

# ALFA ROMEO

## ALFETTA GT/GTV/GTV6

LE GUIDE DÉTAILLÉ  
1974-1987



auto forever

# Table des matières

---

6	<b>1</b>	LE CONTEXTE, LA CONCEPTION, ET L'HISTOIRE EN BREF
16	<b>2</b>	LA CHRONOLOGIE DES ÉVOLUTIONS
32	<b>3</b>	LES DIFFÉRENTES VERSIONS
48	<b>4</b>	LES DONNÉES DE PRODUCTION
52	<b>5</b>	LA PRÉSENTATION DÉTAILLÉE
52	Partie 5.1	<b>La carrosserie et les dimensions</b>
58	Partie 5.2	<b>Les caractéristiques techniques</b>
61	Partie 5.3	<b>Les innovations techniques</b>
62	Partie 5.4	<b>La liste des moteurs disponibles</b>
66	Partie 5.5	<b>Les équipements et options</b>
74	Partie 5.6	<b>Les roues et volants</b>
78	Partie 5.7	<b>Les teintes et garnissages</b>
80	<b>6</b>	LA CARRIÈRE SPORTIVE
90	<b>7</b>	LES DÉRIVÉS DU MODÈLE
96	<b>8</b>	LES FORCES ET LES FAIBLESSES
98	<b>9</b>	L'IDENTIFICATION, L'ENTRETIEN ET LES POINTS À SURVEILLER
100	<b>10</b>	LES MESURES D'ESSAIS ET DE COMPARATIFS D'ÉPOQUE
104	<b>11</b>	LES TÉMOIGNAGES
104	Partie 11.1	<b>L'Alfetta GTV 2000</b> d'Alexandre
106	Partie 11.2	<b>La GTV6 2.5 Grand Prix</b> de Jean-Paul
109		REMERCIEMENTS, SOURCES ET LEXIQUE

# 2 LA CHRONOLOGIE DES ÉVOLUTIONS

Date	Millésime	Evènements	Description
Mai 1974		Lancement	
Oct 1974 (Salon de Paris)		Milestone	1 <sup>er</sup> salon automobile
Oct 1974 (Salon de Londres)		Milestone	Annonce de la commercialisation de l'Alfetta GT au Royaume-Uni à partir de janvier 1975
Janvier 1975 (Salon de Bruxelles)		Commercialisation	Les ventes de l'Alfetta GT débutent en Belgique.
Janvier 1975		Commercialisation	L'Alfetta GT, type 116.11 à conduite à droite, devient disponible au Royaume-Uni. À l'intérieur de cette version, c'est le compteur de vitesse et non le compte-tours qui se trouve face au conducteur. Le compte-tours se trouve placé à gauche du conducteur dans la partie centrale de l'instrumentation.
		Nouvelle version	L'Alfetta GT est présentée pour le marché nord-américain avec un moteur 2.0 à injection mécanique Spica. Cette nouvelle version est commercialisée à partir du mois de juillet 1975.
Sept 1975	MY 1976	Améliorations	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appellation Alfetta GT 1.8 au lieu d'Alfetta GT</li> <li>• Moteur modifié et puissance réduite de 4ch sur les principaux marchés européens en raison de nouvelles normes antipollution</li> <li>• Montage d'un rétroviseur extérieur côté conducteur, rond et de couleur argent, qui était déjà monté en série sur les marchés anglais, nord-américain et suédois</li> <li>• Nouveaux amortisseurs et tarage différent des ressorts hélicoïdaux arrière pour réduire le roulis en virage</li> </ul>



Le nouveau coupé Alfetta GT au moment de son lancement au printemps 1974 © Centro Documentazione Alfa Romeo



Dévoilée dès le mois de janvier 1975, la version américaine de l'Alfetta GT n'est effectivement commercialisée que six mois plus tard. © Collection Yann Le Lay



