

110^e ANNIVERSAIRE





Table des matières

3	Alfa Romeo célèbre son 110e anniversaire	32	Giulia : Une étoile est née
5	Les origines	35	Autodelta
6	La première voiture	39	Nouveaux segments
7	Un temps pour l'exploration	43	Une nouvelle société
9	Le logo emblématique	45	Voiture de l'année
11	Alfa rencontre Romeo	48	8C Competizione
12	L'après-guerre	50	Le centenaire
14	Le symbole de la Quadrifoglio : Plus que de la chance	53	2020
17	Victoires des premières courses	58	Un aperçu de l'avenir
19	De 6 à 8	60	Mes voitures Alfa Romeo préférées Par Ralph Gilles
21	Le « Monoposto » est né	66	Les plus importantes voitures hautes performances Par Lorenzo Ardizio
23	Entre deux guerres	70	L'évolution du logo
25	Victoires de la Formule 1	71	Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque
28	L'expansion		

Alfa Romeo célèbre son 110e anniversaire.

Les 110 ans d'histoire d'Alfa Romeo, qui ont commencé le 24 juin 1910 à Milan, en Italie, sont un exploit que très peu de constructeurs automobiles peuvent égaler. C'est une histoire d'amour durable pour l'automobile, alimentée par une passion pour le design, l'innovation technologique, les performances et les victoires en course automobile dans le monde entier.

La célébration de ces 11 décennies illustres nous amène à feuilleter certaines des pages les plus importantes de l'histoire de l'automobile... et de manière très particulière. L'histoire d'Alfa Romeo n'a jamais été écrite de manière parfaitement linéaire, mais dans des épisodes et des moments réels façonnés par les noms, les visions et les nombreuses circonstances historiques qui ont fait d'Alfa Romeo la marque qu'elle est aujourd'hui. Vous trouverez ci-dessous un résumé de certains des épisodes, des véhicules et des personnes qui ont marqué l'histoire de la marque. Inspirée par son illustre passé et un ensemble de valeurs de marque bien ancrées (performances, design et technologies), Alfa Romeo va maintenant de l'avant avec une vision, une énergie et un engagement qui renforceront son héritage pour les 110 prochaines années.



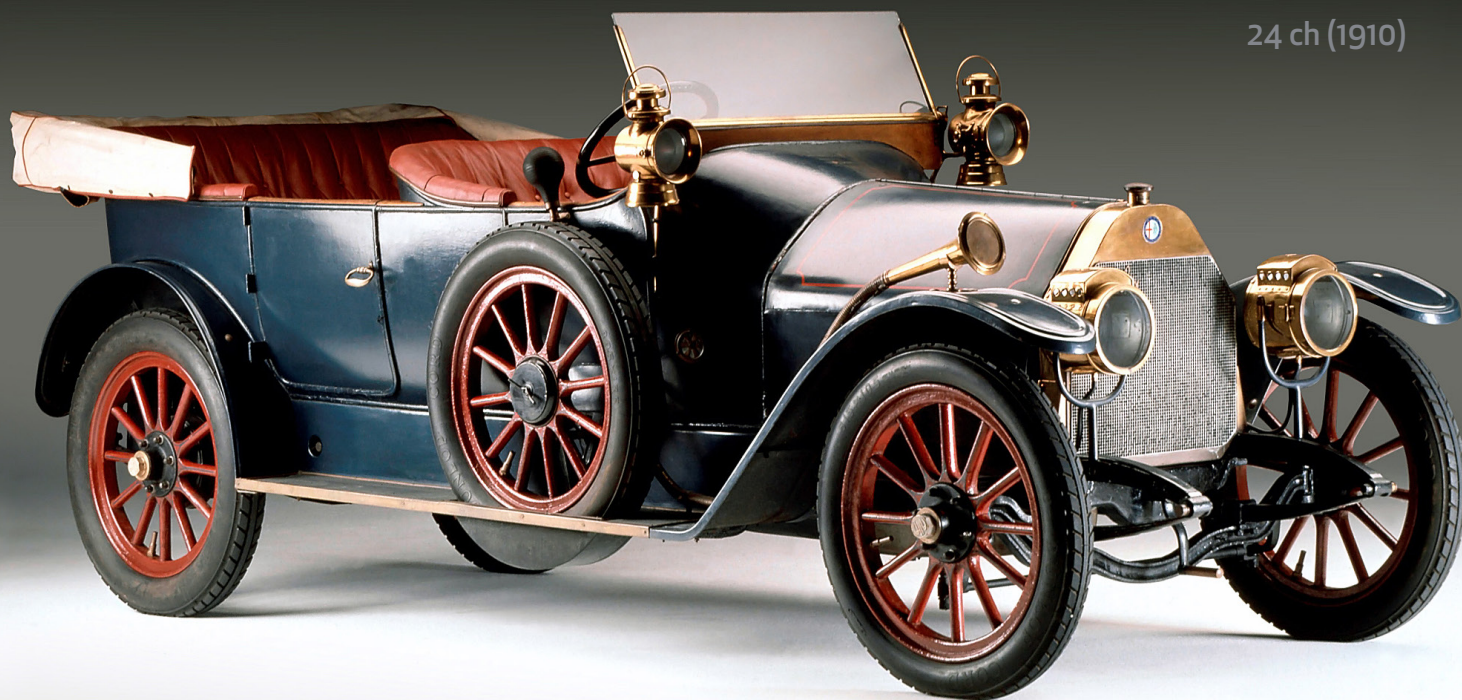




Les origines

Alfa Romeo a été officiellement créée à Milan (Italie), le 24 juin 1910. Cette année-là, un groupe d'entrepreneurs et d'hommes d'affaires a acquis la Società Italiana Automobili Darracq, la filiale italienne du constructeur automobile français, et ses ateliers Portello dans la périphérie de la ville, et a créé A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili – « société anonyme lombarde de construction automobile »).

24 ch (1910)



La première voiture

La société nouvellement créée voulait développer un modèle complètement nouveau et original. Pour ce faire, A.L.F.A. a engagé Giuseppe Merosi, un ingénieur de haut niveau, spécialisé dans les moteurs de course, qui a travaillé pour certaines des entreprises les plus avancées de l'époque, dont Edoardo Bianchi. Sous la direction de Merosi, la société a développé la 24 ch, qui pourrait aujourd'hui être décrite comme une berline de sport. Le véhicule était équipé d'un moteur de 4,1 litres qui développait 42 chevaux et atteignait une vitesse maximale de 100 km/h, ce qui était considérable à l'époque. Au cours de la première année, un total de 50 unités ont été vendues et le véhicule a été inscrit à la compétition Targa Florio de 1911, où il était en tête pendant la plus grande partie de la course jusqu'à ce qu'une sortie hors route achève sa journée. À cette époque, les courses d'endurance étaient le lieu où les performances et la fiabilité des nouveaux véhicules étaient mises à l'essai.

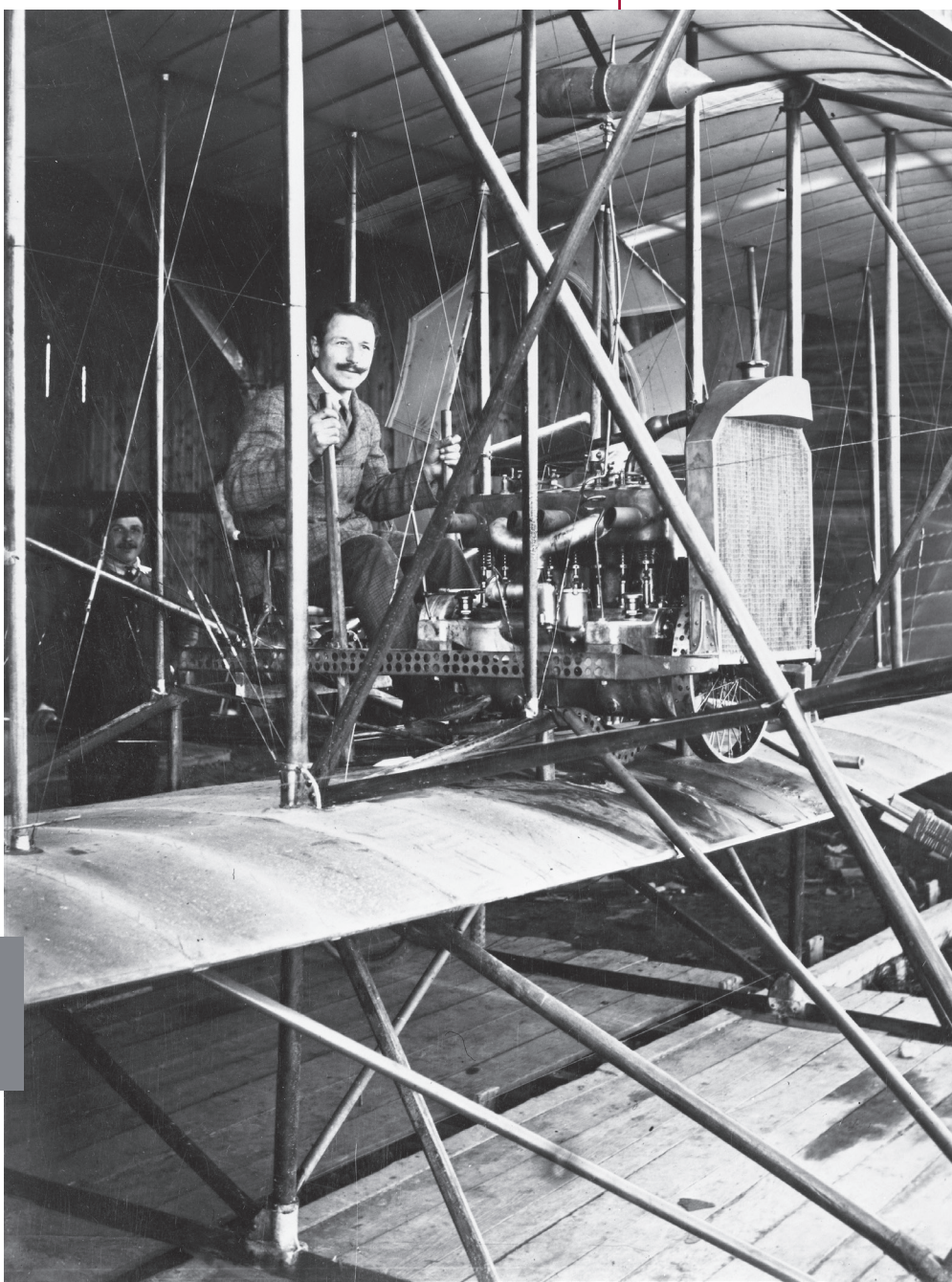


Giuseppe Merosi
au volant du
modèle de 24 ch.

