

Le Moniteur Automobile

REVUE BELGE D'INFORMATION TOUS LES 14 JOURS N° 1261 11 AVRIL 2002 3,00€

MATCH

Mercedes
SL 500

Lexus
SC 430

ESSAIS NOUVEAUTÉS

- Maserati Coupé Cambiocorsa
- Mini Cooper S
- Mazda 6
- Ford Focus ST & Mondeo ST

ESSAIS DÉTAILLÉS

- Citroën C3 1.4 HDi
- Honda Jazz 1.4 i-DSi
- Mazda Premacy 2.0 TDVi
- Nissan Primera 2.2 DCI

Alfa 156 GTA



Mini Cooper S



Citroën C3



Nissan Primera



LES PRIX DES VOTRES NEUVES
ET DE TOUTES LEURS OPTIONS
PLUS DE 1200 OCCASIONS



BRUXELLES X

ESSAI DÉTAILLÉ



ALFA ROMEO 156 GTA



Photos: David Noels

ALFA ROMEO 156 GTA

Consommation moyenne	: 14,4 l/100 km
Extrêmes de 10,3 à 17,5 l/100 km
Vitesse maxi en 6 ^e 237 km/h
1000 m départ arrêté 26,4 s
Berline 40.650 €
Sportwagon 41.800 €

LES QUALITES

- Moteur fabuleux, très élastique
- Performances (surtout reprises!)
- Musicalité envoûtante
- Boîte bien étagée, commande réussie
- Direction directe, incisive
- Comportement routier homogène
- Confort préservé

LES DEFAUTS

- Diamètre de braquage
- Sifflements aérodynamiques
- Position de conduite perfectible
- Léger manque d'endurance des freins
- Relative ostentation visuelle
- Habitabilité arrière limitée
- Roue de secours temporaire



Alfa va bien, au point de reprendre quelque indépendance stratégique par rapport au groupe Fiat. Et quand ça va bien, on peut se permettre quelques folies. Comme de développer une GTA à l'appellation chargée d'histoire...

Xavier Daffe

Plus que dans toute autre discipline, sans doute, Alfa Romeo a bâti son image de constructeur de voitures de sport sur son palmarès dans les championnats – principalement européens – pour voitures de tourisme. Certes, la marque a tâté de la formule 1 et du sport-proto, avec quelques succès à la clé. Mais dans l'inconscient collectif d'un public passionné, la marque au trèfle est plus intimement liée à ses victoires en tourisme, dont les plus significatives, certainement, sont à mettre à l'actif des célèbres coupés GTA de la fin des années 60 et du début des années 70, quand la marque dominait la discipline, que ce soit avec ses GTA 1600 (170 ch), GTA 1300 (160 ch) ou GT Am 1750 (230 ch). Cette dernière devait permettre au pilote hollandais Toine Hezemans de coiffer le titre de champion d'Europe en 1971. Il fallut ensuite attendre 1992 pour voir Alfa à nouveau investir officiellement les circuits, d'abord dans le championnat italien de super-tourisme avec la 155 Q4, l'année suivante en Allemagne avec la 155 V6 TI du célèbre DTM. La 155 s'imposa aussi dans le très relevé championnat anglais BTCC (British Touring Car Championship) aux mains de l'ex-pilote de formule 1 Gabriele Tarquini, sans parler des 156 qui s'imposèrent à leur tour en Italie, Belgique, etc. Ces prologomènes pour dire que quand Alfa brandit le sigle GTA, ce n'est généralement pas pour rire... Et les réjouissances ne font que commencer, puisque l'on peut s'attendre à une 147 GTA dans un avenir relativement proche (au salon de Paris?).



CONCEPTION D'ENSEMBLE

Ultime développement sportif de la gamme 156, la GTA adopte des peintures guerrières qui ne laissent planer aucun doute quant à ses prétentions. Pour elle, Alfa n'hésite pas à ressusciter une appellation mythique qui fleurit bon le sport, la performance et la compétition. Pour s'en montrer digne, elle se pare d'un moteur qui est généralement considéré comme l'un des plus beaux au monde: le célèbre V6, ici en version 3.2 litres, élaboré sur la base du non moins connu 3.0 V6 24v, équipant jusqu'à présent le coupé GTV et la 166. Avec ses 250 ch, la 156 GTA est donc la plus performante des Alfa depuis longtemps, même si elle doit continuer à se satisfaire d'une transmission par ses seules roues avant. Dans le temps, n'existait-il pas des 155 Q4 et des 164 Q4? Mais est-ce forcément une tare? L'objet de cet essai est de tenter d'y apporter une réponse. Disponible en berline ou en break Sportwagon, en boîte 6 manuelle ou robotisée Selespeed, la 156 GTA décoiffe. Poussez-vous, devant!