© Collection Yann Le Lay

**CONFORT**

- Une antenne radio montée en accessoire sur le toit (en série sur la GTV SE) ou, à partir de novembre 1980, sur l'aile arrière gauche avec une commande électrique. Elle est intégrée dans le pare-brise 43 en série à partir de mars 1983 ;
- Une climatisation 44 disponible en option sur toutes les versions avec un moteur de 2,0 litres ou V6. Elle est livrée en série sur la série spéciale Mille Miglia, sur la Sprint Veloce japonaise, sur la GTV6 nord-américaine, tout comme sur la GTV6 2.5 sud-africaine, mais reste une option sur la GTV6 3.0 ;
- Une direction assistée disponible sur la GTV6 nord-américaine à partir de juillet 1985 ;
- Des lève-vitres avant électriques 45 disponibles à partir de mai 1981, montés en série sur les séries spéciales GTV Strada, GTS, GTV SE, GTV Trèfle, ainsi que sur la GTV6 nord-américaine ;
- Un miroir de courtoisie dans le pare-soleil passager sur les versions nord-américaines et à partir de mai 1976, excepté sur les versions à conduite à droite ;
- Une montre analogique à quartz 46 sur les versions à conduite à gauche à partir de novembre 1980, et sur les versions à conduite à droite à partir de mars 1983 (juillet 1984 en Afrique du Sud). Ces dernières ont été équipées d'une montre à affichage numérique 47 entre mars 1982 et mars 1983 (sauf en Afrique du Sud) ainsi que la série spéciale Mille Miglia ;
- Une radio 48 en accessoire ou en option suivants les marchés, montée en série sur les séries spéciales GTV Strada, Mille Miglia et GTV SE, ainsi que sur les versions britanniques entre mai 1981 et septembre 1983, et sur les versions sud-africaines à partir de septembre 1981 ;
- Des sièges avant sport 49 en série à partir de mars 1983 ;
- Des vitres teintées disponibles en option, et installées en série sur les séries spéciales GTV Strada, GTS, GTV SE et GTV 2000 Si, sur la Sprint Veloce, sur la GTV6 nord-américaine, et sur toutes les autres versions à partir de mars 1983 ;

**FONCTIONNALITÉ**

- Un bac de rangement entre les sièges arrière sur la GTV6 nord-américaine ;
- Un barillet de contact éclairé à partir de mars 1983 ;
- Une pochette sur le pare-soleil côté conducteur à partir de novembre 1980, sauf sur les versions à conduite à droite.

**Enfin, une Alfetta GT/GTV n'a jamais été équipée en monte d'origine des équipements suivants :****INSTRUMENTATION**

- Un ampèremètre ;
- Un thermomètre d'huile sauf sur la GTV Turbodelta allemande qui a pu en disposer en accessoire et sur la GTV6 Grand Prix allemande de 1984 qui en possède un de série ;
- Un ordinateur de bord ;
- Un régulateur de vitesse ;

**SÉCURITÉ**

- Un réglage en hauteur des phares ;
- Un système de freinage ABS ;
- Un verrouillage centralisé ;

**CONFORT**

- Des accoudoirs centraux avant ou arrière ;
- Une climatisation automatique ;

**FONCTIONNALITÉ**

- Une banquette arrière rabattable.



Tableau de bord des versions à conduite à droite entre 1975 et 1982 voire 1984 en Afrique du Sud, le nouveau volant étant monté à partir de 1981, ici la planche de bord de la GTV SE de 1980  
© Collection Yann Le Lay



Tableau de bord des versions à conduite à droite entre 1982 et 1983, excepté sur les voitures fabriquées en Afrique du Sud  
© Archives de l'auteur DR



Tableau de bord des versions à conduite à droite entre 1983 et 1986 (seulement à partir de juillet 1984 en Afrique du Sud)  
© Archives de l'auteur DR

