de groupes puissants dont les modèles, souvent très semblables, peuvent prendre un avantage certain au point de vue publicitaire dans de grandes confrontations comme les courses de stock-cars ou la série Trans-Am aux U S A et comme le Challenge Européen des voitures de tourisme. Bien que freinée dans son évolution par un règlement trop compliqué, cette intéressante compétition attire depuis plusieurs années les efforts de constructeurs comme Fiat avec Abarth, BMW avec Alpina et Schnitzer, Alfa Romeo avec Autodelta et Ford avec Alan Mann puis Jochen Neerspach. Cette année, le Challenge Européen des voitures de tourisme a été marqué par la domination de l'excellent pilote hollandais Toine Hezemans qui, au volant de son Alfa Romeo GT Am 2 litres, est parvenu à devancer au classement final des voitures sensiblement plus puissantes comme les Capri de Ford Cologne et les BMW 2800 CS.

Modèle dérivé de l'Alfa Romeo GT de production, la GTA avait entamé une brillante carrière en version 1600 cm³ avant d'être supplantée par les Ford Cortina Lotus, puis par les Escort plus légères. Reprenant le moteur Giulietta, Autodelta porta ensuite ses efforts sur la catégorie 1300 cm³ avec la GTA Junior mais malgré la valeur des résultats obtenus sur le plan technique, leur retentissement n'avait aucune commune mesure avec les répercussions d'une victoire absolue. Aussi la maison milanaise décida-t-elle de frapper un grand coup en 1970. La conjoncture était d'ailleurs favorable puisque de nouvelles réglementations plus strictes éliminaient les invincibles Porsche 911 (voir Virage-Auto de janvier 1970) des courses pour voitures de tourisme et interdisaient des extrapolations compliquées comme l'alimentation par turbo-compresseur qui avait permis à BMW de remporter le Challenge Européen 1969 (voir Virage-Auto d'avril 1970). On se souvient qu'Autodelta avait aussi élaboré une GTA à compresseur et si cette voiture très spéciale n'avait jamais obtenu des résultats probants, son étude et les nombreux problèmes rencontrés au cours de son développement avaient certainement permis de tirer d'intéressantes conclusions au point de vue de la robustesse mécanique du 4 cylindres Alfa. Dans différentes épreuves disputées l'an dernier, on vit apparaître une GTA dont le moteur expérimental 2 litres était dérivé de celui de la 1750 et on apprit par la suite que son homologation avait été demandée avec toute une série d'accessoires destinés notamment à élargir considérablement les passages d'ailerons de la GT Veloce de manière à pouvoir l'équiper des grosses roues en alliage léger des prototypes 33, dont la jante d'un diamètre de 13 pouces (33 cm) possède une largeur de 9 pouces (22.8 cm). Cinq de ces GT Am avaient été engagées dans le dernier Tour de France et c'est ainsi que j'ai pu réaliser cet essai dans des conditions exceptionnelles, totalisant environ 5.850 km dont 1.250 en épreuves de vitesse.

Honnêtement, je ne pensais pas qu'une Alfa GT Am conçue pour les courses en circuits, avait de grandes chances de terminer une épreuve aussi longue et pourtant celle que Giorgio Pianta - Giamba Alemani menèrent à la victoire au classement tourisme et à une très remarquable 7ème place absolue après de rudes combats rejoignit Nice dans le même état de fraîcheur mécanique que celui dont je partageais les commandes avec Jean-Marie Curien.