Un temps pour l'exploration

Le début du XXe siècle a été une période idéale pour les inventeurs et les entrepreneurs pour repousser les limites des voitures, mais également des développements aéronautiques, et A.L.F.A. n'a pas fait exception. Pendant le développement de la voiture de 24 ch, deux techniciens d'A.L.F.A. – Antonio Santoni et Nino Franchini – ont obtenu l'autorisation d'utiliser un moteur de 24 ch comme moteur d'un prototype d'avion qui avait été construit à l'usine de Portello. Le biplan avait une structure faite de tubes de vélo. Le 17 septembre 1910, Nino Franchini décolle pour la première fois de la Piazza d'Armi. Bien que l'avion n'ait pas eu d'avenir commercial, il a prouvé la fiabilité et la capacité du premier moteur A.L.F.A.

Nino Franchini
et le « Biplano »
(1910).





A.L.F.A. «Aerodinamica» de 40/60 ch

L'exploration sur la façon d'améliorer l'aérodynamique de l'industrie automobile nouvellement créée a également eu lieu. Alors que les voitures ressemblaient encore à des calèches, quelques visionnaires ont commencé à rêver de formes plus extrêmes et aérodynamiques. L'«Aerodinamica» de 40 à 60 ch a été commandée par le comte Marco Ricotti de Milan et construite par la Carrozzeria Castagna, sur la base d'un véhicule Alfa de 40 à 60 ch. L'«Aerodinamica» était entièrement construite en métal, était complètement fermée et avait des vitres circulaires. Le véhicule a atteint une vitesse maximale de 139 km/h (86 mi/h).



Le logo emblématique

Alors que l'expérimentation des véhicules se poursuit, l'idée du logo Alfa Romeo est née à un arrêt de tramway à Milan. Romano Cattaneo, l'un des concepteurs d'A.L.F.A., se trouvait à la Piazza Castello, attendant le tramway numéro 14. En regardant l'emblématique tour Filarete, M. Cattaneo a été attiré par le « Biscione Visconteo », le blason de la famille Visconti, qui avait dominé le Milan médiéval.



M. Merosi a aimé l'idée et après avoir développé différentes versions, les deux amis ont décidé que la plus convaincante montrait le dragon de Biscione d'un côté et l'emblème de la ville de Milan, une croix rouge sur fond blanc, de l'autre.

Le nouveau logo combinait les deux blasons héraldiques sur lesquels était écrit ALFA en or au-dessus et MILANO en dessous, séparés par deux nœuds de Savoie, pour honorer la famille royale. Ce logo a été préparé à temps pour la production des véhicules. Si son style de base est resté intact jusqu'à aujourd'hui, il a été actualisé au fil des ans de façon à traduire les changements les plus importants qui se sont produits au sein de la marque.





Nicola Romeo (1876-1938) – au centre – était un ingénieur et entrepreneur italien.

Alfa rencontre Romeo

En 1913, la société produisait 200 voitures et l'A.L.F.A. 24 ch se forgeait une réputation de performances, de technologie et de qualité. En 1915, l'entreprise comptait 2 500 employés et produisait différentes séries de 24 ch, 15 ch et 40/60 ch. Cependant, au début de la Première Guerre mondiale, les banques qui détenaient la dette de la société lui ont confié un jeune entrepreneur de Naples nommé Nicola Romeo.

Pendant la Première Guerre mondiale, la société a produit du matériel militaire. L'usine de Portello a été agrandie et convertie pour la production de guerre. L'usine fabriquait des compresseurs de moteur, des munitions et des moteurs d'avion. Ce n'est qu'en 1919, après la fin de la guerre, que la production automobile a repris, d'abord avec l'assemblage des pièces en stock, puis avec la conception de nouveaux modèles. C'était le début d'une nouvelle ère. Le nom de la société a été officiellement changé en Alfa Romeo et le logo a été mis à jour en conséquence. Le lettrage a également été modifié de façon à le rendre plus linéaire.



Le premier logo Alfa Romeo.



RL Targa Florio (1923)

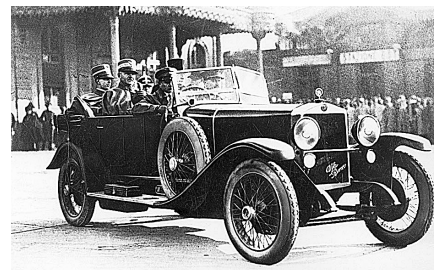
L'après-guerre

L'Alfa Romeo RL, développée par M. Merosi, a commencé sa production en 1922, devenant le premier modèle sportif Alfa Romeo après la Première Guerre mondiale. Le véhicule avait un moteur à six cylindres en ligne avec soupapes en tête. De nombreuses versions de la RL ont été développées – Normale, Turismo, Sport et Super Sport – et le modèle a connu un grand succès international : une voiture a été achetée par un maharaja indien et une autre a été conduite par le frère de l'empereur japonais.

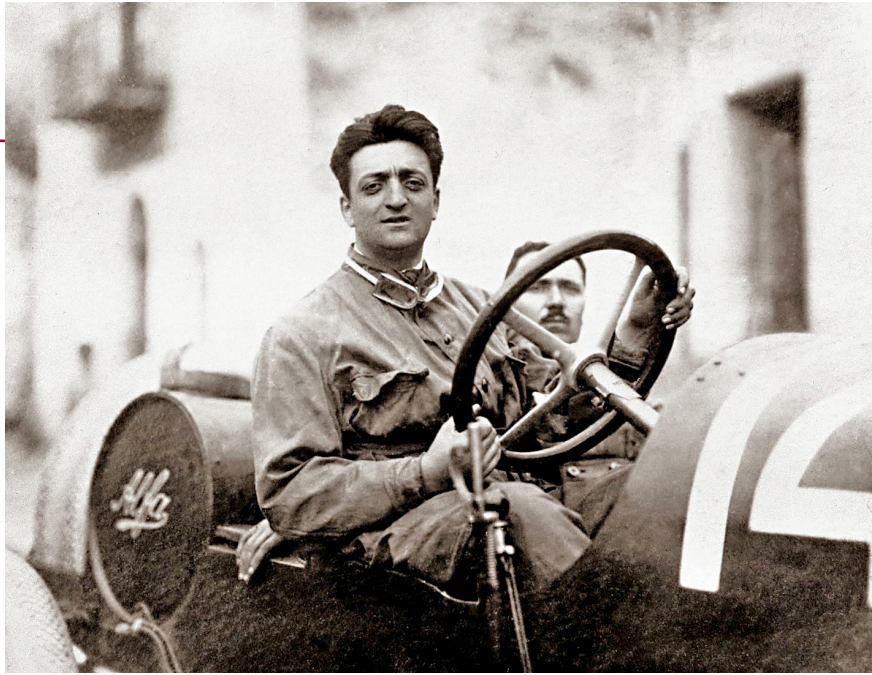
Pour continuer à construire la marque, Nicola Romeo a tenu à participer aux courses automobiles. C'est ainsi qu'une version de course automobile de la RL a été développée. La RL « Corsa », rebaptisée Targa Florio après la victoire de 1923, était beaucoup plus légère que le modèle original et offrait des innovations comme les doubles carburateurs. La marque a également réuni une équipe de grands pilotes. La première équipe de courses automobiles de l'usine comprenait Ugo Sivocci, Giuseppe Campari, Antonio Ascari et un nom qui a fait sa marque dans les annales de l'histoire de l'automobile : Enzo Ferrari.



RL Super Sport (1925)



RL (1922 à 1927)



Enzo Ferrari à la
Targa Florio 1920
au volant de l'Alfa
Romeo 40-60 ch
Racing Type.



Enzo Ferrari et
Nicola Romeo.

Le symbole de la Quadrifoglio : Plus que de la chance

Alors que de nombreuses histoires circulent sur l'origine du trèfle à quatre feuilles (quadrifoglio en italien) qui ornait les modèles de course et de haute performance d'Alfa Romeo jusqu'à aujourd'hui, le véritable tournant des événements est intervenu en 1923. En vue de la XIVe édition de la Targa Florio, Alfa Romeo a décidé de ne rien laisser au hasard : l'équipe a préparé une version « Corsa » (course automobile) spécifique de la nouvelle RL, le chef-d'œuvre de Giuseppe Merosi. Le modèle « trois litres » a été rendu plus léger, plus court et plus puissant. Les meilleurs pilotes de l'époque ont été convoqués : Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Giulio Masetti, Enzo Ferrari et Ugo Sivocci. Ces deux derniers étaient au volant d'une version plus dynamique de la voiture, avec une cylindrée portée à 3 154 cm³ et de 95 ch.

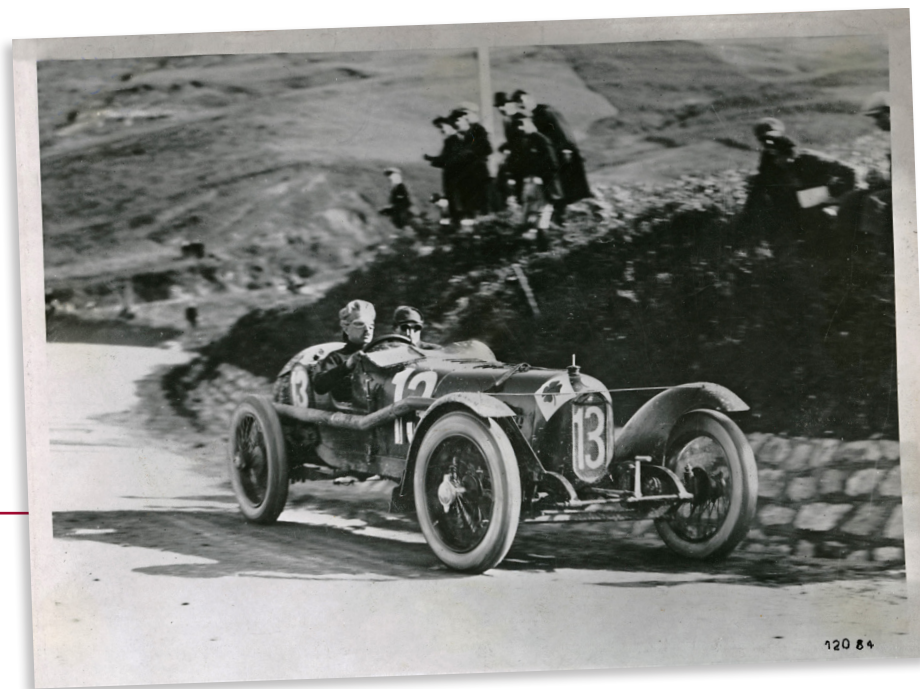
Mais il ne suffit pas d'avoir de bons véhicules et les meilleurs pilotes pour gagner des courses : il faut aussi un peu de chance. C'est dans cet esprit, ajouté à une superstition mal dissimulée, que la compagnie a décidé de peindre un porte-bonheur sur les capots de ses voitures : un trèfle vert à quatre feuilles.



