ALFA GT & GTV

Parmi les plus élégants coupés des années 1960, les Alfa GT et GTV peuvent même être utilisées tous les jours, comme le rappelle **Malcolm McKay**.

PHOTOS **TONY BAKER**







Points de rouille

1. Bas de caisse avant
2. Traverse, depuis les fixations de barre antiroulis
3. Bras de châssis, depuis les fixations des triangles sup.
4. Ailes et passages de roues intérieurs/extérieurs
5. Entourage de pare-brise
6. Bas de caisse, int. et ext.
7. Portes
8. Planchers, y compris extrémité de la traverse centrale
9. Ailes et entourage de lunette arrière
10. Bas de caisse arrière, réservoir, plancher de coffre



La **boîte cinq rapports** est bonne, mais s'use au niveau des synchros de deuxième et troisième. Elle peut sauter en marche arrière.



L'aménagement intérieur a changé avec les nombreuses variantes. Il existe des kits de réfection pour les sièges de base.

C'est à 22 ans que Giorgetto Giugiaro a dessiné pour Bertone le coupé Alfa Giulia. Il fait partie des plus beaux dessins automobiles tout en étant parmi les voitures les plus satisfaisantes à conduire de années 1960, et très utilisables aujourd'hui. Son cœur est constitué d'un superbe moteur tout alu, à chemises humides, deux ACT et soupapes d'échappement au sodium. La Sprint GT était en avance sur son temps, avec une boîte cinq rapports, une suspension bien pensée, des freins à disques, des sièges inclinables et un style moderne.

Les 1300 sont moins brillantes mais restent très vivantes et, si les 1750 GTV sont les plus recherchées, les 2000 GTV offrent aujourd'hui le meilleur agrément en usage courant, grâce à leur moteur plus puissant et leur couple généreux. Avec un bruit caractéristique et plutôt grisant, tous les modèles s'insèrent facilement dans la circulation actuelle. La 1750 GTV est encore aujourd'hui le modèle le plus cher, mais la 2000, longtemps en retrait, est maintenant quasiment au même niveau de prix.

La famille a compté de nombreuses évolutions de détails, mais la refonte esthétique la plus importante a eu lieu lors du lancement de la 1750 GTV. Elle a perdu l'avant à fente supérieure dite "boîte aux lettres", tout en gagnant une calandre quatre phares, des butoirs de pare-chocs, un alternateur, une barre antiroulis à l'arrière et des jantes et pneus de 165x14 au lieu de 155x15. L'habitacle recevait du vrai bois et de beaux (mais fragiles) sièges baquets.

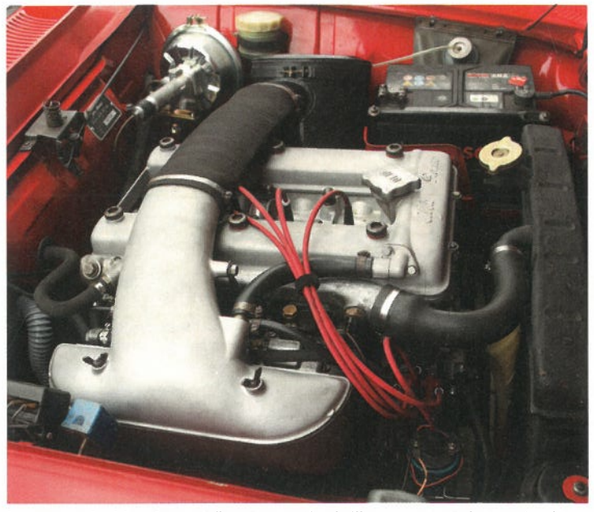
Pour l'acheteur actuel, il est important d'inspecter la voiture pour détecter les éventuelles traces de rouille. "Elles rouillent partout au-dessous du genou", précise Jamie Porter, spécialiste de la marque. Il faut vraiment se glisser sous la voiture pour évaluer correctement l'état. Toutes les autres considérations sont secondaires, car la mécanique est solide, fiable et facile à réparer, avec une bonne disponibilité des pièces. Si vous êtes attaché à l'origine, méfiez-vous des "bitzas" dotées de moteurs incorrects ou d'intérieurs et garnitures modifiés, sans parler des fausses GTA. Vérifiez les traces de chocs, car la structure s'arrête au-dessus des roues arrière. Un choc arrière peut déformer la caisse, qui est alors difficile à redresser. Attention aux voitures munies d'un crochet d'attelage et vérifiez la courbure des bas de caisse : ils ont été parfois réparés avec des panneaux plats.



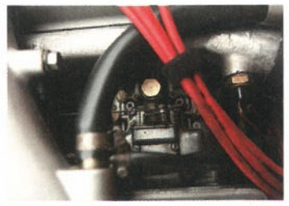
Avant revu sur la 1750, une des versions les plus recherchées.



De Adamich et Zeccoli ont remporté les 500 Km de Snetterton 1966 avec une GTA.



Le moteur double arbre est d'une conception brillante, avec une bonne circulation d'eau et des soupapes d'échappement au sodium, et il supporte le carburant moderne. Le joint de culasse peut être défaillant (surveiller les fuites côté échappement). Un moteur usé peut être refait pour 3 000 €, avec pièces neuves.



Carburateurs, Weber, Solex ou Dell'Orto. Si ce sont des Solex usés, remplacez-les par des Dell'Orto. Les éléments incorrects sont fréquents.



Italien, le **circuit électrique** peut montrer des faiblesses ; la boîte à fusibles s'est déplacée à l'intérieur avec la 1750 GTV, améliorant la situation.



Le **système de frein** peut être complexe sur les modèles à double circuit, double servo avec une tringlerie sous le plancher susceptible de gripper.



Vérifiez **l'usure des bagues,** boîtier de direction, pivots, supports de ressorts, mais une caisse rouillée autour des fixations est plus problématique.