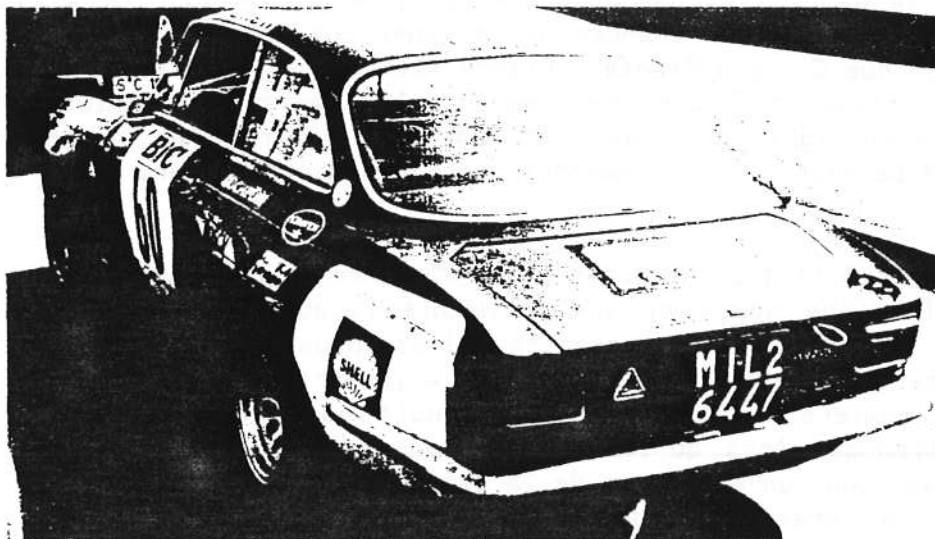
Les trois autres Alfa d'usine avaient été éliminées sur ennuis mécaniques et si Bernard Darniche avait de son plein gré risqué le rôle du lièvre en pourchassant les Capri plus puissantes, il est plus difficile de déterminer la part de malchance dans les abandons de Guy Verrier - Patrick Vanson (qui furent les premiers à abandonner sur ennuis de moteur comme plus tard Darniche - Demange alors qu'ils paraissaient ménager leur monture) et de Barailler-Fayel dont un engrenage de la boîte de vitesses rendit l'âme alors que les positions étaient solidement établies.



Les grosses roues des prototypes 33 abritées par les extensions d'ailes dorment à la GT Am un aspect massif mais contribuent surtout à sa tenue de route qui lui a valu de très nombreux succès.

L'ALFA 2 litres compense son poids relativement important (1.000 kg) par un comportement exceptionnel dans les virages les plus rapides.

Une caisse allégée lui viendrait pourtant bien en aide dans les côtes.