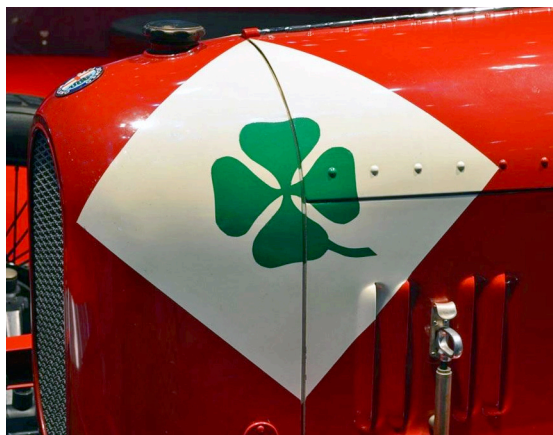
Vincenzo Florio lui-même a décrit la course légendaire avec des mots émouvants – et parfois incroyables – qui décrivaient une période fascinante et toujours héroïque du sport automobile :

« [...] l'excitation de la foule à l'idée de voir arriver le vainqueur était à son comble et c'est alors que la voiture d'Ascari est apparue parmi les collines. Dans le virage de la gare de Cerda, l'Alfa d'Ascari s'est arrêtée net et, avec le mécanicien, le conducteur s'est efforcé de fouiller dans cet enchevêtrement d'objets pour ramener le moteur à la vie. Quelques minutes dramatiques se sont écoulées et plusieurs mécaniciens ont couru à la rescousse. Finalement, la voiture a démarré, mais a coupé la ligne d'arrivée avec quatre autres personnes à bord. Les commissaires de la course automobile n'ont pas jugé l'arrivée valable dans ces conditions et ont forcé Ascari à revenir. Comme il ne pouvait pas trouver son propre mécanicien, il a attrapé un spectateur qui s'était faufilé dans la zone de ravitaillement en carburant pour regarder autour de lui, l'a jeté dans le siège du mécanicien, est reparti, est retourné à l'endroit où il s'était arrêté et a de nouveau coupé la ligne d'arrivée. Mais quelques minutes se sont écoulées et Ascari a perdu sa victoire parce que, pendant ce temps, Sivocci a couru et lui a arraché la première place. »

Ugo Sivocci
au volant de
la RL TF.



La victoire est revenue à Ugo Sivocci, qui a été immédiatement suivi par son coéquipier Ascari. La voiture de Sivocci affichait le trèfle vert à quatre feuilles sur un fond blanc en forme de diamant. La Quadrifoglio d'Ascari a été peinte sur un fond triangulaire. La RL de Masetti est arrivée quatrième. Ce fut une grande victoire pour la marque et cela transforma la Quadrifoglio en un véritable logo distinguant tous les véhicules de course Alfa Romeo.



Emblème original de la Quadrifoglio.



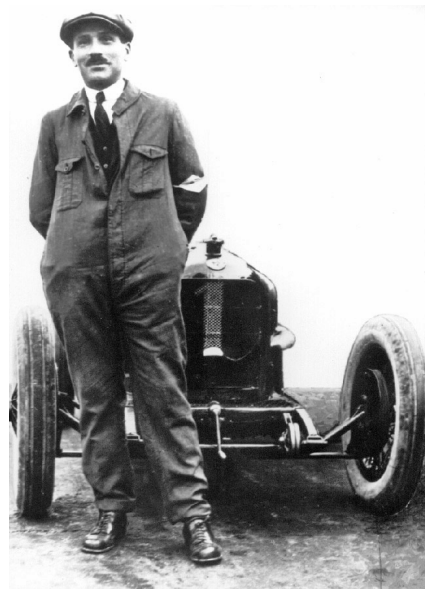
Emblème actuel de la Quadrifoglio.

Pour plus d'images sur les premiers modèles de la Quadrifoglio, consultez le site Web : <http://www.media.fcaemea.com/fr-fr/gallery/1439>

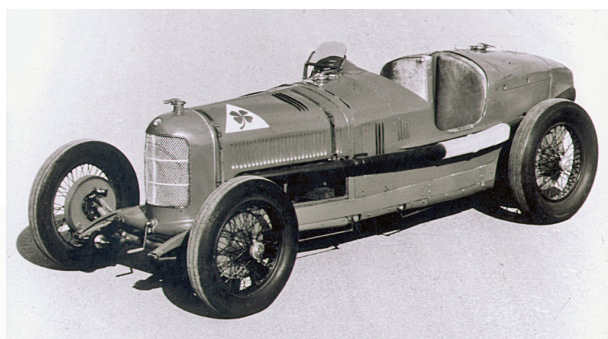
Vidéo : <https://youtu.be/NqrmXNOEQa0>

Victoires des premières courses

Entre-temps, Romeo avait remplacé l'ingénieur en chef d'Alfa, Giuseppe Merosi, par Vittorio Jano, qui a rejoint la société en 1923, en partie grâce à la persuasion du jeune pilote de course Alfa, Enzo Ferrari. Le premier modèle de Jano était l'Alfa Romeo Grand Prix Tipo P2, qui était propulsée par le premier moteur 8 cylindres en ligne suralimenté d'Alfa avec deux carburateurs placés après le compresseur.



Vittorio Jano



GP Tipo P2 (1925 à 1930)



GP Tipo P2 (1924)



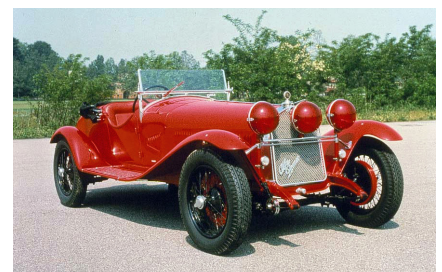
6C 1500 Super Sport (1928)

L'Alfa Romeo P2 a remporté le premier championnat du monde automobile en 1925. La P2 a remporté 14 Grands Prix et des courses majeures, dont la Targa Florio, et elle est devenue l'une des voitures de Grand Prix emblématiques de la décennie. Les marques de fabrique de Jano en matière d'ingénierie étaient des moteurs petits et efficaces, une répartition équilibrée du poids et un comportement routier léger et précis. Ces valeurs restent au cœur de l'Alfa Romeo d'aujourd'hui.

La P2 a été suivie par l'Alfa Romeo 6C, en référence au moteur 6 cylindres en ligne. La 6C 1500 a été lancée en 1928, suivie de la plus puissante 6C 1750, qui avait une vitesse maximale de 152 km/h (95 mi/h) et un châssis conçu pour fléchir et onduler sur des surfaces inégales. La 6C a remporté plusieurs courses en 1929, dont les Grands Prix de Belgique, d'Espagne, de Monza et les Mille Miglia. La plupart des voitures étaient vendues comme châssis roulant et carrossées par des carrossiers comme Zagato et Touring Superleggera. La 6C est devenue une référence dans l'industrie au début des années 1930, en remportant des courses et des concours d'élégance.



6C 1500 Sport (1928-1929)



6C 1750 (1930)

De 6 à 8

Jano était également responsable du légendaire moteur 8 cylindres en ligne 8C avec suralimentation. Il s'agit du principal moteur de course depuis son lancement en 1931 jusqu'à sa mise hors service en 1939. Il a été marqué par de multiples victoires de course de la gamme de voitures de route, de course et de sport Alfa Romeo des années 1930. La 8C était une véritable « hypervoiture », remportant les courses les plus prestigieuses de l'époque tout en présentant une technologie et un design de pointe : c'est en regardant une 8C 2900 que Henry Ford a dit : « quand je vois passer une Alfa Romeo, je tire mon chapeau ».

8C 2300 Le Mans (1931)





8C 2300 (1931 à 1934)



8C 2900 Le Mans (1938)

Le « Monoposto » est né

Alfa Romeo a développé un nouveau moteur à huit cylindres en ligne qui sera utilisé dans la première véritable voiture de course monoplace de Grand Prix au monde. La fiabilité des moteurs était incontestée et les noms de pilotes célèbres comme Giuseppe Campari, Tazio Nuvolari et Achille Varzi sont devenus synonymes d'Alfa Romeo, qui a remporté de nombreuses courses légendaires comme les Mille Miglia, les 24 heures du Mans, la Targa Florio et une longue liste de Grands Prix internationaux. En outre, les précieux enseignements techniques tirés des courses ont été transférés aux modèles de production de série.



8C 2300 Monza



Tipo B - P3 (1932)

Tipo B Aerodinamica (1934)



L'Alfa Romeo Bimotore est un véhicule assez expérimental qui a certainement attiré beaucoup d'attention. Conçu par Luigi Bazzi pour la Scuderia Ferrari, le véhicule a utilisé l'Alfa Romeo Tipo B comme point de départ, et un second moteur 8 cylindres a été ajouté derrière le conducteur en remplacement du réservoir de carburant, qui a été déplacé sur les côtés de la carrosserie. Le véhicule était extrêmement puissant, mais difficile à manier. Seulement deux unités ont été produites et bien que les véhicules n'aient pas connu de succès en matière de courses automobiles, avec Tazio Nuvolari au volant, le véhicule a atteint une vitesse maximale de 337 km/h (209 mi/h).



Bimotore (1935)



Entre deux guerres

La récession mondiale qui a suivi le krach boursier de 1929 a eu des répercussions sur l'expansion d'Alfa : la société a été rachetée par l'État en 1933. Ugo Gobato a été nommé directeur général. En 1935, la société est militarisée et toute l'équipe des courses automobiles est confiée à la Scuderia Ferrari. C'est de cette époque que sont nées de nombreuses voitures Alfa Romeo légendaires, dont les 6C 2300, 6C 2500, 8C 2300 et 8C 2900. Sous la direction de M. Ferrari, Alfa Romeo a remporté plus de courses que tout autre constructeur en 1934. En 1939, la première pierre de la nouvelle usine de Pomigliano d'Arco est posée, près de Naples, consacrée à la production aéronautique.

Le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale a, toutefois, mis fin aux plans ambitieux de l'entreprise. Comme la plupart des industries italiennes, Alfa s'est convertie à la production de guerre et ses usines ont été bombardées par les Alliés. L'usine de Portello a entièrement cessé ses activités suite aux dommages subis le 20 octobre 1944.



Les travaux ont repris au mois d'avril suivant, après la signature du traité de paix. La 6C 2500 a été le premier véhicule d'après-guerre construit par Alfa Romeo et la version Freccia d'Oro (flèche d'or) a été entièrement développée par un service interne d'Alfa Romeo. Fabriqué à l'usine de Portello en 1947, le véhicule comportait des éléments de conception qui allaient devenir des jalons distinctifs, comme l'union du bouclier central avec les deux prises d'air latérales.

