

# Essai de l'Alfa GT

Les amateurs de la marque veulent y croire. Leur marque fétiche a réussi son redressement, comme en témoignent les nombreuses nouveautés annoncées. Soutenu par d'importants investissements, le plan produit prévoit en effet de distiller, dans l'ordre, le lancement dès 2004 d'une 156 Station Wagon à 4 roues motrices (permanentes avec un différentiel central Torsen 40/60) et le remplacement en 2005 de l'actuelle 156, qui étreindra une nouvelle plate-forme reprise quelques mois plus tard par un nouveau coupé, lequel devrait s'appeler Brera et remplacer l'actuelle GTV.

Il faut aussi évoquer la mise en production de plus en plus probable des 8C Competizione (coupé ultrasportif biplace propulsion à moteur V8 central avant) et Kamal (un SUV, soit un 4x4 plus routier que tout autre chose). Mais revenons à notre GT présentée ici. Elle reprend donc la plate-forme et l'empattement de la 156 (2596 mm) lancée en 1997. C'est-à-dire qu'elle dispose de 4 vraies places et se positionne par là sensiblement au-dessus de la GTV (une 2+2 à très petites places arrière reposant sur un empattement de 2540 mm) lancée en 1994, mais qui continue à être produite.

4 vraies places

Comme celles de ses illustres devancières, les versions Sprint des Giulietta et Giulia, la robe de la GT est signée Bertone. Dans l'air du temps, le style est plutôt massif, avec une ceinture de carrosserie très haute, qui permet notamment de ménager un coffre généreux pour la catégorie (de 320 à 905 l banquette rabattue), sous le plancher duquel se cache une roue de secours galette. Le cousinage avec la 156 apparaît de façon beaucoup plus évidente vu de l'intérieur, avec une planche de bord bien finie et assemblée au dessin très proche de celui de celle de la berline. Un rapide tour par les places arrière nous permet de constater que si l'espace aux jambes est largement suffisant pour des adultes, la garde au toit plutôt réduite (le pavillon est 5 cm plus bas que celui de la 156) en limitera l'usage aux personnes dont la taille est inférieure à 1,75 m. Les occupants avant n'ont pas ce genre de problème. Le conducteur trouve facilement une position confortable, même si le plan du volant, réglable en profondeur et inclinaison, n'apparaît pas encore assez vertical.

Suite de l'article d'Automagazine

*Par*

**Publié sur Cafeduweb - Archives le jeudi 25 décembre 2003**

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/3910-essai-l039alfa-gt.html>