MOTEUR

Le V6 est généralement considéré comme l'une des spécialités de la marque au trèfle et si des rumeurs malveillantes, s'appuyant sur le rapprochement entre le groupe Fiat et General Motors, avaient pu faire état de la possible implantation d'un bloc Ecotec sous le capot de la plus sportive des 156, il n'en est finalement rien. Celui-ci est bien un moteur en alliage dont le V s'ouvre à 60° (54° pour le groupe Opel). Son augmentation de cylindrée de 3 à 3,2 litres résulte d'un accroissement de la course de 72,6 à 78 mm grâce à de nouveaux pistons et vilebrequin. Curieusement, il se passe encore de déphasage à l'admission, contrairement à ce qui se pratique généralement ailleurs, et n'a pas droit non plus, contrairement aux 4 cylindres, au double allumage Twin Spark. Néanmoins, avec ses 4 arbres à cames en tête et ses 24 soupapes, ce très beau moteur (ah, ces fameuses pipes d'admission chromées...) est un véritable joyau qui, à défaut de s'exprimer par une puissance spécifique record (250 ch pour 3,2 litres, cela n'a rien d'extraordinaire), fait preuve d'une souplesse et d'une disponibilité incroyables, acceptant de reprendre avec vigueur dès 2000 tr/min en 6^e et de grimper avec une facilité déconcertante jusqu'au rupteur, vers 7200 tr/min. Le tout s'accompagnant d'une musicalité propre à arracher une larme à Giacomo Puccini lui-même... Tant qu'Alfa continuera à faire des moteurs comme ça, le trèfle aura toujours quatre feuilles.



PERFORMANCES

Bien secondé par une boîte 6 à l'étagement adéquat, le V6 de la 156 GTA est capable de performances éblouissantes et d'une polyvalence extrême d'utilisation. C'est-à-dire qu'il est tout à la fois possible de rouler dans un style coulé en restant en 6^e du matin au soir sans à-coups, sans risque de sous-régime en s'en remettant à la souplesse du V6, mais aussi de profiter pleinement des incroyables montées en régime et d'une poussée impressionnante dès que l'on « retombe » un ou deux rapports. La réponse à l'accélérateur est immédiate, l'inertie pratiquement absente, à tel point que l'on est parfois surpris d'arriver si rapidement au rupteur, dont l'intervention se manifeste de manière brutale. En accélération pure, la GTA, malgré ses seules deux roues avant motrices, se propulse aussi vite jusqu'à la borne des 1000 m qu'une Subaru Impreza STi, forte d'une transmission intégrale et de 265 ch. Belle référence... Et il n'y a guère qu'en vitesse maxi que la 156, sans doute freinée par ses appendices aérodynamiques imposants (boucliers, jupes, « diffuseur » arrière...) est un peu à la traîne. Enfin, elle accroche tout de même un bon 237 km/h qui n'a vraiment rien de ridicule.



CONSOMMATION

Bon, d'accord, cette exubérance se paie quelque part et la constante invitation à une conduite jubilatoire a son revers. Il est en effet difficile de descendre sous les 10 l/100 km, même en faisant un peu attention, tandis que l'exploration fréquente des hauts régimes se soldera par une moyenne frôlant les 18 l/100 km... Ce que confirment d'ailleurs les valeurs de



consommation normalisées fournies par le constructeur, avec par exemple une moyenne de 12,1 l/100 km qui dépasse celle de la plupart de ses concurrentes directes. Là encore, le léger manque de finesse aérodynamique, évidemment voulu pour créer de l'« appui » à haute vitesse, se fait sentir. Avec nos 14,4 l/100 km relevés au terme de l'essai, les 63 l du réservoir autorisent une autonomie d'environ 400 km, ce qui n'est finalement pas si mal compte tenu de la vocation éminemment sportive de l'engin.



TRANSMISSION

La boîte 6 est reprise pratiquement telle quelle du coupé GTV 3.0 24v, mais la 156 dispose d'un rapport de pont spécifique, légèrement plus court. À l'usage, l'étagement ne souffre pas la moindre critique, à l'exception de la 1^{re}, peut-être un peu courte pour être réellement exploitée dans les épingles serrées. Mais la souplesse du V6 pallie largement cette petite carence et il suffit d'enrouler gentiment en 2^e, ce qui, au demeurant, met de toute façon moins à mal la motricité, surtout en l'absence d'un quelconque autobloquant autre qu'électronique agissant sur les freins. Mais le fait que la vitesse maxi soit atteinte pratiquement pile-poil au régime de puissance prouve à suffisance que l'étagement a été délibérément calculé suivant un objectif de sportivité et non pas dans un but quelconque d'abaisser le niveau sonore; ce qui, en l'occurrence, serait assez dommage. La commande aurait pu être un peu plus rapide: que voulez-vous, on se prend au jeu...