6C 2500 Freccia d'Oro (1947)



6C 2500 Villa d'Este



Rita Hayworth au volant de la 6C 2500 Super Sport.



Alfa Romeo 158

Victoires de la Formule 1

En 1950, le nouveau championnat du monde de Formule 1 est inauguré et pour la Tipo 158 – connue sous le nom d'« Alfetta » – cela signifie 11 victoires en 11 courses et c'est Giuseppe « Nino » Farina qui remporte le titre. L'année suivante, Juan Manuel Fangio remporte le titre avec la Tipo 159, une voiture de course de 425 chevaux capable d'atteindre une vitesse de pointe de 306 km/h (190 mi/h), grâce au moteur 1500 le plus puissant jamais fabriqué. Ces victoires ont consolidé la réputation d'Alfa Romeo en tant que force à prendre en compte dans le monde des courses.

Vidéo : <https://youtu.be/ThZPWwVmxXA>



Nino Farina au volant de l'Alfa Romeo 158 au Grand Prix de Silverstone (1950).



Tipo 159 Alfetta (1951)



Bien qu'elle domine le circuit, Alfa Romeo doit concentrer ses efforts sur la relance des voitures de série et décide de se retirer des courses, invaincue. La 1900 fait ses débuts sur le marché, comme la première voiture Alfa Romeo fabriquée dans une chaîne de montage et produite sans châssis séparé. Présentée au Salon de l'automobile de Paris en 1950, elle a été la première Alfa Romeo à direction à gauche à avoir été proposée, et fut étiquetée comme étant « la berline familiale qui gagne les courses ».



1900 Berlina
(1950 à 1958)



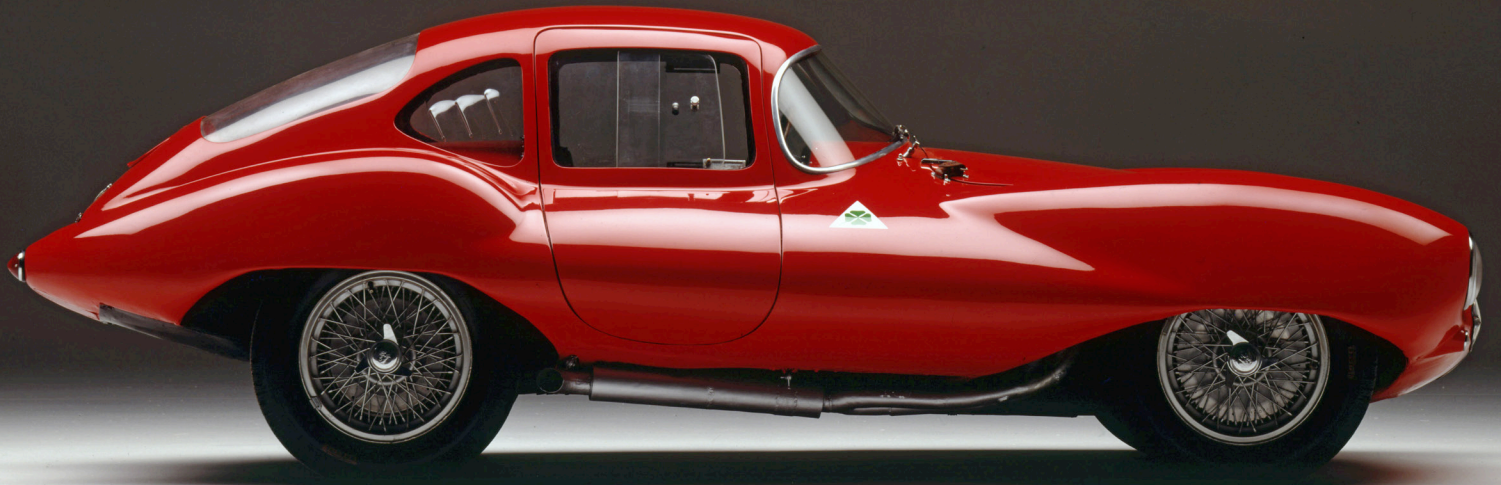
1900 SS (1954)



Prototype du
coupé Alfa
Romeo 1900
C52 « Disco
Volante » (1952)

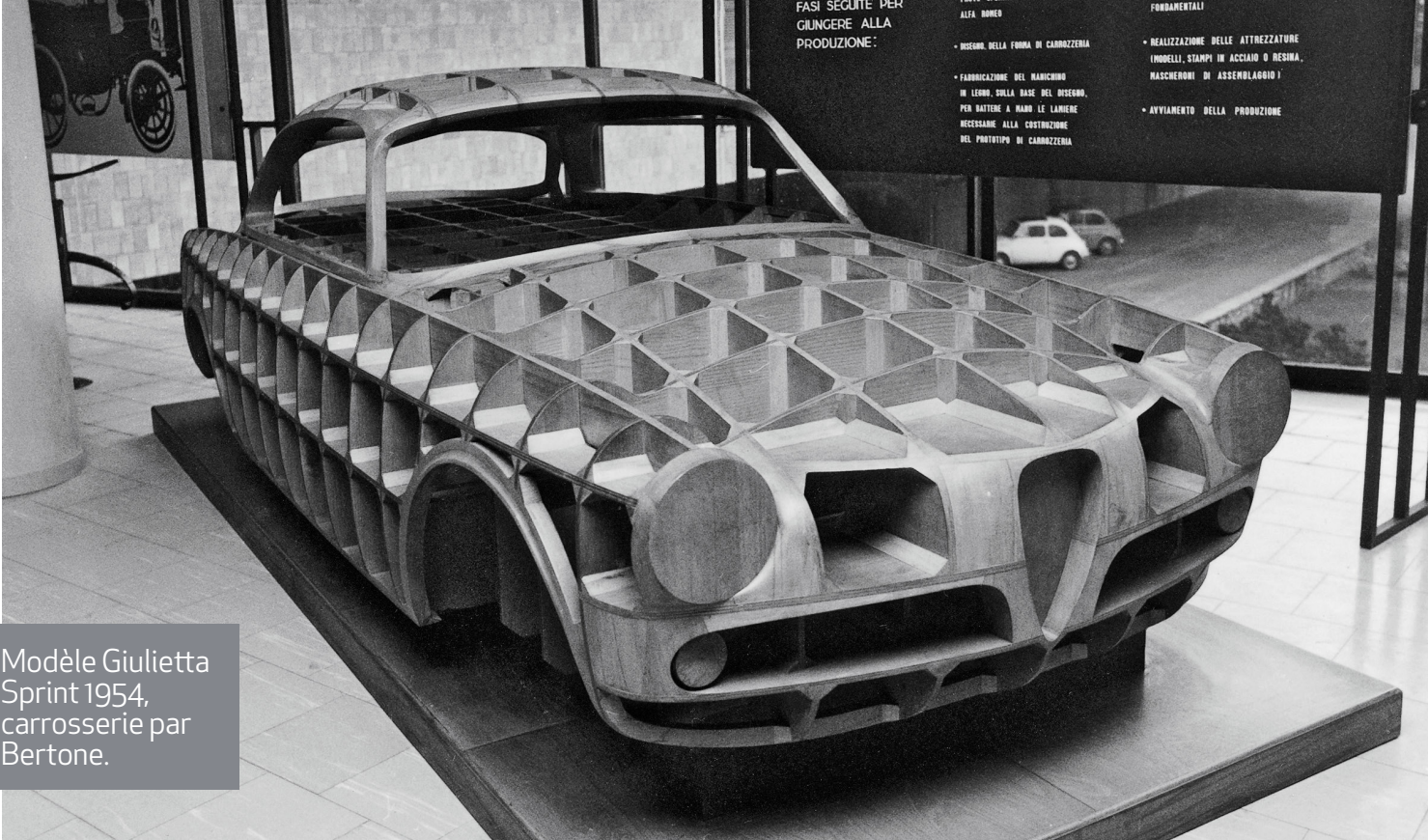
L'expansion

Alors qu'Alfa Romeo se retirait des courses de Grand Prix, la société a développé une série de voitures de course sportives expérimentales : L'Alfa Romeo 1900 C52 « Disco Volante » (« soucoupe volante » en italien). La voiture avait une carrosserie aérodynamique, testée en soufflerie et pouvait atteindre une vitesse de près de 241 km/h (150 mi/h). Trois véhicules Spider ont été fabriqués en 1952, avec un moteur quatre cylindres de 2 litres tout en alliage; un an plus tard, l'un d'entre eux a été modifié en coupé et un autre en Spider d'aspect plus traditionnel avec un moteur 6 cylindres de 3 litres. Quatre des cinq voitures d'allure futuriste construites au total survivent aujourd'hui.



Prototype
de l'Alfa
Romeo 1900
C52 « Disco
Volante » (1952)





Modèle Giulietta Sprint 1954, carrosserie par Bertone.



Giulietta Sprint (1954)

Entre-temps, l'entreprise a radicalement changé au cours des années 1950, se transformant en un fabricant à part entière qui s'est concentré sur la production de voitures de série, de véhicules industriels, de moteurs aéronautiques et navals, et de moteurs diesel pour des applications industrielles.

La Giulietta Sprint a été présentée en 1954 au Salon de l'automobile de Turin. Cette voiture – ainsi qu'un Spider (1955) et une berline (1955) – sera cruciale et pas seulement pour l'histoire d'Alfa : elle a établi de nouveaux paramètres (c'était la première voiture de série dotée d'un moteur à double arbre à cames en tête entièrement en aluminium) et a incarné la volonté de l'Italie de sortir des années sombres de la guerre. En outre, elle a consolidé la vocation d'Alfa Romeo en tant que grand constructeur automobile. La Giulietta Sprint offrait des performances et une maniabilité inconnues dans le segment et elle s'est tellement bien vendue que les commandes ont dû être suspendues quelques jours seulement après son lancement. De plus, les lignes de l'Alfa Romeo Spider sont devenues un symbole des voitures fabriquées en Italie dans les années 1950.



Giulietta Berlina (1955)



Giulietta Spider (1955)

Importée aux États-Unis par un distributeur qui souhaitait offrir une version ouverte de la Giulietta en Amérique, Alfa Romeo a commencé à exporter des voitures vers les États-Unis en 1961. La Giulietta est l'une des icônes de la renaissance automobile de l'après-guerre et des années de la « Dolce Vita » (la belle vie) : les gens l'appelaient « la dulcinée italienne ».

D'autres dérivés de la Giulietta ont été produits pendant cette période, notamment la Sprint Veloce, la Giulietta Sprint Speciale, la TI et la Giulietta SZ, plus légère, plus rapide et prête pour la course.