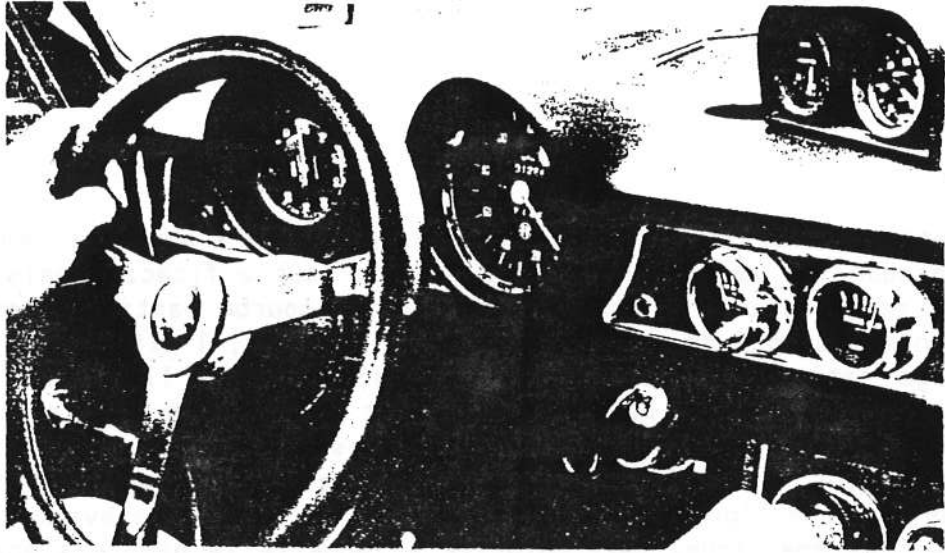


La présence des GT Am au départ du Tour de France se justifiait un peu comme celle des prototypes, davantage par leur potentiel de performances que par leur endurance et au moins un exemple préalable étayait cette opinion : Autodelta avait imposé des consignes de prudence à ses pilotes au départ des 24 Heures de Francorchamps et c'est au terme d'une course prudente où le régime moteur avait été limité à 6.500 tours/min. au lieu des 7.000-7.200 tours/min. généralement utilisés que trois des quatre GT Am engagées par le préparateur milanais avaient franchi la ligne d'arrivée, se classant 2ème, 3ème et 4ème derrière la grosse BMW 2800 CS de Huber-Kelleners. Porté à 2 litres par l'adoption de nouvelles chemises qui font passer l'alésage de 80 à 84.5 mm, le moteur 1750 en version GT Am bénéficie d'un accroissement de puissance de 116 ch. DIN à plus de 200 ch. annoncés par l'Autodelta et cette augmentation de plus de 70 % par rapport au modèle de série sollicite d'autant plus certains organes mécaniques qu'elle est partiellement obtenue par une élévation du régime de rotation. C'est ainsi qu'avec la course de 88.5 mm du moteur de 1750, la vitesse moyenne des pistons de la GT Am à 7.000 tours/min. dépasse 20 mètres par seconde, valeur qui peut être comparée à celle obtenue dans les moteurs de formule 1 actuels. Coiffé d'une culasse à double allumage et alimenté par injection indirecte Lucas, le 4 cylindres Alfa à deux arbres à cames en tête présente une souplesse et un étalement du couple réellement stupéfiant pour une voiture de compétition qui, à ce point de vue, se révèle même encore supérieure au modèle d'origine. Cette qualité de flexibilité mécanique fut certainement un atout déterminant dans une épreuve comme le Tour Auto car nous pouvions considérablement épargner la boîte de vitesses ainsi que notre potentiel nerveux en amorçant de fréquentes reprises en 5ème aux environs de 2.000 tours/min. dans les liaisons routières. Mais il n'empêche que les caractéristiques du moteur imposaient un choix difficile sur circuit et dans les courses de côtes car chaque centaine de tours/minute économisée au sommet de la gamme des régimes était impitoyablement sanctionnée par les indications du chronomètre. A Rouen, mon souci de ne pas dépasser 6.500 tours/min. à un moment où les positions étaient acquises m'obligeait à parcourir l'entièreté de la ligne droite précédant le virage de la Scierie en soulageant le pied de l'accélérateur, permettant aux Porsche 911 S Groupe 3 de laisser ma GT Am littéralement sur place, alors que dans les batailles du début de l'épreuve, elles n'avaient pu opposer aucune résistance sur les circuits Paul Ricard, d'Albi et de Pau. L'option à prendre m'apparut encore plus délicate trois jours plus tard, lorsque après avoir suivi Pianta pendant la moitié du premier tour de course à Clermont-Ferrand, nos deux Alfa abordèrent roues dans roues la remontée dont les larges courbes peuvent se négocier pied au plancher sans la moindre difficulté de pilotage. A ce stade du déroulement du Tour Auto, nous étions confortablement installés aux deux premières places du classement tourisme et l'écart qui nous séparait était suffisant pour que nous ayons l'un et l'autre peu à gagner et tout à perdre.

Lorsque je vis l'aiguille de mon compte-tours dépasser 6.400 tours/min. au cours d'une montée en régime rendue laborieuse par la déclivité, j'enclenchai la cinquième Pianta, choisit de conserver la quatrième : arrivés au sommet de la côte, plusieurs longueurs nous séparaient. En courses de côte, le dilemme était encore plus cruel car si la GT Am possède un équilibre et une tenue de route qui en font une voiture de circuit exceptionnelle, elle traîne en montagne l'handicap d'un poids important pour la puissance dont elle dispose : environ 1.000 kg pour la version Tour de France qui différait principalement des versions piste par un échappement à trois pots en remplacement des sorties latérales trop bruyantes et par le montage de pare-chocs en aluminium qui nous avaient été imposés à quelques heures du départ, nous privant ainsi des perceurs anti-brouillards dont le système de fixation utilisait les attaches. Bien que notre voiture possédait des performances strictement identiques à celles des autres GT Am comme je pus m'en rendre compte notamment à Clermont-Ferrand, je n'ai jamais eu l'impression d'être propulsé par 200 chevaux, particulièrement dans les courses de côte où les accélérations en sortie de virages manquaient parfois nettement de vigueur.