La 156 GTA est également disponible avec la même boîte 6, mais robotisée à la mode Selespeed, dont Alfa prétend avoir amélioré la vitesse et la douceur de passage des rapports. À vérifier dans un autre essai.



DIRECTION

La crémaillère à assistance hydraulique classique présente un rapport de démultiplication très direct de 11,3 : 1 (11,3° de rotation du volant correspondent à 1° de rotation des roues), ce qui limite le nombre de tours de volant à 1,75, valeur assez rare. Alors, certes, c'est direct, et donc globalement précis, mais c'est aussi parce que les grandes roues de 17 pouces n'ont que très peu de place pour pivoter dans des arches de roues pour-tant élargies de 20 mm. En conséquence, la diamètre de braquage de 12,1 m se montre pénalisant dans les étroites ruelles ou dans certaines rampes de parking, où le bouclier avant est de surcroît plutôt vulnérable; prudence. Linéaire et plutôt directe, donc, la direction permet un placement millimétrique du train avant et ne souffre par ailleurs d'aucune remontée de couple sous forte charge ni de mouvements parasites lors des compressions de la suspension. Agréable au toucher comme au regard, le volant est réglable dans les deux plans, mais avec insuffisamment d'ampleur pour procurer une position de conduite idéale à tous. Pour les plus grands, il sera toujours trop bas...



FREINS

C'est Brembo qui fournit les étriers fixes à quatre pistons pour les freins avant et, peints en rouge, ils se laissent admirer au travers des jantes en alliage fort ajourées. Ça impose le respect en plus d'être joli. Bien entendu, l'ABS est présent, de même que le répartiteur électronique EBD, au

contraire d'un CBC ou d'une aide au freinage d'urgence, jugée peu compatible avec une conduite sportive. Dans le but d'éviter une pédale spongieuse, la plupart des circuits hydrauliques sont montés rigides pour éviter les phénomènes de dilatation des canalisations. L'intention est louable, mais on note tout de même un léger manque de progressivité à la pédale et une attaque insuffisamment franche. Comme si l'ensemble manquait de puissance. En outre, quelques freinages appuyés se sont soldés par l'émission d'une fumée et d'une odeur caractéristiques, laissant penser que l'endurance à l'effort n'est peut-être pas optimale. Bien entendu, compte tenu de la masse de la voiture (1.410 kg tout de même) et de sa capacité à monter en vitesse rapidement, le freinage est fort sollicité, mais l'on aurait tout de même souhaité un peu plus de consistance de ce côté.



TENUE DE ROUTE

Sans doute pour faire «voiture de grand garçon», Alfa n'a pas prévu d'installer l'ESP (VDC en italien) sur sa GTA, préférant s'en tenir à un simple antipatinage ASR, déconnectable. Le travail effectué sur les suspensions apparaît tout à fait classique, preuve que l'architecture de base des trains roulants de la 156 se prêtait volontiers à ce surcroît de puissance. L'ensemble est passablement rigidifié, notamment les ancrages à la coque; la traverse inférieure est plus épaisse, l'assiette abaissée, les barres antiroulis plus généreuses, ressorts et amortisseurs adoptent des flexibilités spécifiques et les jantes de 17 pouces s'ornent de pneus de 225/45, en Michelin Pilot Sport ou Pirelli P Zero Rosso. Ce sont ces derniers qui équipaient notre voiture d'essai et ils ont donné entière satisfaction en ce qui concer-



ne le confort, ou la progressivité de leurs réactions. Le filtrage global apparaît lui aussi étonnant, les petites aspérités induisant des hautes fréquences étant correctement avalées.

Sèche a priori, surtout à faible allure, la suspension se révèle au grand jour quand le rythme s'éleve et que les contraintes deviennent suffisantes pour « défiger » les débats. L'amortissement de qualité effectuée alors un travail efficace, bien que la raideur de l'antirouls induise des phénomènes de copiage, surtout sensibles à haute vitesse, quand la caisse s'éprend de légers mouvements diagonaux. Comme si les amortisseurs étaient brimés dans leur travail par de grosses barres presque rigides. ASR débranché, le nez se fait plus « léger », plus flottant et le comportement adopte un sous-virage assez logique, dans la mesure où la direction a été voulue aussi incisive que précise, ce qui risquait de causer quelque souci lors de changements d'appuis si l'arrière avait été trop mobile. Dans la pratique, la voiture semble plus efficace ASR branché, car celui-ci se révèle judicieux et discret dans ses interventions et impose une conduite propre, fluide, constamment au seuil de son intervention. Dans ces conditions, la GTA fait preuve de beaucoup d'équilibre en grande courbe, mais manque sans doute un peu d'agilité dans les portions serrées.



