



Un essai détaillé  
de Bruno Godaert

# Alfa Romeo GT 2.0 JTS



## La concurrence

Audi A3 2.0 FSI Ambiente	25.090 €	4 m 21	150 ch
BMW 320 Ci Coupé	33.550 €	4 m 49	163 ch
Ford Focus 2.0 ST	25.300 €	4 m 17	173 ch
Hyundai Coupé 2-7 V6 FX-S	26.499 €	4 m 40	167 ch
Mazda RX-8 Challenge	29.499 €	4 m 44	192 ch
Mercedes Coupé Sport C200 K	29.282 €	4 m 35	163 ch
Opel Astra Coupé 2.0 T	24.790 €	4 m 27	200 ch
Peugeot 406 Coupé 2.2 S	29.330 €	4 m 62	160 ch
Renault Mégane RS 3 p.	30.000 €	4 m 23	225 ch
Toyota Celica 1.8 VTI-S	26.535 €	4 m 34	143 ch

## FURIEUSEMENT

### Faut-il tout automatiser ?

Le véhicule Ford C-Max dont vous avez pu lire l'essai récemment était équipé (en option) d'un système d'allumage automatique des phares. Impossible donc d'oublier de les allumer lorsqu'on passe à travers un tunnel routier en plein jour, par exemple. A priori une bonne idée, meilleure en toute hypothèse que la mise en marche – tout aussi automatique – des essuie-glaces que l'on retrouve sur de plus en plus de véhicules. Les réglages proposés ne nous conviennent jamais : soit trop tôt, soit trop tard, nous préférons donc de beaucoup choisir nous-même le moment adéquat pour les utiliser ! Mais le plus inquiétant est sans doute de savoir si on peut se fier à l'électronique. Dans le cas des feux, la réponse est, hélas, négative. Ramenant la voiture chez Ford avec notre convoyeur habituel, nous précédions la C-Max au volant d'une autre voiture. Un tunnel : nous voyons les feux fonctionner normalement dans notre rétroviseur. Puis, soudain, une forte averse de neige : tous les usagers mettent leurs phares... Sur la Ford, il ne se passe rien ! Il a fallu un arrêt et le fait que la C-Max s'est collée à notre pare-chocs pour que le système s'enclenche. Le conducteur, lui, ne s'inquiétait de rien, se reposant aveuglément (c'est le mot !) sur l'automatisme. En outre, il faut véritablement chercher pour remarquer un témoin quelconque d'avertissement. Quid le jour où un P.-V. est dressé ? Pourra-t-on plaider "C'est pas moi, Monsieur l'Agent, c'est l'auto" ? On en doute.

Bruno Godaert

## La marque

Henry Ford – paraît-il – levait son chapeau chaque fois qu'il croisait une Alfa. Plus tard, la publicité inventa le *virus* Alfa. Marque mythique et attachante, mais qui souffre d'une fâcheuse réputation de finition parfois bâclée et de fiabilité aléatoire. Les modèles récents sont en nette progression dans ces deux domaines.

## Le modèle

Une légende, cela se bâtit souvent sur quelques modèles qui ont marqué les esprits. La Giulietta Sprint, dessinée par Bertone en 1954 et la Giulia GT présentée en 1963 ont largement contribué au renom du constructeur italien. Ces petites sportives étaient basées sur des berlines déjà performantes. La 156 étant (enfin) parvenue à s'imposer, il était judicieux que Milan songe à introduire un modèle à image forte mais financièrement accessible : c'est fait avec la GT !

## Les versions

La gamme actuelle se compose de cinq versions. En entrée de gamme, l'on trouve les motorisations 2 l essence de 165 ch et 1.9 JTD de 150 ch en finition *Progression* respectivement à 28.000 et 26.800 €. Plus luxueux, l'équipement *Distinctive* est l'apanage du 2 l, 150 ch Selective (30.950 €), du 3 l 2, 240 ch (34.250 €) mais peut accompagner aussi le diesel 1.9 (28.600 €).