Connaissant les caractéristiques du moteur, le poids apparaît donc comme un ennemi particulièrement implacable puisqu'il incitait à exploiter les régimes où la sécurité mécanique n'est plus garantie, particulièrement dans l'ardeur d'un combat avec une meute de Porsche capables de rattraper en côte le temps perdu à cause de leur moins bonne tenue de route sur les circuits. Avec son train arrière bien guidé par une coulisse verticale et les grosses roues de 33, le comportement routier de l'Alfa GT Am donne une leçon cinglante à tous ceux qui croient encore naïvement qu'un essieu arrière rigide est un archaïsme forcément inférieur à une suspension par roues indépendantes.

Pour les courses en circuits, notre Alfa était initialement chaussée de pneus Firestone pour sol sec qui semblaient offrir une adhérence très légèrement supérieure à celle des Dunlop montés par la suite. Mais ils paraissaient aussi plus fragiles ainsi qu'une crevaison survenue sur le circuit d'Albi parsemé de gravillons tenterait à le prouver. Sur les parcours routiers et en courses de côte, nous utilisions d'excellents Michelin TA 3 qui, sur les revêtements imparfaits, constituent un compromis infiniment meilleur que les véritables Racing car leur souplesse permet de filtrer les vibrations dont les conséquences peuvent être néfastes au cours des longs rallies. Identique sur les quatre roues, la pression des pneus qui nous avait été recommandée par les mécaniciens d'Autodelta favorisait un comportement légèrement sous-vireur que je ressentis comme un handicap sur certains tracés sinueux, notamment à Pau, dans la descente de Charade et dans toutes les épingles à cheveux où l'inscription posait de réels problèmes dès qu'on tentait de les aborder très rapidement, particulièrement celle du Nouveau-Monde à Rouen.



L'habitacle conserve l'apparat de la série mais il est pourvu des équipements utiles pour la course :

volant de petit diamètre garni de cuir, compte-tours mécanique plus précis, console avec ampèremètre et manomètre d'huile.

Le sort des PORSCHE 911 S groupe 3 dépendait du nombre de tours/min qu'on voulait bien lâcher.

Nettement plus rapides en lignes droites lorsque l'ALFA gardait une prudente réserve, elles perdaient tout leur avantage dans les parties sinueuses.



Cette caractéristique légèrement sous-vireuse s'accroît en cours d'épreuve lorsque les amortisseurs perdirent de leur efficacité mais elle permettait en revanche une vitesse de passage en courbe particulièrement impressionnante. Equipée de disques ventilés à l'avant, l'Alfa GT Am possède un freinage satisfaisant compte tenu de son poids : Il fallut la chaleur, les sollicitations de Pau et un circuit de commande qui avait besoin d'être purgé pour provoquer quelques légères baisses d'efficacité. On retrouve aussi sur la GT Am une caractéristique typique des anciennes GTA sous la forme d'une légère tendance au louvoiement des roues avant lors d'un freinage très énergique, particularité à laquelle le pilote s'adapte sans peine. Mais c'est incontestablement le démarrage du moteur dans la fraîcheur des matins qui nous a causé le plus d'ennui. La batterie de notre voiture était trop faible pour permettre au démarreur d'entraîner le moteur à une vitesse suffisante et si le réglage ne nous avait pas permis la mise en marche à la poussette dans les parcs fermés, nous aurions dû abandonner dès le 2ème jour de course. Les autres GT Am ne connurent jamais ce problème mais celle de Pianta en particulier était équipée d'accumulateurs plus énergiques. En épreuve de vitesses, les GT Am consommaient à peine 20 litres de supercarburant par 100 km, ce qui dénote une sobriété peu commune si on tient compte des performances réalisées. Après les premières heures de fonctionnement, la consommation d'huile des moteurs devint plus importante et elle se stabilisa à la quantité raisonnable d'environ un demi-litre par course de 150 km en circuit.

Indépendamment des opérations de routine, notre voiture nécessita au terme de la première étape un réglage de l'injection qui n'avait pu être effectué avant le départ et dont le résultat se fit nettement sentir. Parmi les autres interventions des mécaniciens, relevons principalement un unique changement des plaquettes de freins, la réparation d'un court-circuit qui avait été provoqué par les mouvements du cric dans le coffre et le remplacement d'une ampoule de phare. Comme incidents de course pendant les épreuves chronométrées, citons une crevaison à Albi, un arrêt au Mans pour retirer la bande adhésive qui protégeait trop efficacement le refroidisseur d'huile et quelques secondes perdues pour dégager un bidon de balisage coincé dans un passage d'aile après une touchette sur le circuit de Dijon.