COMFORT

On l'a dit, la suspension parvient à maintenir un confort tout à fait satisfaisant et la GTA est une sportive parfaitement utilisable au quotidien. L'intérieur a été accommodé à la mode rétro, notamment par le traitement esthétique des sièges baquets, qui semblent issus de droite ligne d'une Lamborghini Miura ou d'une quelconque autre supercar des années 60-70, l'appui-tête intégré et les stries horizontales n'étant pas étrangères à

cette évocation. Ils se révèlent confortables – même si la molette du réglage lombaire n'était en l'occurrence que factice –, mais manquent de longueur d'assise, laquelle est aussi trop haute pour procurer une bonne position de conduite. Mais si le maintien latéral du buste est bon, il l'est nettement moins pour les épaules, et, sachant les vitesses de passage potentielles en courbe, c'est parfois gênant. En plus d'une place limitée pour leurs jambes, les occupants arrière souffrent aussi d'une visibilité réduite vers l'avant à cause de la largeur et de la hauteur des dossiers antérieurs. L'habitabilité n'a jamais été un point fort de la 156; c'est encore plus vrai dans le cas de la GTA.

La musique du V6 sait se faire discrète dans l'habitacle à vitesse raisonnable en 6^e, mais elle est de toute façon rapidement masquée par l'ampleur des sifflements aérodynamiques qui se font jour dès que la vitesse augmente. A tel point qu'aux alentours de la vitesse maxi, le « diffuseur » arrière émet un chuintement rappelant celui d'une turbine. C'est grisant et comme, de toute façon, on roule rarement à ces vitesses-là, ce n'est pas réellement gênant.



CARROSSERIE

Difficile de ne pas distinguer une GTA d'une 156 normale. Plus basse et plus large de 20 mm, elle est aussi – et surtout – plus agressive. Les grandes roues de 17 pouces remplissent pleinement les arches, le bouclier avant descend au ras du sol (attention aux casse-vitesse) et le bouclier arrière donne visuellement du poids à la poupe en descendant lui aussi fort bas. Son centre comporte une lame censée faire office de diffuseur aérodynamique plaquant l'arrière au sol au fur et à mesure que la vitesse augmente. Il ne nous a pas été possible de connaître la valeur de la déportance aux



alentours de la vitesse maxi, mais ça fait «sport», en tout cas. Tout comme la double sortie d'échappement chromée, de laquelle s'échappe – au ralenti – le borborygme grave du V6. Et comme les jupes latérales, dont les ouïes sont complètement factices. Bref, le traitement visuel laisse planer peu de doute quant aux prétentions de l'engin. D'ailleurs, nombre de regards se retournent au passage d'une GTA, ce qui est a priori bon signe.



ACCESSOIRES

La GTA est une sportive, mais une sportive bourgeoise qui propose une richesse d'équipement n'ayant rien à voir avec le caractère ascétique des GTA d'antan. À l'origine, le «A» signifiait «allégé»; aujourd'hui, ce serait plutôt «alourdi». Alourdi par la climatisation automatique bi-zone, l'installation hi-fi Bose à 8 haut-parleurs, une multitude d'airbags frontaux et latéraux, les quatre lave-vitres et les rétro électriques, l'ordinateur de bord, la prédisposition GSM, les lave-phares... Il est bien entendu possible d'y ajouter deux systèmes de navigation différents, le régulateur de vitesse, le chargeur de CD, le Connect... autant d'éléments qui grèvent tant le budget que le poids.

C'est sans doute accessoire pour ce type de voiture et certes rendu nécessaire par des impératifs de rigidité de coque, mais la GTA, comme toutes les 156 à l'exception des versions Sportwagon, doit se passer de banquette rabattable et se contenter d'une trappe à skis, camouflée derrière l'accoudoir central. Le coffre n'est donc pas d'un volume exceptionnel et son accès ne se voit pas facilité par l'étroite malle, ne comportant de surcroît pas de poignée intérieure pour la fermeture et dont le capitonnage intérieur

fait très bon marché. Le tapis de sol dissimule une roue de secours temporaire.