## La fiche technique

Longueur	4 m 49
Largeur	1 m 77
Hauteur	1 m 35
Empattement	2 m 60
Poids	1.320 kg
Coffre	320 à 905 dm <sup>3</sup>
Pneus	205/55 R 16
Réservoir	63 l
Moteur	4 cyl. en ligne
Cylindrée	1.970 cm <sup>3</sup>
Puissance	165 ch (121 kW) à 6.400 tr/min
Couple	206 Nm à 3.250 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	83 x 91 mm

## L'équipement (Progression)

Aide au stationnement	400 €
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable	série
Boîte automatique (sur Distinctive Selespeed)	1.950 €
Climatiseur automatique	série
Cruise control	série
Essuie-glace AR	non disponible
Intérieur cuir	1.150 €
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	550 €
Projecteurs au xénon + lave-phares	790 €
Rétroviseurs électriques + dégivrants	série
Roue de secours	temporaire ou kit gonflage
Siège AV réglable en hauteur	série
Système d'alarme	500 €
Allumage autom. phares	série
Système navigation	1.590 €
Télécommande	série
Toit ouvrant	non disponible
Volant réglable haut. et prof.	série
Radio CD	200 €

## Les chiffres

Vitesse maximale	216 km/h	Consommation sur route	6,8 l
De 0 à 100 km/h	8,7 s	Consommation mixte	8,7 l
Km départ arrêté	29,2 s	Prix achat	28.000 €
Garantie	2 ans, kilométr. illimité	Taxe circulation	319,84 €
Consommation urbaine	12,3 l	Taxe mise en circulation	2.478 €



## A l'arrêt



Dessinée par le centre de style Bertone, l'Alfa GT ne laisse personne indifférent. Vue de l'avant, la tradition est respectée avec une calandre stylisée accueillant fièrement le célèbre écusson. Relativement longue (4 m 48), la ligne est élancée grâce, e.a., à ses flans nervurés. A l'arrière, la surface vitrée réduite ne facilite sans doute pas la visibilité mais contribue à l'originalité du modèle. Bonne à l'avant, l'habitabilité est plus mesurée à l'arrière : mais c'est la loi du genre !

## Sur la route



Une vitesse maximale dépassant (largement) les 200 km/h, le 0 à 100 en moins de 9 s et le kilomètre départ arrêté ne demandant pas 30 s sont des performances plus qu'honorables (surtout pour un 2 litres) mais qui n'ont plus rien d'exceptionnel. C'est donc dans le plaisir de conduire, la précision du comportement et la rigueur des suspensions qu'une Alfa moderne peut se distinguer d'une quelconque berline de grande diffusion : contrat rempli en ce qui concerne la GT.

## Porte-monnaie



Achète-t-on ce type de voiture pour faire des économies... ou par envie ? La réponse est évidente : le 1 l 9 JTD tout *coupleux* et puissant qu'il soit est financièrement plus intéressant que le 2 l à injection directe d'essence, mais cela reste un *diesel* dont le son n'a rien de mélodieux. Certes, en optant pour l'essence, il faut accepter d'abreuver la cavalerie au plus cher et d'allonger à l'Etat une TMC exagérée. A moins de patienter pour le 1 l 8 annoncé...

## Le bilan

Profitez du temps où il nous est encore autorisé d'acheter des voitures avec le cœur plutôt qu'avec la raison ! Et, tant qu'à faire, pourquoi ne pas en profiter à fond ? Une Alfa GT, c'est d'abord une œuvre d'art ambulante. Mais au-delà du plaisir des yeux, il y a, dans le cas du 2 litres JTS, la satisfaction de disposer d'une motorisation noble, vraiment digne de cette voiture sportive. Oui, nous écrivons cela en sachant parfaitement que 90 % des clients belges (des sociétés ?) se tourneront vers le diesel. Nous assumons !