

## "Storie Alfa Romeo", cinquième épisode : les berlines sportives d'Alfa Romeo au service de la loi en Italie avec les "Gazelles" et "Panthères"

- Le cinquième épisode de «Storie Alfa Romeo» se déroule dans l'Italie d'après-guerre, de la reconstruction au boom économique.
- Au cours de cette période, le mythe Alfa Romeo se confirme : ses voitures sont les plus rapides en piste et sur route, elles deviennent symboles de réussite sociale et se mettent au service de l'Etat en équipant les forces de police et les Carabinieri.
- De la 1900 de 1950 à la Giulia d'aujourd'hui, les forces de l'ordre ont toujours eu recours aux plus importantes berlines Alfa Romeo.
- Au cours de cette même période, la Marque a évolué et s'est modernisée, s'engageant sur la voie de la production de masse tout en conservant l'attrait de son savoir-faire artisanal.
- L'évolution de la Marque s'est poursuivie avec succès et les ventes ont explosé : la Giulietta - avec plus de 177 000 unités vendues depuis 1954 - est devenue «la fiancée de l'Italie» alors que son héritière, la Giulia, avec 570 000 unités produites, est devenue une véritable icône italienne.

### *Les voitures des forces de police*

Dans l'Italie d'après-guerre, les Alfa Romeo étaient pratiquement considérées comme des voitures mythiques. Elles avaient prouvé qu'elles étaient plus rapides que leurs concurrentes, en piste comme sur route. Elles étaient puissantes et gagnaient toujours, comme le bien finit par l'emporter sur le mal. Elles disposaient donc de toutes les qualités tant techniques que symboliques pour devenir les voitures des forces de police nationale.

Le lien entre Alfa Romeo et la police est une petite illustration de l'histoire de la République naissante. À partir des années 1950, les Alfa Romeo avaient été sélectionnées comme véhicules officiels d'intervention d'urgence. Elles reçurent rapidement le nom de «volantes» et les citoyens allèrent vite s'habituer à les voir, leur donnant bientôt d'autres surnoms : «Panthères» pour les voitures de la police nationale et «Gazelles» pour celles des Carabinieri ou de la police militaire, soulignant ainsi leur puissance et leur agilité.

La toute première Panthère était une Alfa Romeo 1900, construite en 1952, dont la silhouette agressive avait inspiré son surnom.

La première Gazelle entra en service quelques années plus tard. Le modèle de police le plus célèbre de tous était la Giulia Super, mais la police a utilisé de nombreux autres berlines Alfa Romeo, pratiquement toutes les plus importantes, de la Matta à l'Alfasud, en passant par l'Alfa 75, l'Alfetta, la 156 ou l'actuelle Giulia.



### *Alfa Romeo comme un style de vie*

La relation de la marque avec les forces de police est une longue histoire et ce thème amène à évoquer l'un des personnages majeurs d'Alfa Romeo : il s'agit d'Orazio Satta Puliga, né à Turin, d'ascendance sarde et Alfiste passionné.



C'est à lui que l'on doit la fameuse citation : «Il existe de nombreuses marques automobiles, parmi lesquelles Alfa Romeo se distingue. C'est une sorte d'affliction, un enthousiasme pour un moyen de transport. C'est un style de vie, une façon particulière de concevoir un véhicule à moteur ».

Nommé directeur de la conception en 1946, Satta Puliga avait une tâche difficile devant lui : non seulement il devait reconstruire tout ce qui avait été détruit par la guerre, mais il devait également transformer une entreprise artisanale en une entreprise de production moderne, poursuivant ainsi le chemin initié par Ugo Gobbato.

Satta Puliga s'est donc mis au travail. À son arrivée, Alfa Romeo produisait chaque pièce mécanique dans son usine du Portello, conformément à des critères stricts de savoir-faire artisanal. Satta Puliga a donc

rationalisé le processus, externalisé la production des pièces secondaires et réduit ainsi les coûts. Dans le même temps, il a commencé à créer la nouvelle Alfa Romeo destinée à une production en grande série en utilisant les méthodologies techniques et organisationnelles les plus efficaces du moment.