Giulietta SZ
Coda Tronca
(1960)



Giulia : Une étoile est née

Huit ans après le succès de la Giulietta, Alfa Romeo a dévoilé la Giulia TI à l'Autodrome de Monza, le 27 juin 1962. Avec un coefficient de traînée record de 0,34, un poids de 1 000 kg et un moteur de 1 570 cm³, la Giulia était réputée pour sa maniabilité, son accélération, sa sécurité et sa dynamique de conduite générale parmi les petites berlines européennes. Le succès des ventes de la Giulia a incité Alfa Romeo à agrandir l'atelier et à ouvrir une nouvelle usine à Arese, près de Milan. Cette usine est devenue le siège social d'Alfa Romeo jusqu'en 1986.



Giulia TI Super





2600 Sprint (1962)



Giulia Berlina (1962 à 1978)



Giulia 1600 Sprint Speciale
(1963 à 1965)

Au terme de sa longue carrière, la Giulia et ses multiples dérivés ' comme la Sprint GT, le Spider Duetto (1966) et la Super - ont atteint l'objectif exceptionnel d'un million de véhicules produits. Le Spider Duetto est sans doute le plus célèbre des modèles, puisqu'il s'agit de la voiture de sport emblématique conduite par Dustin Hoffman dans le film hollywoodien de 1967, *Le Lauréat*. Seuls 6 325 exemplaires du Spider 1600 ont été construits. Le modèle a été remplacé par le Spider Veloce 1750, le Spider 1300 Junior et le Spider Veloce 2000, fabriqués jusqu'en 1994.



Alfa Spider 1600
(1966 à 1994)



Autodelta

Tout en développant la production dans des segments de volume, fidèle à son héritage, les activités d'Alfa Romeo en matière de courses automobiles se sont poursuivies tout au long de la décennie. En 1961, Autodelta est créé et devient le service des courses automobiles d'Alfa Romeo.

L'équipe a remporté des victoires sur les pistes du monde entier avec des modèles comme la Giulia TZ – qui signifie Tubular Zagato (1963) – et la TZ 2 (1965). Les modèles faisaient partie de l'effort de la société pour concourir dans la catégorie Grand Turismo.



Début de la Giulia TZ à Monza, à la « Coupe FISA » de 1963, avec Lorenzo Bandini.

Giulia TZ2





Giulia Sprint GTA
et Giulia TZ



Giulia Sprint GTA
(1965)

L'équipe a également développé la Giulia GTA, « A » signifiant « Alleggerita » ou léger en italien. Avec un poids de seulement 745 kilos, la GTA avait des panneaux de carrosserie en aluminium au lieu d'acier, des roues en alliage de magnésium et des vitres latérales en plastique transparent. Les versions GTA ont été fabriquées en versions Street (Stradale) et Pure Race (Corsa), souvent calibrées par Autodelta.

La Giulia GTA a remporté sept championnats européens et de nombreuses courses automobiles internationales, devenant ainsi l'une des Alfa Romeo les plus emblématiques de tous les temps. Pour la marque, elle représentait un nouveau paradigme : la voiture de tous les jours qui gagne des courses. Le slogan de l'époque était « Una vittoria al giorno con la macchina di tutti i giorni » (une victoire chaque jour avec la voiture de tous les jours).



33 Stradale

En 1967, une nouvelle voiture de sport fait ses débuts : Le Tipo 33. Il s'agissait d'un prototype de course sportive mis en œuvre par des équipes soutenues par l'usine. Au cours de ses dix ans de carrière, le Tipo 33 a remporté les championnats du monde en 1975 et 1977. Le Tipo 33 n'a pas seulement gagné des courses, il a également inspiré l'une des plus grandes icônes de la marque Alfa Romeo : le 33 Stradale (« pour la route » en italien). Construite entièrement à la main et selon une configuration de moteur central, le Stradale a été l'une des premières supervoitures au monde, dont la vitesse maximale était de 260 km/h (162 mi/h). Seuls 18 véhicules ont été construits, mais cette petite série a eu une retombée énorme pour la marque. Aujourd'hui encore, le 33 Stradale est l'une des plus hautes expressions d'un coupé sportif à moteur central.



L'usine de Portello, désormais intégrée à la ville de Milan, en pleine expansion, ne suffisait pas à répondre à la demande. La production a été progressivement transférée vers la nouvelle usine située à Arese, au nord-ouest de Milan. Le 29 avril 1968, la marque a également posé la première pierre d'une nouvelle usine à Pomigliano d'Arco à Naples et elle a également construit une piste d'essai prototype à Balocco dans la région du Piémont.

Les pilotes d'essai officiels d'Alfa Romeo – « I magnifici 7 » – au circuit d'essai de Balocco.



Nouveaux segments

Alfa Romeo a continué à élargir son portefeuille en 1971 avec le lancement de l'Alfasud, une voiture d'entrée de gamme rapide et compacte, dotée de plusieurs solutions mécaniques sophistiquées, dont un moteur plat à 4 cylindres opposés à traction avant.



Alfasud (1971)

La production de l'Alfetta a commencé à Arese l'année suivante. Cette berline sportive à la mécanique sophistiquée (moteur avant, traction arrière, essieu arrière De Dion et boîte-pont) a été chef de file dans son segment pendant de nombreuses années. L'Alfetta GT (1974), la GTV (1975), puis l'Alfa 75 (Milano aux États-Unis) ont constitué l'épine dorsale de la production de l'usine d'Arese.

Alfetta (1972)





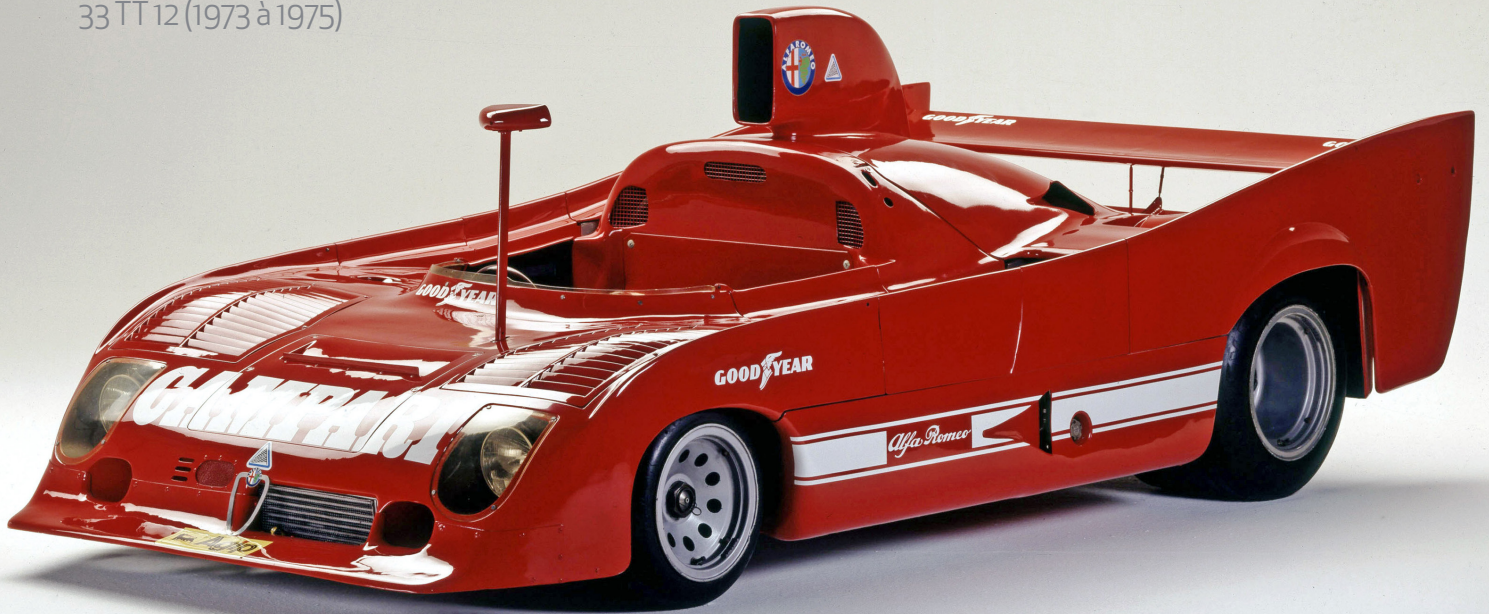
Alfetta GT (1974)

La passion pour le spectacle – dans la rue et sur les pistes de course – s’est poursuivie dans les années 1970. Inspirée par le prototype Montréal de l’« Expo » de 1967, la marque a lancé la version de production du Montréal en 1970. Doté de lignes dynamiques, d’un moteur V8 dérivé de la course automobile et de grandes performances, le Montréal a été l’un des véhicules grand tourisme emblématiques des années 1970.

Alfa Romeo Montréal



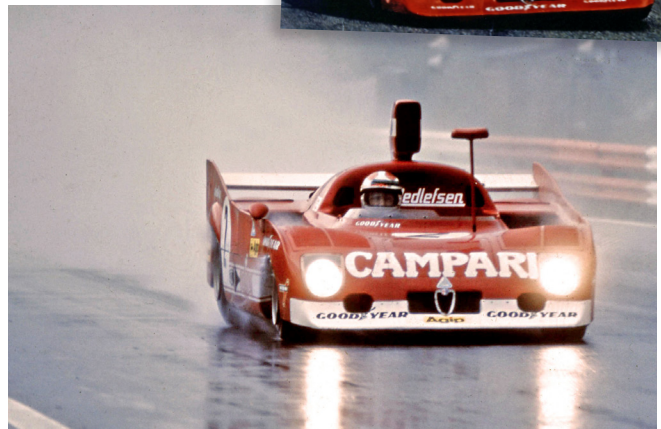
33 TT12 (1973 à 1975)



La marque a remporté deux titres de champion du monde dans les années 1970 : en 1975 avec le 33 TT 12 (Championnat des constructeurs), et en 1977 avec le 33 SC 12 (Championnat des prototypes). Alfa Romeo était également active en Formule 1, avec le modèle Tipo 179 et un groupe de pilotes comprenant Mario Andretti.



Tipo 33 SC12 Turbo



33 TT12 (1973 à 1975)



Mario Andretti et la
voiture de course
Tipo 179 F1 (1981).



182 T Formula 1 (1982)

Une nouvelle société

En 1986, le groupe Fiat a racheté Alfa Romeo, qui a produit la toute nouvelle berline 164 à quatre portes (1987). Le véhicule a été conçu par Pininfarina et fabriqué à l'usine d'Arese.



Alfa Romeo 164 (1987)

Sur la base de l'Alfa Romeo 156, une berline à traction avant créée par Walter De' Silva, qui a remporté le titre de « Voiture européenne de l'année » en 1998 et a été un succès commercial, Alfa Romeo a développé le modèle 156 D2, prêt pour la course. Avec 310 ch, une boîte de vitesses séquentielle à six rapports, un différentiel divisé de série et un poids de 975 kg (2 150 lb), le véhicule a remporté 13 championnats de tourisme en Italie et en Europe.