ENTRETIEN & APRÈS-VENTE

Le plan d'entretien de la GTA ne prévoit une vidange que tous les 20.000 km ou une fois par an en cas de kilométrage inférieur, même si une étiquette sur la face intérieure de la trappe à carburant préconise un contrôle du niveau d'huile tous les 1.000 km. Les garanties proposées ne diffèrent pas de celles du reste de la gamme 156.



CONCLUSION

Les plus radicaux avanceront sans doute qu'une vraie GTA aurait pour le moins bénéficié de 280 ou 300 ch et d'une transmission intégrale pour rendre la célèbre désignation digne de l'exubérance de ses ancêtres. D'autres rétorqueront qu'au contraire, en bonne GTA qui se respecte, la 156 aurait dû se présenter sous des traits dépouillés, en version allégée et à l'équipement réduit. Cette 156 GTA réussit pourtant une parfaite osmose entre ces deux visions, pas forcément contradictoires au demeurant. Sportive mais conciliante au quotidien, agréable à vivre et à conduire, elle fait partie de ces rares voitures que l'on est triste de rendre après quelques jours à son volant, malgré quelques défauts récurrents. Et ça, pour une Alfa, c'est plus qu'une victoire: une résurrection ?

NOS PRÉCÉDENTS ESSAIS DÉTAILLÉS sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 193 et 194 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

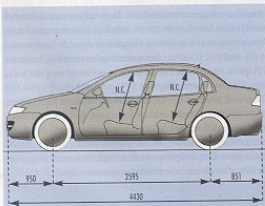
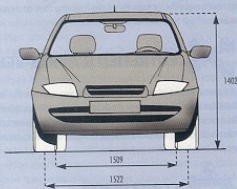


MENSURATIONS

ALFA ROMEO 156 GTA

Dimensions et poids

Longueur/largeur/hauteur (mm)	4430/1765/1402
Longueur sans coude AV/AR	1414/1458
Longueur habitacle	N.C.
Pneus	Pirelli P Zero Rosta
- véhicule de série	225/45 ZR 17 91 Y
- véhicule de l'essai	idem
Jantes	en alliage
- véhicule de série	7,5 J x 17
- véhicule de l'essai	idem
Roue de secours	temporaire
Poids à vide (kg)	1.410
Poids total autorisé (kg)	1.910
Anchorage	
- non freiné/freiné (kg)	N.C./1.400
Volumen du coffre (litre)	378
Capacités	
Réservoir de carburant (l)	63
Huile (litre compris) (l)	6,4
Liquide de refroidissement (l)	9,2



TECHNIQUE

ALFA ROMEO 156 GTA

Moteur

Disposition	transversal avant
Type	V6 à 60°
Motronic bloc/cylindres	alloye/alloye
Cylindres (cm ³)	3178
Alésage x course (mm)	93 x 78
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	250/184 à 6200
Couple maxi (kgm à tr/min)	300 à 4800
Distribution	2 x 2 A.C.
	24 soupapes
	courtois
- entraînement	passives
- calage variable	commande des soupapes
- commande des soupapes	hydraulique
- compensation du jeu	injection Bosch Motronic M.E.7.3.1
Alimentation	-
Suralimentations	-
- refroidissement de l'air de charge	-
- pression absolue (bar)	-
Détection du moteur	Motronic M.E.7.3.1

Transmission

Type	aux roues avant
Boîte de vitesses manuelle	6 rapports
Boîte de vitesses automatique	Selespéd à 6 rapports
Antipatinage	oui (ASR désactivable)
(Différentiel à glissement limité)	bloqueo électronique de différentiel
Rapport de pont	3,73 : 1
Rapports de boîte et vitesses théoriques à 1000 tr/min (km/h)	
- 1 ^{er}	3,50 : 1 (11,40)
- 2 nd	2,23 : 1 (14,00)
- 3 rd	1,52 : 1 (20,5)
- 4 th	1,16 : 1 (26,9)
- 5 th	0,97 : 1 (32,1)
- 6 th	0,82 : 1 (38,0)
- AR	3,54 : 1 (8,8)

aux roues avant
6 rapports
Selespéd à 6 rapports
oui (ASR désactivable)
bloqueo électronique de différentiel
3,73 : 1

Châssis

Type	coque autoportante en acier
Carrosserie	berline
Nombre de portes/pièces	4/5
Suspension AV	bras multiples, 2 bras oscillants, barre antiroulis pseudo-McPherson, leviers latéraux inférieurs, barre entroulées
Suspension AR	disques ventilés (305), étriers Brembo à 4 pistons
Frein AV (ø en mm)	disques (276), étriers Brembo
Frein AR (ø en mm)	disques (276), étriers Brembo
ABS	oui, + EBD
Aide au freinage d'urgence	-
Direction	-
- assistance	antimuloture hydraulique
- servobretelles volant	1,75
- a) braquage max/traités (m)	12,1/N.C.