Invincible dans la catégorie 2 litres où elle repousse assez facilement les assauts des BMW 2002, l'Alfa GT Am victorieuse du Challenge Européen devra affronter l'an prochain des équipes qui se seront vraisemblablement réorganisées et parmi lesquelles les BMW 2800 CS, les Opel Commodore de Steinmetz et les Capri de Neerspach seront certainement ses plus dangereuses rivales. L'homologation des Porsche 911 S 2.2 litres en tourisme paraît acquise et la lutte deviendra à nouveau inégale. Dans sa forme actuelle, l'Alfa peut encore bénéficier de l'homologation d'une caisse allégée qui lui fera le plus grand bien et l'ingénieur Chiti est certainement en mesure d'entreprendre de nouveaux développements mécaniques s'il le juge nécessaire. Mais ces améliorations pourraient-elles suffire à combler l'handicap de cylindrée des Alfa par rapport aux autres touristes de plus en plus costauds ? Dans quelques semaines, les premières courses d'une saison sans doute encore plus passionnante nous livreront la réponse.

De la GT/Am



la puissance des nouvelles

2000

GT Veloce et Spider Veloce

Les nouvelles 2000 GT Veloce et Spider Veloce sont nées "grandes" puisqu'elles dérivent de la GT/Am, championne d'Europe 1970 et résument toute l'expérience de la 1750. Elles sont mêmes plus puissantes et encore mieux dotées pour la sécurité et le confort. Elles atteignent le plus haut niveau de comparaison de toutes les voitures sportives de même catégorie.

L'Alfa Romeo participe — depuis toujours — à des centaines de courses chaque année et l'on peut dire que chaque course est un succès. La 2000 dans le modèle Berlina, GTV et Spider comme la GT/Am, qui a la même structure et la même ligne que la GTV, ont participé.

pendant ces dernières années, à de très belles compétitions sur piste et sur route.

Voilà une liste de victoires.