Frankfurt 1997

156 (1997)



Nicola Larini (1998)



Michael Schumacher et Gabriele Tarquini à côté de l'Alfa 156 GTA sur le circuit du Mugello (2003).

Voiture de l'année

Une autre « voiture de l'année » européenne pour la marque a été la 147, qui a été lancée au salon de l'automobile de Turin en 2000. Présenté à l'origine comme un modèle à trois portes seulement, il a rapidement été rejoint par un modèle à cinq portes. Dans le plus pur style Alfa Romeo, des versions plus sportives de la 147 sont bientôt offertes. Avec un puissant moteur V6 de 3,2 litres, la 147 GTA a connu un succès immédiat dans le segment des « compactes à hayon ».

Alfa 147
GTA (2002)



Alfa 147 GTA CUP (2002)



Maurizio Campani, le vainqueur à Monza lors de la première course du championnat European Alfa Challenge réservée à l'Alfa 147 GTA Cup (2005).



Alfa GT (2003)

Présenté au Salon de l'automobile de Genève en 2003, l'Alfa GT qui a été conçue par M. Bertone était un coupé quatre places, dont le concept de style rappelle la Giulietta Sprint. Un autre véhicule présenté au salon de Genève, d'abord comme un concept conçu par Giugiaro, était l'Alfa Romeo Brera. Ce véhicule a marqué le retour de la société dans le segment des coupés 2+2. Le véhicule offrait un toit vitré panoramique et un système électronique d'antidérapage avec antipatinage de série sur toutes les versions.





Alfa Brera (2005 à 2010)





8C Competizione

Au Salon de l'automobile de Francfort de 2003, une autre icône est née, lorsque l'entreprise a présenté la 8C Competizione. Lorsque le véhicule de série a vu le jour en 2007, avec un V8 Ferrari de 4,7 litres et 450 chevaux, cette supervoiture était destinée aux collectionneurs et à une poignée d'heureux propriétaires, avec seulement 500 unités produites. Elle a été rejointe par le 8C Spider en 2008, qui a conservé les mêmes caractéristiques mécaniques et les mêmes performances que le coupé. La première partie de son nom fait référence à l'architecture du moteur huit cylindres qui dominait les circuits de course dans les années 1930 et 1940. L'autre section rend hommage au coupé 6C 2500 Competizione que M. Fangio a piloté lors des courses Mille Miglia des années 1950. Le véhicule affichait une vitesse maximale de près de 300 km/h (185 mi/h).



8C Spider (2008)

Le centenaire

Pour célébrer son centenaire en l'an 2010, la marque a fait revivre la Giulietta. Le Centre de Style Alfa Romeo a conçu la nouvelle Giulietta, une berline cinq portes au style Alfa Romeo unique, capable d'exprimer à la fois l'agilité et un haut degré de confort sur les routes de tous les jours. Grâce à des solutions de suspension perfectionnées, une direction active à double pignon et des technologies de fabrication de pointe, la Giulietta a atteint d'excellents niveaux de confort à bord, de caractéristiques dynamiques et de sécurité (tant active que passive).



Giulietta Collezione (2015)

Giulietta
Sprint (2014)





4C et 4C Spider (2016)



Le 4C est un moteur 1750 turbo tout aluminium à injection directe.

En 2015, le très attendu coupé 4C à moteur central a fait ses débuts, doté d'une structure monocoque en fibre de carbone et en aluminium fabriquée à la main, d'une transmission à double embrayage à 6 vitesses et d'un 4 cylindres turbo de 1,75 litre développant une puissance de 237 ch et un couple de 258 lb-pi. Pesant environ 1 089 kg (2 400 lb), le 4C était capable d'accélérer de 0 à 96 km/h (0 à 60 mi/h) en un peu plus de quatre secondes. Un an plus tard, Alfa Romeo présentait le 4C Spider, qui offrait les mêmes performances exaltantes que le coupé tout en ajoutant seulement 10 kg (22 lb) de poids à vide.





Stelvio et Giulia (2017)

Le retour de la Giulia en 2016 et le lancement de la Stelvio en 2017 ont clôturé la décennie en beauté. La Giulia, une berline sport de haute performance de classe mondiale équipée d'un moteur turbo 2,0 litres de 280 chevaux de série et, plus particulièrement, d'une version Quadrifoglio avec un V6 biturbo 2,9 litres de 505 chevaux dérivé de Ferrari, a remporté le prix de la voiture de l'année 2018 de Motor Trend ainsi qu'une place sur la liste des 10 meilleures voitures de l'année 2018 de Car and Driver. Avec le même empattement et les mêmes groupes motopropulseurs, la Stelvio, qui tire son nom de la célèbre route du col du Stelvio en Italie, a suivi les traces de la Giulia, remportant de nombreux prix et s'imposant comme la référence en matière de VUS multisegments de haute performance.

En 2018, et en partenariat avec l'équipe Sauber F1, Alfa Romeo est revenu à la Formule 1 après plus de 30 ans d'absence.



Équipe Alfa Romeo Sauber F1 (2018)

2020

À l'occasion de son 110e anniversaire, la marque continue de progresser sur le plan du design, des performances et de la technologie, la Giulia et la Stelvio ayant toutes deux bénéficié de nouveaux intérieurs et de systèmes avancés d'aide à la conduite. À l'intérieur, chaque modèle est doté d'un écran tactile d'infodivertissement de 8,8 po, d'une console centrale redessinée avec un rangement amélioré, d'un nouveau levier de vitesses et d'un système de recharge de téléphone sans fil livrable en option, d'un nouveau volant gainé de cuir plus souple et de cadrans et boutons redessinés offrant une meilleure sensation et une meilleure rétroaction. Un nouvel ensemble d'aide active à la conduite offre des fonctions autonomes de niveau 2, notamment l'aide en cas d'embouteillages, l'aide active au suivi de voie, la reconnaissance des panneaux de signalisation routière et la détection de somnolence au volant.



Stelvio Quadrifoglio



Stelvio Quadrifoglio





Giulia Quadrifoglio



Pour célébrer son 110e anniversaire, Alfa Romeo a dévoilé en mars la Giulia GTA, une berline haute performance en édition limitée qui rappelle la célèbre Giulia Sprint GTA de 1965, qui dominait les courses de voitures de sport à l'époque. Pour le nouveau modèle, la GTA, qui signifie « Gran Turismo Alleggerita » ou grand tourisme allégé, représente un gain de poids d'environ 100 kg (220 lb) ainsi qu'une augmentation d'environ 30 chevaux par rapport au V6 biturbo de 2,9 litres dérivé de Ferrari. Le résultat est un incroyable rapport poids/puissance de seulement 6,2 lb/ch.



Giulia GTA



Giulia GTA

Limitée à 500 unités dans le monde, la GTA se caractérise par une application étendue de fibre de carbone à l'intérieur et à l'extérieur ainsi que par un habitacle inspiré de la course et rempli d'Alcantara sur le volant, le tableau de bord, les panneaux de porte et les sièges baquets. Une version plus extrême de la GTAm (« m » pour modifiée), mais toujours conforme au code de la sécurité routière, supprime les panneaux de porte intérieurs et les sièges arrière au profit d'un arceau de sécurité et de sièges avant plus dynamiques avec des coques en fibre de carbone. Avec leur GTA, les heureux propriétaires obtiendront également une housse de voiture Goodwool, un casque Bell aux couleurs spéciales de la GTA et une combinaison de course Alpinestars, des gants et des chaussures.

Un aperçu de l'avenir

Alfa Romeo ne revient en arrière que pour mieux avancer. Inspirée par un mélange unique de technologie et de sensation, de performance mécanique et de passion, la marque s'appuie sur son design italien révolutionnaire, sa technologie avancée et ses performances de course passionnées pour construire une vision de l'avenir et explorer de nouveaux segments.



Au Salon de l'automobile de Genève de 2019, Alfa Romeo a dévoilé le concept Tonale, signalant un nouveau VUS multisegment qui sera positionné sous le Stelvio. Comme le Stelvio, le Tonale tire son nom d'une route célèbre – le col du Tonale – dans les Alpes italiennes. Le concept Tonale, créé au Centro Stile d'Alfa Romeo à Turin, a été présenté à Genève avec un groupe motopropulseur hybride rechargeable, représentant l'avenir de la marque dans l'électrification et le marché des multisegments compacts haut de gamme. Dans la plus pure tradition Alfa Romeo, le Tonale a remporté plusieurs prix, dont celui de « Meilleure conception de voiture » par Auto & Design, et le « Plus belle voiture de salon » de 2020 lors du 35e Festival Automobile International.



Mes voitures Alfa Romeo préférées



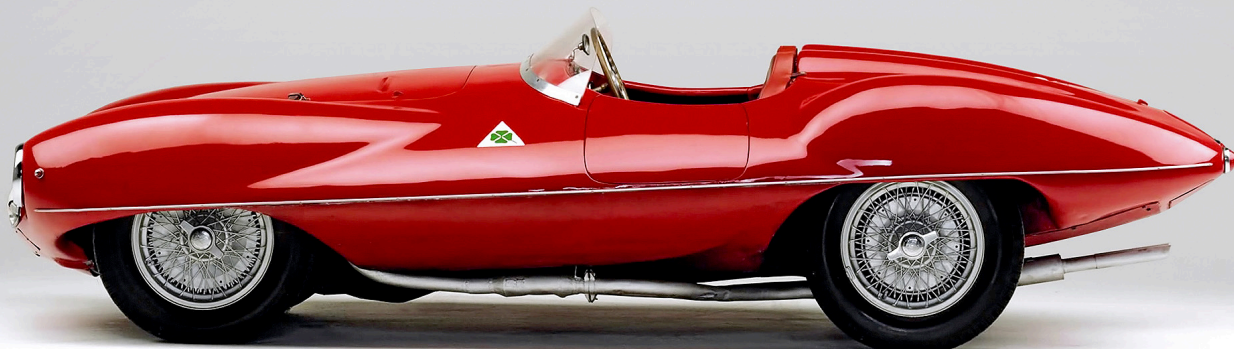
Ralph Gilles
directeur du design, FCA.

Le choix de mon Alfa Romeo préférée est une tâche très difficile, car il y a tant de modèles importants et magnifiques qui ont embelli le monde au cours des 110 dernières années.

Pour moi, il y a plusieurs modèles Alfa qui sont plus importants que d'autres. Je mesure cela simplement par le fait que nous nous y référons encore aujourd'hui, que ce soit pour l'inspiration du design dont nous continuons à gérer soigneusement l'ADN ou dans les conversations avec la communauté des propriétaires Alfisti et la communauté générale des passionnés.