**Le saviez-vous ?**

Certaines GTV ont été équipées en monte d'origine d'une direction assistée. Il a fallu de nombreuses recherches pour trouver cette information, qui apparaît plusieurs fois de manière erronée, tout d'abord dans le catalogue de la Revue Automobile Suisse de 1977, puis dans l'essai du GTV6 réalisé en avril 1981 par Auto Hebdo, mais aussi dans le dossier de presse en français paru à l'occasion du face-lift de mars 1983. Le catalogue de la Revue Automobile Suisse de 1986 mentionne à nouveau la disponibilité d'une direction assistée, mais uniquement pour la GTV6. Enfin, une documentation technique, trouvée aux archives Alfa Romeo, confirme qu'une direction assistée a équipé certaines GTV6 nord-américaines à partir de juillet 1985 pour le millésime 1986. Cet équipement a en effet été introduit sur l'Alfa 75, lancée en mai 1985, en étant proposé en option sur la version V6 2.5. L'Alfa 75 reprenant la plate-forme de l'Alfetta, partagée aussi par le coupé GTV, il est donc cohérent de voir la direction assistée apparaître sur la GTV6 même si ce n'est que pour sa dernière année de commercialisation, et uniquement outre-Atlantique.

**Le saviez-vous ?**

Après le restyling de novembre 1980, les versions du coupé GTV à conduite à droite, destinées aux marchés britannique, australien et sud-africain conservent le tableau de bord introduit au moment du lancement de l'Alfetta GT. Elles reçoivent un tableau de bord modifié avec une nouvelle disposition de l'instrumentation en mars 1982, sauf sur celles produites en Afrique du Sud. Ce n'est finalement qu'à partir de mars 1983, voire juillet 1984 pour les GTV assemblées en Afrique du Sud, que ces versions disposent du tableau de bord existant sur les versions à conduite à gauche depuis la fin de l'année 1980. De prime abord, il est difficile de comprendre une évolution si complexe à un moment où Alfa Romeo cherchait à optimiser ses coûts de toute part. Mais justement ces nombreux changements ont peut-être permis à la marque d'écouler des stocks de pièces détachées disponibles pour les versions à conduite à droite, et d'éviter ainsi de coûteuses mises au rebut.

### L'arrivée de la GTV6 en Groupe A et en Groupe N

En 1981, des écuries privées font concourir des Alfetta GTV 2000 en Groupe 1 et Groupe 2, mais sans succès majeur. La nouvelle GTV6 est prête pour la saison 1982, et peut participer en Groupe N (voitures de série) et en Groupe A (voitures préparées), avec, dans ce dernier cas, un moteur délivrant entre 220 ch et 235 ch dans une voiture allégée de 150 kg environ.

Aux mains de différents équipages engagés à titre privé, les GTV6 remportent, entre 1982 et 1986, de nombreuses victoires de classe en Italie, en France et en Belgique, tout en participant également, mais avec moins de succès, aux championnats nationaux suisse, allemand et hollandais. Le résultat le plus prestigieux obtenu est une troisième place au général au Tour de Corse 1986 décrochée par la GTV6 d'Yves Loubet. En Groupe N, la GTV6 a remporté le championnat d'Europe des rallyes en 1982. En Groupe A, c'est le championnat italien des rallyes qui est gagné en 1983. Cette même année, le pilote Sandro Munari participe au Safari Rallye avec une GTV6 Groupe A spécialement préparée pour l'occasion mais l'auto ne termine pas l'épreuve, abandonnant en raison de problèmes électriques.

De nombreuses GTV6 participent également à des rallye-cross et à des courses de côte. La carrière officielle de la GTV6 en rallye s'achève en 1986, année où la voiture est remplacée par l'Alfa 75, mais les voitures sont encore nombreuses à courir aux mains d'amateurs privés jusqu'au milieu des années 1990.



Une GTV6 Groupe N lors du rallye de Saint Marin se déroulant en novembre 1982 © Centro Documentazione Alfa Romeo



Une GTV6 Groupe A au rallye de San Remo en 1983 © Centro Documentazione Alfa Romeo



Cette autre GTV6 Groupe A en rallye au cours de la saison 1983 © Centro Documentazione Alfa Romeo



Une GTV6 Groupe A pilotée par Sandro Munari participe au Safari Rallye en 1983, mais abandonne sur problèmes électriques.  
© Centro Documentazione Alfa Romeo



Un équipage français pilotant une GTV6 Groupe N lors du Monte Carlo 1984 © Centro Documentazione Alfa Romeo



Cette publicité italienne utilise les succès de la GTV6 en rallye et sur piste pour promouvoir la voiture. © Centro Documentazione Alfa Romeo