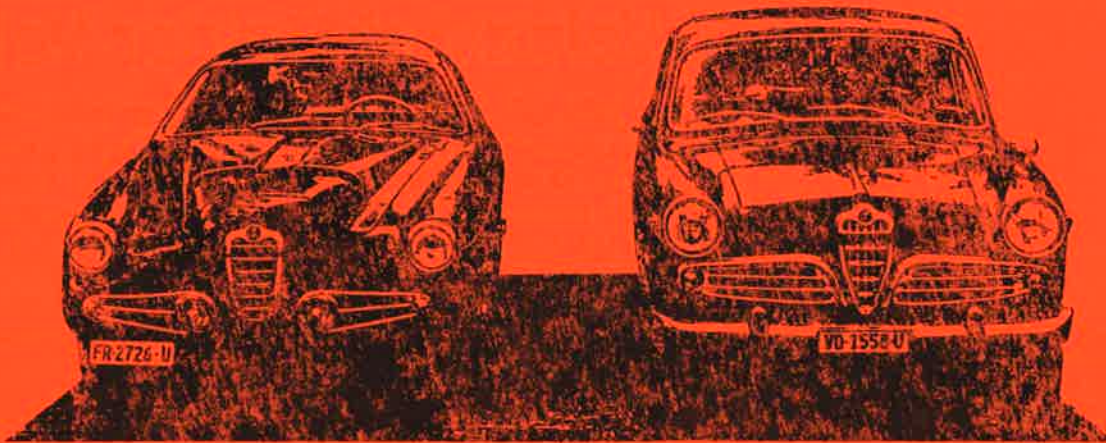
1970

4 heures de Monza 1er absolu (Hezemans)
Trophée d'Autriche 1er cat. Tourisme cl. 2000 (Hezemans)
Grand Prix de Budapest 1er absolu (Hezemans)
Grand Prix de Brno 1er absolu (Hezemans)
Tourist Trophy 1er cat. Tourisme cl. 2000 (Hezemans)
6 heures de Nürburgring 1er absolu (De Adamich/Picchi)
24 heures de Francorchamps 1er cat. Tourisme cl. 2000 (Pinto/Berger)
Trophée de Zandvoort 1er absolu (Picchi)
4 heures de Jarama 1er absolu (Hezemans)
Erzherzog Johan Pokal 1er absolu tourisme (Krammer)
Prix de Stiria 1er absolu Tourisme (Krammer)
Coupes int. en côte de Stainz 1er absolu tourisme (Krammer)
Coupes de Belgique à Zolder 1er absolu gr. 2 (Franck)
Course de côte de Tros Marets 1er absolu (Berger)
Grand Prix de Paris 1er gr. 1-2-3 (Larrousse)
Rallye de Lorraine 1er gr. 1-2-3 (Barailler/Flavigny)
Circuit de Dijon 1er gr. 1-2-3 (Larrousse)
Circuit Paul Ricard 1er gr. 1 et 2 (Barailler)
Ronde Cevenole 1er gr. 1-2-3 (Barailler)
Tour de France 1er gr. 2 (Pianta/Alemanni)
Critérium des Cévennes 1er gr. 2 (Constan/Todi)
Int. Adac - 300 Km du Nürburgring 1er gr. 2 jusqu'à 2000 cc. (Schultz)
Int. Adac Eggbergrennen 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 cc. (Schuler)
Adac - Spessart - Bergrennen 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 cc. 1er absolu Tourisme (Schüler)
Adac - Flugplatzrennen Neuhausen 1er gr. 1-2 cl. jusqu'à 2000 (Weizinger)
Int. DMV Rhein Pokal Rennen Hockenheim 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Hessel)
Flugplatzrennen Schweningen 1er absolu gr. 2 (Weizinger)
Adac - Slalom « Rot-Weiss Köln » 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Deussen)
Rhein Pokal Rennen Hockenheim 1er gr. 2 jusqu'à 2000 (Hessel)
Trophée à Zandvoort 1er absolu (Picchi)
Course de côte Camerigersberg-Lindsburg 1er absolu gr. 2 (Hezemans)
1000 miles de Interlagos S. Paulo 1er absolu (Diniz/Diniz)
1971
Rallye International Neiges et glace 1er tourisme gr. 2 cl. 1600-2000 cc. (Balas)
4 heures de Monza 1er absolu 1er II division (Hezemans)
Course de côte de Galapagar 1er absolu gr. 2 (Barrios)
Coupe d'Albi du printemps 1er absolu gr. 2 et 1er cl. jusqu'à 2000 (Mauries)
12 heures de Interlagos 1er absolu (Diniz/Diniz)
Course de Pâques à Zandvoort 1er cl. jusqu'à 2000 cc. (Chiotakis)
Coupe du Nogaro 1er absolu gr. 2 (Mauries)
300 Km. du Nürburgring 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Hessel)
Coupe A.C. Verone 1er gr. 2 cl. 2000 (Colzani)
Course de côte Frankenwald 1er absolu (Isert)
Coupe du Piémont A.C. Turin 1er gr. 2 cl. 2000 (Zanetti)
Coupe de Spa 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Franck)
Bassano-Montegrappa 1er tourisme spécial cl. 2000 (Finotto)
Grand Prix de Brno 1er II division (Hezemans)
Rallye International Féminin Paris-St. Raphaël - 1er gr. 2 (Vallet/Rodi)
Nagrada Zagreba 71 1er absolu (Strek)
Vittorio Veneto-Cansiglio 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Finotto)
Course de Pentecote - Zandvoort - 1er absolu Tourisme spécial (Chiotakis)

Coupe Sita 1er gr. 2 cl. 2000 (Zanetti)
Tolmezzo-Verzegnis 1er gr. 2 cl. 2000 (« Petain »)
Trophée Autosprint 1er absolu (Zeccoli)
10ème coupe Allipiano de Asiago - 1er tourisme sp. cl. 2000 (« Petain »)
Gedaechtnisrennen J. Rindl 1er gr. 2 jusqu'à 2000 (Ertl)
Course au col de la Maddalena 1er gr. cl. 2000 (Finotto)
Sarnana Sassotetto 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Finotto)
Trophée Pétrole Espagnol 1er absolu gr. 2 (Barrios)
Course à Salisburgo 1er gr. 2 cl. jusqu'à 2000 (Krammer)
Course en côte de Behamberg 1er absolu tourisme gr. 2 (Krammer)
Course en côte de Alpi 1er absolu tourisme gr. 2 (Krammer)
Course de circuit de Salzburgring 1er absolu (Krammer)