Alfa Romeo Disco Volante de 1952

La Disco Volante n'a jamais été qu'un prototype, mais, franchement, quelle belle expérience des formes! Bien nommée, car elle devait sembler à l'époque provenir d'un autre univers. Sa forme coupé-vent est une chose que nous prenons plus au sérieux que jamais aujourd'hui, car l'aérodynamique est l'un des aspects les plus importants de la conception des voitures modernes. Bien que je pense que dans le cas de la Disco Volante, il s'agissait plus de provocation que de science.



Alfa Romeo Giulia TZ (1964) / TZ2 (1965)

Cette voiture a véritablement brouillé la ligne entre la voiture de tourisme et la voiture de course, amorçant essentiellement la tendance à suivre la forme selon l'objectif que nous exploitons encore aujourd'hui. La TZ était une voiture de course à châssis tubulaire avec une répartition du poids soigneusement étudiée et des principes aérodynamiques qui en faisaient une voiture de course très réussie ainsi qu'une voiture de tourisme étonnante. La TZ aurait pu être une voiture spéciale d'homologation comme nous la comprenons aujourd'hui. La TZ2, qui est arrivée seulement un an plus tard, a amélioré la conception en ajoutant un habitacle immergé. L'un des détails les plus attachants de la conception est le train arrière coupé qui inspire encore les concepteurs aujourd'hui.



Giulia TZ



Giulia TZ2



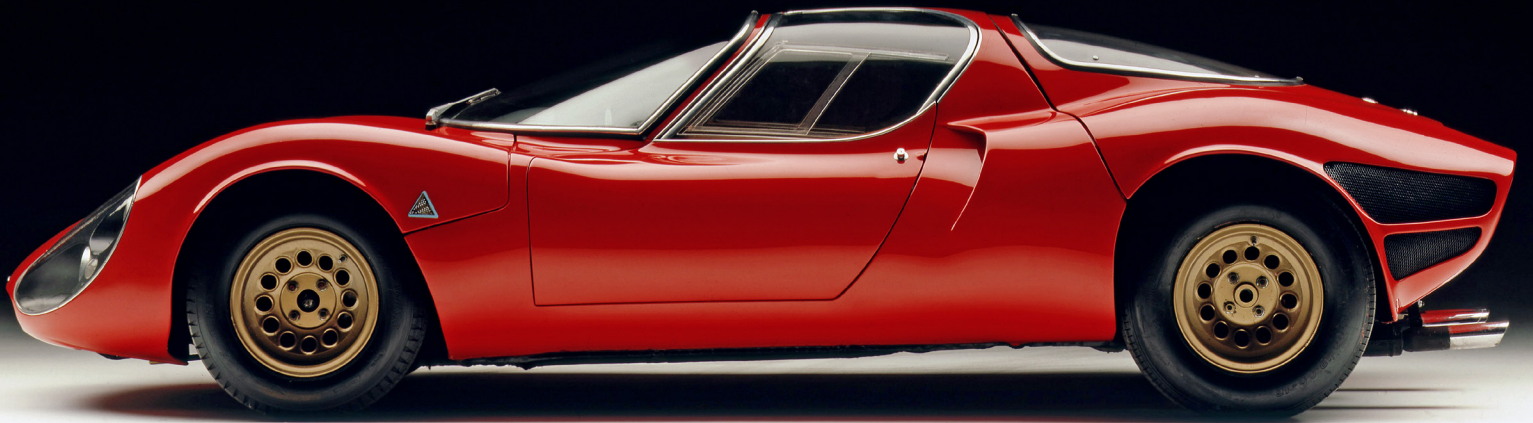
Alfa Romeo 8C 2900 1937

La 8C est une Alfa qui a remporté le plus important concours d'élégance au monde et elle est si belle que la plupart des propriétaires d'autres voitures aux concours redoutent sa présence. Extrêmement photogénique, et il vaut encore mieux la voir en personne, la 8C a contribué à établir le côté supérieur de l'ADN d'Alfa Romeo.

Alfa Romeo Giulia GT 1963

Cette voiture a remplacé la magnifique Giulietta Sprint, qui a connu un succès fou. Pour moi et pour de nombreux passionnés, cette forme de carrosserie, qui est restée en production pendant un peu plus de 10 ans, a laissé une marque indélébile en tant qu'Alfa Romeo accessible préférée de tous les temps. Cela tient peut-être en partie à la domination de la version GTA en tant que voiture de sport, battant des géants sur les pistes de course du monde entier, ainsi qu'à sa capacité à être une beauté sans effort en tant que voiture grand tourisme de luxe. J'aime personnellement son train avant, plein de caractère et de présence avec la calandre Scudetto qu'elle porte fièrement. En fin de compte, cela a beaucoup à voir avec ses lignes simples mais pratiques... Cet épaulement intemporel qui fait toute la longueur de la voiture apparaît encore sur les côtés de la carrosserie de nombreuses voitures modernes, tout comme ses proportions parfaites entre le capot et le couvercle de coffre.





Alfa Romeo Tipo 33 Stradale 1967

Mon design Alfa Romeo préféré et celui de nombreux autres concepteurs de tous les temps. Considérée par beaucoup comme étant la première supervoiture... essentiellement une version routière de la voiture de course. Sa conception était clairement axée sur les performances et son agencement constituait un changement extrême pour l'époque, avec une configuration innovante avec un moteur central et des proportions épousant le sol dans la recherche du centre de gravité le plus bas possible. Pour mon œil, ce sont les formes magnifiquement sculptées, qui semblent évoquer les courbes du corps d'une femme. J'apprécie également sa conception très pure qui n'est pas polluée par des trous et des prises d'air. Une sculpture époustouflante à voir en personne. Elle continue à nous inspirer et son esprit est toujours vivant dans le 4C moderne. Elle en a peut-être inspiré beaucoup d'autres, car la plupart des supervoitures respectent encore ses proportions.

Alfa Romeo Montréal 1970

Bien qu'elle ait été présentée pour la première fois comme voiture de concept à l'exposition de Montréal en 1967, la version de production était fidèle au concept accrocheur, avec ses phares semi-encastrés. Les concepteurs ont utilisé les fentes distinctives du pied milieu pour célébrer une partie de la magie du moteur central qui faisait alors fureur dans le design italien. Mais, grâce à une prouesse en matière d'agencement, la voiture parvient à porter un V8 volumineux sous le capot avant. Elle est devenue la préférée des créateurs. Si elle n'est pas la plus jolie des Alfa, elle est certainement l'une des plus mémorables.



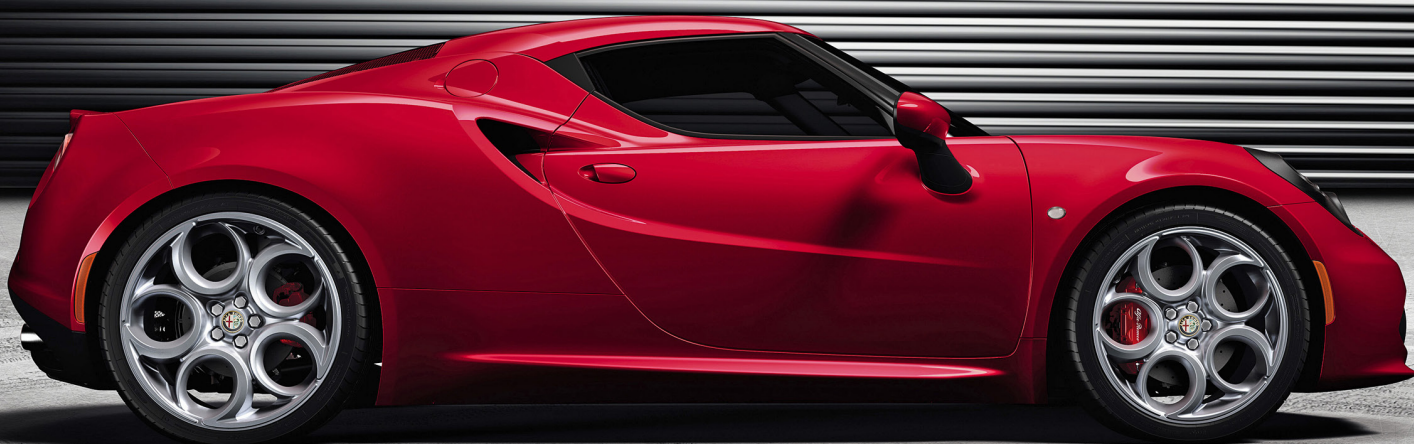
Alfa Romeo Brera 2005

Je me souviens avoir vu cette voiture au Salon de l'automobile de Genève de 2002, en me disant : « Giorgetto Giugiaro vient de le faire encore une fois ». La voiture de série, qui est arrivée trois ans plus tard, a fait un travail fantastique en portant le train avant distinct et le ravissant épaulement emblématique du modèle GT. La voiture a ensuite inspiré toute une gamme de véhicules Alfa Romeo tout en établissant une nouvelle dynamique dans le caractère des voitures sportives de la marque.



Alfa Romeo 4C 2013

Cette voiture sera une future voiture de collection, si elle ne l'est pas déjà. Un vecteur si intéressant de l'ADN d'Alfa dans l'esprit et dans la conception. La passion des ingénieurs d'Alfa Romeo se manifeste dans les proportions extrêmes, le châssis en fibre de carbone et l'obsession de la réduction du poids. Le design est provocateur, car il touche l'âme comme des voitures qui coûtent cinq fois son prix. Pour moi, il s'agit de la présence de la voiture – il est impossible de l'ignorer et de ne pas vouloir applaudir son existence même. Viva Alfa Romeo!



