

Alfa Romeo remporte le « Motor Klassik Award »

- Le célèbre magazine allemand de voitures classiques Motor Klassik désigne la variante GTA de l'Alfa Romeo Giulia comme lauréate de la catégorie « Italian Classics »*.
- Ce coupé ultraléger a servi de modèle de base à l'une des voitures de tourisme les plus populaires des années 1960.
- Alfa Romeo fait régulièrement partie des gagnants du sondage des lecteurs de *Motor Klassik*.

Presque exactement soixante ans après son premier succès sur la piste, l'Alfa Romeo GTA célèbre une nouvelle victoire. Ce coupé emblématique, qui franchissait en tête la ligne d'arrivée des « 1000 kilomètres de Monza » en avril 1965, figure aujourd'hui parmi les lauréats des « Motor Klassik Awards 2025 ». Les lecteurs du célèbre magazine allemand consacré aux voitures classiques, publié depuis 1984, ont désigné l'Alfa Romeo GTA comme leur modèle favori dans la catégorie « Classiques italiens ».

L'édition 2025 du concours a réuni plus de 17 000 votants, invités à élire leurs voitures de collection préférées parmi vingt catégories. Dans la section « Classiques italiens », l'Alfa Romeo GTA a surpassé des concurrentes prestigieuses telles que Ferrari, Maserati et Lamborghini. Avec 37,6 % des suffrages, elle perpétue la tradition de succès d'Alfa Romeo dans cette élection, où la GTV6 des années 1980 avait déjà été couronnée en 2023.

Une conception allégée révolutionnaire

Présentée en 1965, l'Alfa Romeo GTA repose sur la version coupé de la Giulia. Contrairement au modèle standard à carrosserie en acier, la GTA est presque entièrement construite en alliage léger. Conçue dès l'origine pour la compétition, cette version allégée ne pèse que 745 kg. Son moteur quatre cylindres de 1,6 litre, doté d'un double arbre à cames en tête et d'un double allumage par cylindre, figurait parmi les plus avancés de son époque.

Domination sur les circuits internationaux



Dans les années 1960, Alfa Romeo redéfinit son engagement en sport automobile. Après ses titres en Formule 1 en 1950 avec Giuseppe "Nino" Farina et en 1951 avec Juan Manuel Fangio, la marque se tourne vers les courses de voitures de tourisme, très populaires auprès des passionnés. Les épreuves d'endurance disputées au Nürburgring, à Monza, à Brands Hatch ou encore à Zandvoort attirent des centaines de milliers de spectateurs.

C'est dans ce contexte qu'Autodelta, le département compétition d'Alfa Romeo, conçoit une version ultralégère de la Giulia Sprint GT. Pour réduire le poids, les ingénieurs remplacent l'acier par du Peraluman, un alliage d'aluminium, de magnésium, de zinc et de manganèse. Les éléments extérieurs – portes, capot et panneaux de carrosserie – sont en aluminium, tandis que seuls les piliers de toit et le plancher conservent l'acier. Les vitres latérales et arrière sont en plexiglas. Le moteur, déjà en aluminium, est allégé grâce à l'usage d'Elektron, un alliage de magnésium, pour de nombreuses pièces : carter d'huile, couvercle avant du moteur, cache-soupapes et éléments de transmission.

Avec son double allumage et ses deux carburateurs Weber 45 mm, ce moteur développe 115 ch. La GTA, où le « A » signifie « alleggerita » (allégée), affiche ainsi un poids inférieur de plus de 200 kg à celui de la Giulia Sprint GT standard. Esthétiquement, elle se distingue par des prises d'air supplémentaires à l'avant, des poignées de porte en aluminium, des jantes Campagnolo en magnésium, des rivets visibles sur la carrosserie et des stickers arborant le célèbre Quadrifoglio Verde. Présentée officiellement au Salon de l'Automobile d'Amsterdam en 1965, elle est proposée en seulement deux couleurs : rouge et blanc.

Un palmarès exceptionnel

Autodelta peaufine encore la GTA pour la compétition. Les versions de course bénéficient d'un réservoir de 90 litres, d'un refroidisseur d'huile, d'un arceau de sécurité, d'un différentiel à glissement limité ZF et d'une barre stabilisatrice arrière. Des options spécifiques permettent d'adapter la transmission, la suspension et les rapports de boîte en fonction des besoins. À l'intérieur, l'habitacle est encore plus dépouillé, avec un tableau de bord réduit à un simple carton recouvert d'un film décoratif sur certains modèles.





Grâce à des pistons spécifiques, un collecteur d'échappement élargi, des arbres à cames suralimentés et une admission optimisée, la puissance du moteur grimpe à environ 170 chevaux. L'échappement latéral, qui débouche sous la porte du conducteur, émet une sonorité rageuse devenue légendaire.

Dès son lancement, l'Alfa Romeo GTA domine la catégorie 1,6 litre des courses de voitures de tourisme. Andrea de Adamich remporte le Championnat d'Europe en 1966 et 1967, suivi de Spartaco Dini en 1969. Alfa Romeo s'impose également chez les constructeurs au cours de ces mêmes années. Parmi les pilotes les plus célèbres à avoir couru sur GTA figure le futur champion du monde de Formule 1, Jochen Rindt. La GTA s'illustre également dans les championnats nationaux, les courses de côte et même en rallye.

En 1968, Alfa Romeo lance une version 1300, produite à environ 500 exemplaires. Aujourd'hui, les versions GTA de la Giulia Sprint comptent parmi les voitures classiques les plus recherchées, avec des prix dépassant largement les 100 000 euros. Les modèles de course avec historique documenté atteignent parfois trois fois cette somme.

* Publié dans *Motor Klassik* no. 4/2025.