### *1900, la première panthère*

La 1900 de Satta Puliga, lancée en 1950, est la première Alfa Romeo avec conduite à gauche et à carrosserie autoportante. Satta Puliga abandonne les moteurs traditionnels à 6 et 8 cylindres pour une nouvelle unité à 4 cylindres avec culasse en aluminium et deux arbres à cames commandés par chaîne. Le moteur dispose d'un seul carburateur mais permet des performances brillantes et une faible taxation fiscale. Avec ses 80 ch, la 1900 est agile et rapide, conformément à ce que l'on pouvait attendre d'une Alfa Romeo, mais aussi très facile à conduire. Avec son slogan de lancement «La voiture familiale qui gagne les courses», elle permet donc de cibler une clientèle plus importante.

La 1900 est également la première Alfa Romeo à être produite en série sur une chaîne de montage. Une véritable révolution : le temps de fabrication total nécessaire à la production d'un véhicule passe de 240 à 100 heures seulement. Cette nouvelle approche allait conduire à un succès sans précédent en termes de ventes : le nombre de 1900 produites allait dépasser à lui seul la production totale de la marque jusqu'alors.



Ce succès est également dû à une gestion minutieuse du cycle de production. Plusieurs variantes hautes performances sont introduites (la 1900 TI, la 1900 C Sprint et la Super Sprint et la 1900 Super), remportant d'importantes compétitions internationales dans leurs catégories respectives.



Alfa Romeo continue pour autant à collaborer avec ses carrossiers : la série des concept-cars BAT (Berlinetta Aerodinamica Tecnica), créés par Bertone et conçus par le jeune Franco Scaglione, est lancée sur des bases mécaniques de 1900. Le même moteur est également adopté par l'AR51, plus connu sous le nom de «Matta» : ce 4x4 fut lancé après-guerre pour remplacer les véhicules tout-terrain des forces armées italiennes.

#### *Un Milanais amateur de culture et de boxe*

Alors qu'avec la 1900, Alfa Romeo s'était lancée sur la voie de la production en série, c'est avec Giulietta qu'elle passe à la production de masse. L'homme aux commandes de cette transformation s'appelle Giuseppe Luraghi.



Né à Milan, il avait étudié à l'Université Bocconi, où il pratiquait également «l'art noble» de la boxe. Quand il entre chez Alfa Romeo, il arrive avec la réputation de manager incroyable, grâce à une longue expérience acquise chez Pirelli. De 1951 à 1958, il avait été directeur général de Finmeccanica, la société holding qui contrôlait Alfa Romeo. Après une courte période passée à Lanerossi, il revient en 1960 en tant que président d'Alfa Romeo, poste qu'il occupera jusqu'en 1974.

Écrivain passionné, journaliste et éditeur, Luraghi a également promu les initiatives culturelles au sein de l'entreprise. En 1953, il nomme Leonardo Sinisgalli, «le poète ingénieur» pour créer une revue qui établirait un dialogue entre la culture humaniste, les connaissances techniques et

l'art. Est ainsi publié en collaboration avec les écrivains Ungaretti et Gadda «La Civiltà delle Macchine» (La civilisation des machines).