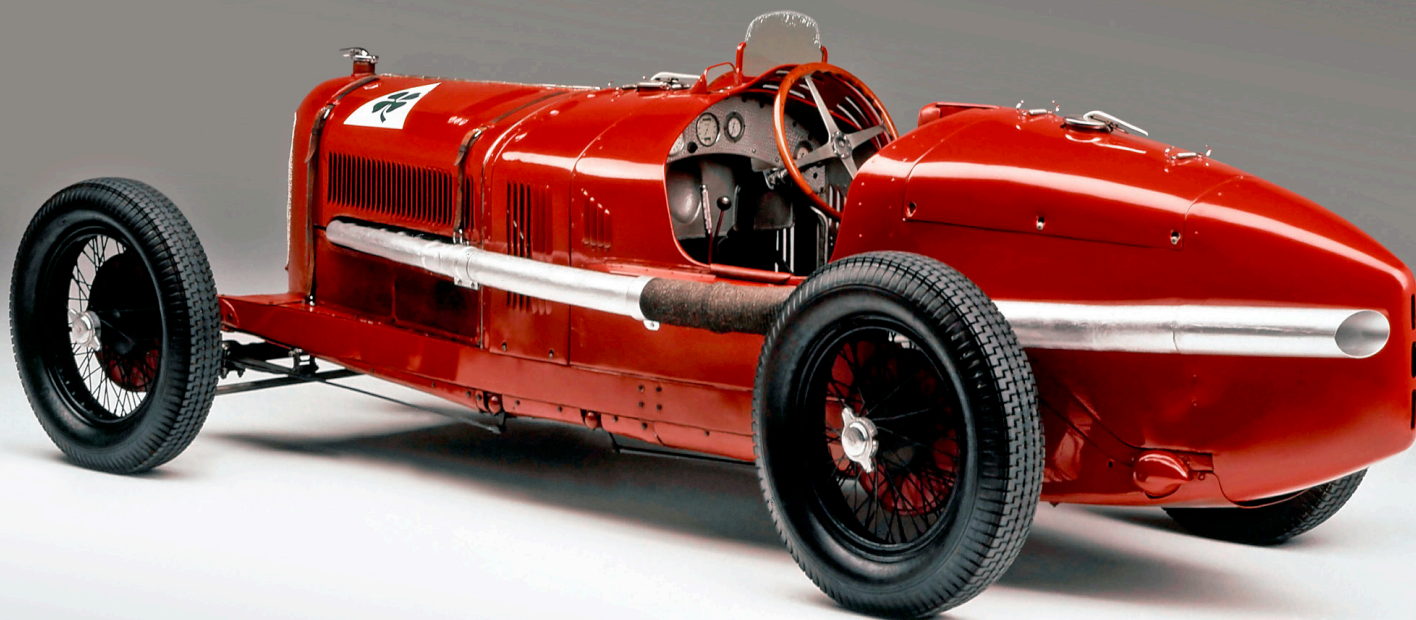


Les plus importantes voitures hautes performances

Lorenzo Ardizio
conservateur du Museo Storico Alfa Romeo.

GP Tipo P2 (1925)

La Tipo P2 a remporté le tout premier championnat du monde, mais elle représente également le tournant qui crée l'ADN de la marque : légère, agile, essentielle et victorieuse.



Tipo 158 « Alfetta »

L'Alfetta représente l'avant-garde de la tradition Alfa Romeo d'avant-guerre (double caméra, boîte-pont et suralimentée). Elle a ouvert l'ère du sport automobile moderne, en remportant deux championnats du monde de F1.



Giulia Sprint GTA

L'icône d'après-guerre d'Alfa Romeo : une voiture de course gagnante ayant la même technologie et le même design que les voitures de série. La marque est désormais inclusive.





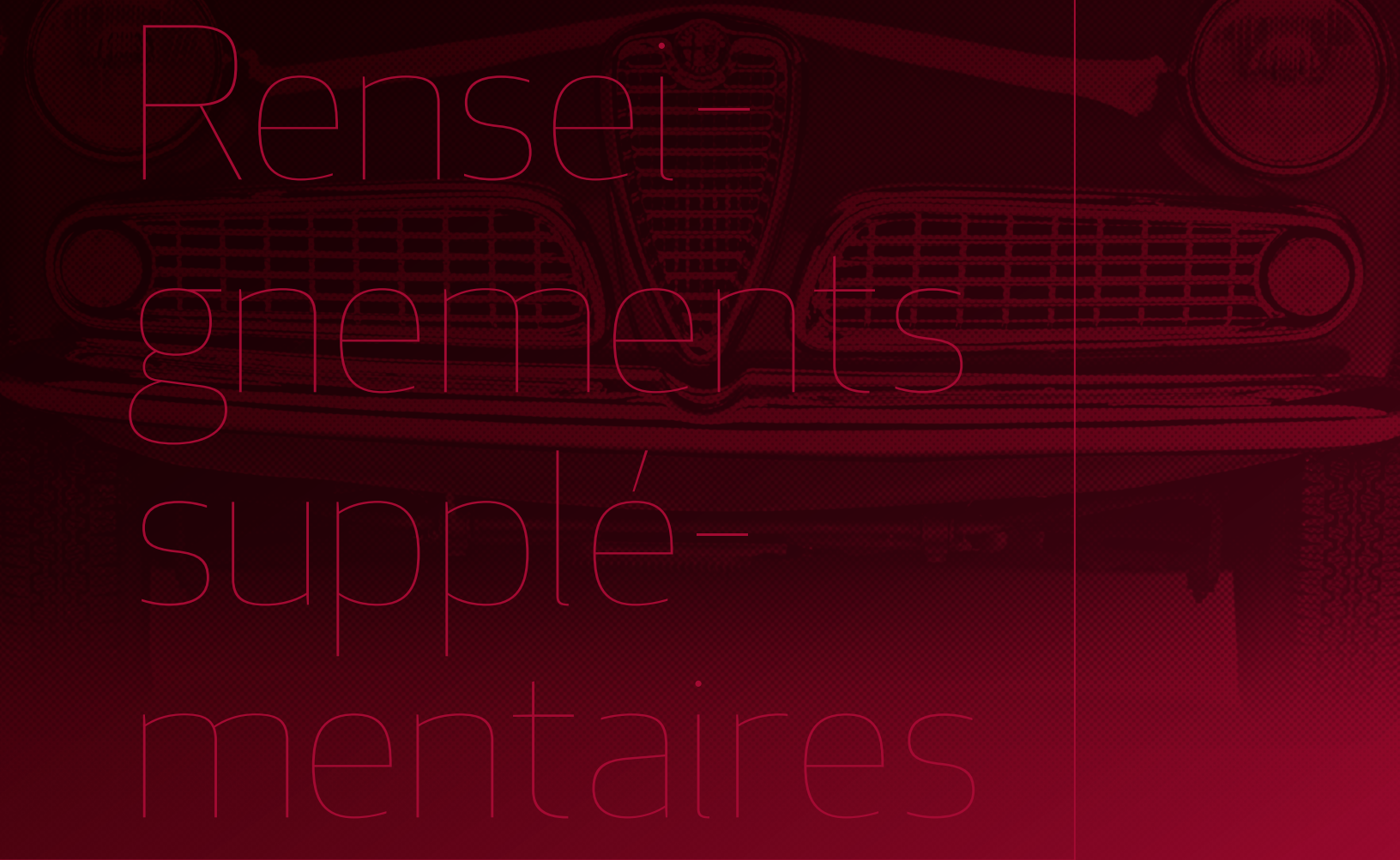
33 Stradale

Le lien le plus étroit entre une voiture de course et une voiture de tourisme. Mais aussi le manifeste de la « beauté durable » : sa conception est une conséquence de la fonctionnalité et du rendement.



Giulia Quadrifoglio

C'est la synthèse de l'ADN d'Alfa Romeo : la technologie (matériaux, légèreté et équilibre), le rendement, le plaisir de conduire et le design. Mais elle est aussi fière de la tradition Alfa Romeo et peut être un protagoniste de son époque.



Renseignements supplémentaires

69 L'évolution du logo

70 Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque

L'évolution du logo



1910 à 1915



1918 à 1925



1925 à 1945



1960 à 1972



1950 à 1960



1946 à 1950



1972 à 1982



1982 à 2014



De 2015 à aujourd'hui



Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque

Au fil des ans, les véhicules Alfa Romeo ont été dotés d'un « trèfle », c'est-à-dire d'un train avant à trois éléments clés, qui transmet un design fonctionnel, un style élégant et le dynamisme.

À l'origine, à compter de 1910, le train avant d'une Alfa Romeo était constitué du radiateur flanqué des blocs optiques. La conception des pièces mécaniques ne laisse pas beaucoup de place au style. Un profil plus aérodynamique ainsi qu'un lettrage apposé sur le radiateur et un grillage pour éviter les graviers ont suffi à faire distinguer la marque et à créer l'émotion.

1910
24 ch



1929
6C 1750 SS



72
Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque

1936
6C 2300B



Au fur et à mesure du développement de l'automobile, les ailes et les pare-chocs sont également devenus partie intégrante du train avant. Plus tard, le radiateur a été ramené à l'intérieur de la carrosserie, derrière une prise d'air en forme de calandre qui a pu être modelée par le concepteur avant l'ingénieur. C'est à cette époque – au milieu des années 1930 – que le bouclier Alfa Romeo a fait sa première apparition. Il a été officiellement adopté comme symbole de l'époque de la Freccia d'Oro pendant les années d'après-guerre.

1939
6C 2500



Le bouclier, de plus en plus défini par des exigences de style, commençait cependant à être trop petit pour refroidir le moteur. D'où l'apparition des deux prises d'air latérales, à l'origine du « trèfle » caractéristique d'Alfa Romeo, qui deviendra plus tard un trait distinctif du train avant, comme c'est toujours le cas aujourd'hui.



1947
6C 2500
Freccia D'Oro

1950
1900



1954
Giulietta Sprint



Dans les années 1950, les ailes sont devenues partie intégrante de la carrosserie du véhicule et en particulier de la caisse porteuse. Le train avant est devenu une structure unique, généralement dominée par une prise d'air – un trèfle dans le cas d'Alfa – avec les phares et les pare-chocs disposés à l'intérieur et autour de celle-ci. À une époque où les carrosseries étaient normalisées, en raison de la faible flexibilité des premières chaînes de montage européennes, la calandre avant de la voiture était l'élément le plus important pour reconnaître et distinguer une marque. Ainsi, la « scudetto », la calandre en forme de bouclier qui était la pièce maîtresse du trèfle, devient l'élément proéminent du train avant d'Alfa Romeo.

Les modes, les tendances et les goûts de chaque période incarnent l'évolution du trèfle : des lignes sinueuses et imposantes pour le modèle 1900, une apparence plus fine pour la Giulietta, aérodynamique et tendue pour la Giulia.

1962
Giulia



1966
Spider Duetto



1972
Alfetta



1987
Alfa 164



Puis viennent les années 1970 avec les lignes angulaires, parfois même carrées, qui vont dominer jusqu'à la fin des années 1980.

Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque

1997
Alfa 156



Les lignes ont été lissées avec le modèle 164, mais ce n'est qu'avec le modèle 156 qu'il y a eu un réel changement de direction : les éléments les plus pertinents du design d'Alfa Romeo ont été réimaginés de manière moderne et futuriste. Le bouclier revient au premier plan du train avant, les phares à l'extérieur profilé abritent des lentilles arrondies et le trèfle devient l'élément stylistique dont découlent toutes les lignes de la voiture. Au cours des dernières générations, l'importance du trèfle et les caractéristiques traditionnelles du design d'Alfa Romeo sont devenues plus évidentes, car le bouclier est devenu plus grand et plus imposant de même qu'il est devenu le point de départ d'un capot en forme de V.

2003

8C Competizione



Le trèfle : Un élément clé de la conception de la marque



2019
Giulia
Quadrifoglio

La lignée du train avant des modèles Alfa Romeo actuels remonte à l'origine du design unique et de la fonctionnalité du Trèfle.



2018
Stelvio
Quadrifoglio