Ce magnifique V6 constitue l'âme de la GTA, même s'il est disposé transversalement et n'entraîne que les roues avant. Mais quelle musique, quelle élasticité!



**EQUIPEMENT****ALFA ROMEO
156 GTA****Fonctionnalité**

Volant réglable en hauteur/profondeur
- multifonction
Sièges conducteur/passager
- à réglages électriques
- réglables en hauteur/inclinaison/d'osier
- réglables en soutien lombaire
Banquette AR
- dossier(s)/accot(s) rabattables
- trappe à ski/sac à ski
Rétroviseurs extérieurs
- mécanique côté conducteur
- électriques/rabattables/dégivrants
- électrochromes
Rétroviseur intérieur électrochrome
Espaces de rangement
- porte gobelets AI/AR
- cendrier(s) ou des des sièges AI
- tiroir sous siège passager AI
- box de rangement central
- bacs de portière/ zinc couvercle
Verrouillage centralisé
- condamnation automatique en roulant

Sécurité

Airbags
- frontaux/lateraux AI/AR
- de tête
Dispositifs d'aide à la conduite
- ABS/assistance au freinage d'urgence
- antipatinage/contrôle de stabilité
- surveillance pression des pneus/d'adhérence
- aide au parking AI/AR
Ceintures de sécurité AI
- à limiteur d'effort
Ceintures de sécurité AR
- centrale à 3 points
- laterales à limiteur d'effort
Appui-tête AI/AR
- réglables en hauteur
Pied d'encrage bébé (sièges pour enfants)
Éclairage
- projecteurs au xénon
- allumage automatique
- projecteurs antibrouillards
Éclairage du seuil des portes AI/AR
Essieu-glace AI
- intermittence/pauses réglables
- automatique à capteur de pluie
Lève vitres électriques AI/AR
- lazygate continu/intermittent

Confort

Air conditionné manuel/automatique
- réglage séparé G/D
- capteur d'arsèlienement/habitacle
Tilt ouvrant manuel/électrique
Lève vitres électriques AI/AR
- fermeture automatique ou verrouillage
Éclairage intérieur
- plafonniers AI/AR
- lampes de lecture AI/AR
Miroirs de courtoisie G/D
- réglés
Amplificateur central AI/AR
Équipement audio
- radio/cassette/radio CD
- chargeur de CD/en façade
- commandes au volant
Régulateur de vitesse/adaptatif/limiteur
Système de navigation

Esthétique

Bocaux/taquets/introviseurs extérieurs peints
Peinture métallique
Jantes en alliage
Intérieur en velours/cuir/Alcantara
Volant/pommes gainés de cuir

Instrumentation

Jauge d'huile électrique
Thermomètre extérieur/indicateur de verglas
Ordinateur de bord
- consommation moyenne/instantanée
- vitesse moyenne/instantanée
- distance parcourue/autonomie
Indicateur d'intervalles d'entretien

S/S
S
dossier/dossier
S/-
S

-/
S/-

2
-

S/-S
-

-/
-

-/
-

-/
-

-/
-

-/
-

-/
-

-/
-

S/S
-

S
-

S
-

S/S
S

S/S
S

S/-
S/-

-/
-/
-/
-/
-

S
3
-

2/3
O

O
-

S
-

-/
2
S/S
S

S
-

-/
-

-S
S

-S
-

-O
S/S
-

-/
2
S/S
S

S
-

-/
-

-S
S

-S
-

2/2
2/-

S/S
S/S
-S
-

-S
-

-/
S

O/-S
O/-S

S
-

O/-S
-

S/S
O
S
-

-S/-
S/S

-/
S/S
S

S/S
S/S
S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S

S/S
S/S



L'habitacle est traité sur un mode résolution sportif, où le noir omniprésent cotoie quelques touches d'«alu anodisé». On aurait néanmoins souhaité, sur une voiture de ce prix, un effort sur la qualité de la finition. La boîte 6 se montre correctement étagée et d'un maniement agréable. Profonds et bien galbés, les sièges baquets sont accueillants, au contraire de l'habitabilité arrière, quelconque.



Les grandes jantes de 17 pouces abritent des étriers 4 pistons Brembo. Mais le freinage manque d'un peu de puissance et d'endurance. Et puis, il ne vaut mieux pas crever: il est impossible d'installer la roue de secours temporaire...