1972

Championnat absolu tourisme de El Salvador (Jamsal)
Championnat conductrices du Belgique (Christine Beckers)
Rally International Bayonne-Côte Basque 1er absolu gr. 1 (Debussy Donnefoy)
Championnat Saloon Car de l'Afrique du Sud (Cheiz)
Coupe Carri 1er absolu (« Pal Joe »)
Rampa da Pena 1er absolu (De Souza)
Course de Vila do Conde 1er absolu (Sa Nogueira)
Grèce - Course en côte de Voula 1er absolu (Moschous)
Ronde Cevenole 1er absolu (Lepoutre)
Course en côte de la Maddalena 1er gr. 1 cl. 2000 (Squassina); 1er gr. 2 cl. 2000 (Daveri)
Bressanone-S. Andrea 1er gr. 1 cl. 2000 (Selvatici); 1er gr. 2 cl. 2000 (Pittini)
200 miles du Norisring 1er gr. 2 cl. 2000 (Isert)
Course de tourisme à Zellweg 1er gr. 2 cl. 2000 (Derflinger)
24 Heures de Francorchamps 1er II division (Ballot Lena/Lagniez) et 1er Coupe du Roi
Aéroport de Innsbruck 1er gr. 1 cl. 2000 (Koenig)
Internat. Rundsreckenrennen Ulm 1er gr. 2 cl. 2000 (Isert)
Circuit Donnybrook à Brainerd U.S.A. 1er cl. U-2 jusqu'à 2 litres (Kwech)
Course en côte du Monte Pellegrino 1er gr. 1 cl. 2000 (Jemma)
Flugplatzrennen Niederstötten 1er gr. 2 cl. 2000 (Isert)
Coupe Sita 1er gr. 1 cl. 2000 (Jemma)
Trophée Scarlotti Sarnano-Sassotetto 1er gr. 1 cl. 2000 (Stefaneli)
Trophée TVE Jarama 1er absolu gr. 1 (Sa Nogueira)
Grand Prix de Chimay 1er gr. 1 cl. 2000 (Bertinchamps)
Trophée Mobil Economy Run 1er absolu (Legrand/Escande)
1000 Km Rennen Nürburgring 1er gr. 2 cl. 2000 (Weizinger/Gleich/Hessel)
Castrol Championship 1er absolu gr. 1 (Clark)
Montlhéry - Coupes de l'U.S.A. 1er absolu tourisme (Barrios)
Penang Grand Prix 1er absolu (Poon)
Rally du Mont Blanc 1er absolu gr. 1 (Lagniez/Terry)
Rallye Paris-Raphaël 1er absolu gr. 1 (Vallet/Benot)
Critérium Alpin 1er absolu gr. 1 (Andruet/Michel Petit)
Grèce - Circuit de Tatoi 1er absolu (Moschous)
Coupe Printemps Albi 1er gr. 2 (Barrios)
Grand Prix de Vienne 1er absolu gr. 2 (Marko)
Grand Prix Ouverture du Jarama 1er absolu (Barrios)
Rallye Lyon - Charbonnières - Stuttgart Solitude 1er absolu gr. 1-2-3-4 (Larrousse/Dreyfus)



Registre Suisse

LE REGISTRE SUISSE ALFA-ROMEO REGROUPE
TOUTES LES VOITURES DE LA MARQUE AGEES
DE PLUS DE 15 ANS OU PRODUITES A MOINS
DE 4000 EXEMPLAIRES.

IL A POUR BUT LE MAINTIEN DES AUTOMOBILES
CLASSIQUES ALFA-ROMEO DANS LEUR ETAT
D'ORIGINE.

CASE POSTALE 196 1000 LAUSANNE 12 CHAILLY

TEL.

(021) 32.30.80.

(021) 781.25.72.