S = Standard O = Option A = Accessoire - = Non disponible au sens strict



LES VEHICULES CONCURRENTS

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

Vitesse maxi (mesurée) en km/h	
ALFA ROMEO 156 GTA	237
BMW 330i	245
JAGUAR X-TYPE 3.0	232
SUBARU IMPREZA STI	238
VOLVO S60 T5	249

220 - 230 - 240 - 250 - 260

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes	
ALFA ROMEO 156 GTA	26,4
BMW 330i	27,5
JAGUAR X-TYPE 3.0	28,5
SUBARU IMPREZA STI	26,4
VOLVO S60 T5	27,0

26 - 27 - 28 - 29 - 30

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4 ^e (mesuré) en secondes	
ALFA ROMEO 156 GTA	27,9
BMW 330i	31,0
JAGUAR X-TYPE 3.0	32,4
SUBARU IMPREZA STI (S)	33,8
VOLVO S60 T5	29,5

26 - 28 - 30 - 32 - 34

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km	
ALFA ROMEO 156 GTA	14,4
BMW 330i	10,7
JAGUAR X-TYPE 3.0	12,5
SUBARU IMPREZA STI	17,7
VOLVO S60 T5	12,3

10 - 12 - 14 - 16 - 18

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km	
ALFA ROMEO 156 GTA	12,1
BMW 330i	9,1
JAGUAR X-TYPE 3.0	10,3
SUBARU IMPREZA STI	12,1
VOLVO S60 T5	10,3

9 - 10 - 11 - 12 - 13

PERFORMANCES

ALFA ROMEO
156 GTA

Conditions de l'essai

Date	du 19 au 20/3/2002
Kilométrage de départ (km)	2 467
Distance parcourue (km)	2 662
Poids constructeur (kg)	1 410
Température (°C)	11,5
Pression atmosphérique (hPa)	1022
Vitesse du vent (km/h)	de 0 à 5

Facteurs de performances

Puissance spécifique (ch/l - km/h)	78,6 - 57,9
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,33/0,69
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,6

Nos mesures

Vitesse maxi (km/h à 6 ^e)	237 à 6200 en 6 ^e
Vitesse maxi sur les intermédiaires (km/h)	61/99/147/190/223

Accélérations (s)

- 400 m départ arrêté (vitesse)	14,9 (161 km/h)
- 1000 m départ arrêté (vitesse)	26,4 (208 km/h)

vit. km/h	5	6
0 - 40 km/h	6,7	5,7
0 - 80 km/h	8,3	5,0
0 - 100 km/h	10,5	7,0
0 - 120 km/h	12,5	6,9
0 - 140 km/h	14,7	11,1
0 - 160 km/h	16,8	14,3
0 - 180 km/h	19,0	18,3

Repêches (s)

- 400 m à partir de 40 km/h (vitesse)

- 1000 m à partir de 40 km/h (vitesse)

- 40 - 60 km/h	3,2	3,9	4,8
- 60 - 80 km/h	6,3	7,7	9,4
- 80 - 100 km/h	9,1	11,2	14,2
- 100 - 120 km/h	12,0	15,2	18,8
- 120 - 140 km/h	14,8	19,1	24,1
- 140 - 160 km/h	18,8	24,1	29,5
- 160 - 180 km/h	24,1	30,4	36,7

Consommation

Moyenne de l'essai (l/100 km)

Minimum mesuré (l/100 km)

Maximum mesuré (l/100 km)

Selon norme (93/116):

- urbaine (l/100 km)

- hors urbaine (l/100 km)

- moyenne (l/100 km)

- émissions CO₂ (g/km)

BUDGET

ALFA ROMEO
156 GTA

Prix de base (€)

- Berlina/Berlina Selespied
- Sportwagon/Sportweg, Soleaspied

40.650/42.150
41.800/43.300

Options et accessoires (€)

Peinture métallique/phéres au xénon
Fixations berlina
Peinture indéscente/hot ouvrant électrique
Régulateur de vitesse
Système Connect/Système de navigation
Système Connect New
Kit confort

500/500
700
1.350/360
150
1.200/1.450
2.050
300

Garantie

Pièces et main-d'œuvre
Défauts de peinture
Parfums dus à la corrosion
Assistance

2 ans, kilométrage illimité
3 ans
8 ans
24h sur 24

Entretien

Vidange
Entretien
Nombre de points de service

tous les 20.000 km
tous les 100.000 km
65

Frais d'exploitation

Puissance fiscale (CV)
Taxe annuelle de roulage (€)
Taxe de mise en circulation (€)

16
784,67
4.957,87

**PORTAIT-ROBOT ALFA ROMEO 156 GTA**

DEFIANT MAJEUR	4 pts
EN DESSOUS DE LA MOYENNE	8 pts
DANS LA MOYENNE	12 pts
AU-DESSUS DE LA MOYENNE	16 pts
QUALITE MAJEURE	20 pts

MOTEUR	Puissance Souplesse Nervosité Sonorité/disponibilité				Si la puissance spécifique de ce 3.2 litres se situe dans une honnête moyenne, en revanche, son élasticité et surtout sa faculté à grimper en régime font merveille. Un moteur « plein », disponible et, de surcroît, très musical, comme il se doit.
TRANSMISSION	Embrayage/douceur si BVA Changement de vitesse Etagement				Une bonne boîte 6, à la commande précise et à l'étagement résolu sportif. Que demander de plus? Un embrayage un peu plus progressif.
DIRECTION	Précision Agrément Rayon de braquage				Avec 1,75 tour de butée à butée, on pourrait penser à une direction directe. En fait, c'est surtout parce que les roues présentent un angle de braquage très limité. La GTA n'est pas la reine des demi-tours sur place.
TOTAL CONDUITE					152/200
FREINAGE	Puissance Endurance Progressivité				Les étriers Brembo à 4 pistons attaquent des disques imposants. La puissance semble de fait au rendez-vous, mais un peu plus de « feeling » dans la pédale, et surtout d'endurance, ne serait pas désagréable.
COMPORTEMENT SECURITE ACTIVE	En ligne droite En virage Motricité Adhérence Eclairage				La tenue de cap est sereine, parfois perturbée par les ornières longitudinales. Les Pirelli P Zero Rosso garantissent par ailleurs une excellente adhérence latérale dans les grandes courbes. Dans les virages plus serrés ou sur une route humide, la motricité cause davantage de souci et une certaine circonspection du pied droit s'impose.
SECURITE PASSIVE	Frontale Latérale				Airbags partout, même à l'arrière; rien à dire, c'est complet...
TOTAL SECURITE					148/200
CONFORT	Suspension Sièges avant Position de conduite Ergonomie Hababilité avant Hababilité arrière Banquettes/sièges arrière Isolation Chauffage/climatisation Ventilation				Assiette abaissée, ressorts et amortisseurs raffermis, pneus taille basse: autant d'éléments qui pourraient laisser quelques craintes pour le confort. Alors, bien sûr, c'est légèrement trépidant à faible allure et sur les irrégularités « sèches », mais grâce à un bon filtrage global, la GTA présente un confort satisfaisant. Les baquets à la mode rétro présentent l'inconvénient d'une assise trop haute (la position de conduite n'est donc pas idéale) et d'un léger manque de maintien aux épaules, gênant compte tenu des vitesses de passage en courbe potentielles. L'ergonomie générale aurait aussi pu être plus soignée, certaines commandes étant fort dispersées et/ou cachées derrière le volant.
TOTAL CONFORT					124/200
CARROSSERIE	Accès aux places AV Accès aux places AR Visibilité				N'était le large rebord latéral du siège destiné à maintenir les cuisses, l'accès à bord serait tout à fait satisfaisant. Visibilité périphérique correcte.
COFFRE	Capacité/forme Accès Modularité				Des impératifs de rigidité ont eu raison de la banquette rabattable. Tout au plus a-t-on droit à une trappe à skis. La malle ne permet de surcroît pas un accès aisé. Mais la Sportwagon est là pour pallier ce petit défaut.
ACCESSOIRES	Instruments Commodités/rangement Équipement de série Finition intérieure				L'équipement de série se montre relativement fourni (cuir, climatisation automatique bi-zone...), mais les espaces de rangement manquent cruellement (CD, cassettes...). La finition intérieure ne révolutionne rien.
TOTAL FONCTIONNALITE					108/200
CONSUMMATION	Routier/autoroute Ville Autonomie				A vitesse constante, la GTA parvient à se montrer relativement sobre. Au contraire, un usage urbain ou ludique fait monter joyeusement la moyenne. Il y a tout de même 63 l dans le réservoir.
ENTRETIEN	Programme d'entretien Programme de garanties Qualité perçue				Petite révision tous les 20.000 km ou une fois par an, plus gros entretien tous les 100.000 km: du classique. Idem pour les garanties.
PRIX	Prix/prestations Prix/équipement Prix/qualité Prix/valeur probable de revente				Affichée autour des 40.000 €, la GTA n'est pas donnée. Il s'agit du prix d'une certaine exclusivité, de performances alléchantes et d'un équipement fourni. Mais son prix en tant que tel ne procure pas à la GTA un avantage décisif.
TOTAL BUDGET					124/200

SCORE TOTAL**656/1000**