### *A l'aube du boom économique*

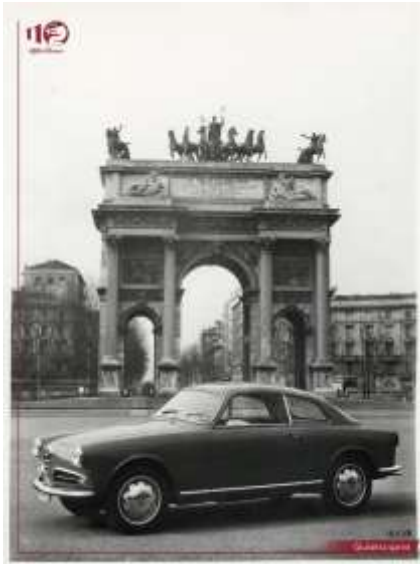
À son arrivée chez Alfa Romeo, Luraghi révolutionne l'organisation de la production, faisant appel aux ingénieurs Rudolf Hruska et Francesco Quaroni pour revoir les processus industriels. Il se rend compte qu'il y a une énorme opportunité à saisir : la Marque bénéficie d'une notoriété exceptionnelle, ses victoires sportives marquent des millions de personnes et les font rêver. Il faut donc traduire ce succès d'image en ventes. Le boom économique débute en Italie et posséder une voiture devient une priorité pour beaucoup. Pour Luraghi, posséder une Alfa Romeo doit devenir la marque distinctive de la réussite et du bien-être. Du produit d'élite à l'objet de désir : l'entreprise oriente désormais toutes ses ressources conceptuelles et industrielles dans cette nouvelle direction. Et la Giulia est le produit qui accompagne ce tournant dans l'histoire d'Alfa Romeo. Cette voiture est conçue pour augmenter les ventes tout en confirmant la tradition technique et la vocation sportive de la marque.

### *Giulietta, la première gazelle*

Ce nouveau modèle nous ramène au lien entre Alfa Romeo et les forces de police. La première Gazelle des Carabinieri n'était autre qu'une Giulietta, destinée aux patrouilles. Elle disposait d'un système radio pour communiquer avec le commandement. Dans le langage militaire italien, la Gazelle illustre les qualités du conducteur d'un véhicule de patrouille : rapide, agile et robuste. Des caractéristiques immédiatement transférées à la voiture.



Plus courte, plus étroite et plus légère que la 1900, la Giulietta a mené Alfa Romeo dans un nouveau segment, pour un nouveau public. Elle affichait une ligne moderne et épurée et offrait un confort maximal à l'intérieur, ainsi qu'une tenue de route exceptionnelle, une grande vivacité et une vitesse élevée. Son moteur (entièrement en aluminium) délivrait 65 ch, permettant une vitesse maximale de 165 km/h.



Au Salon de Turin en 1954, la Giulietta avait fait ses débuts en version coupé : la Giulietta Sprint. Conçue par Bertone, elle était compacte, basse et agile, devenant immédiatement un classique. Il convient de noter que la version standard dérivait de la version sportive et non l'inverse : un choix non conventionnel pour l'époque (sauf pour Alfa Romeo) que la marque allait de nouveau proposer dans le cas de la récente Giulia Quadrifoglio.

La Giulietta allait connaître un succès retentissant, devenant si populaire qu'elle gagna le surnom de «fiancée de l'Italie». Et son record de ventes fut tout aussi extraordinaire avec plus de 177 000 exemplaires.

### *Giulia, la révolution*

Seul un véhicule révolutionnaire pouvait chasser Giulietta dans le cœur des amateurs. Satta Puliga ne le savait que trop bien. Et son équipe (Giuseppe Busso, Ivo Colucci, Livio Nicolis, Giuseppe Scarnati et l'essayeur Consalvo Sanesi) s'est mise au travail, développant un véhicule nettement en avance sur son temps.

Giulia a été l'un des premiers véhicules au monde à disposer d'une structure autoporante à déformation différenciée. Les parties avant et arrière ont été conçues pour amortir les chocs alors que l'habitacle est extrêmement rigide pour protéger ses occupants. Des solutions qui ne deviendront obligatoires que bien plus tard.

Le moteur à double arbre à cames 1,6 litre de la Giulia était une évolution du 4 cylindres 1,3 litre de Giulietta et se démarquait par ses soupapes d'échappement refroidies au sodium.

Le design de Giulia était également révolutionnaire. Elle était compacte, avec des volumes bien proportionnés et un style unique. L'avant abaissé et l'arrière tronqué étaient les fruits d'une étude aérodynamique poussée. Le slogan de lancement décrit la voiture comme étant «dessinée par le vent». Grâce au travail de développement innovant réalisé en soufflerie, le Cx de seulement 0,34 de la Giulia était extraordinaire pour l'époque.

Le modèle allait connaître un succès retentissant avec un total de plus de 570 000 exemplaires produits

(soit trois fois plus que la Giulietta). La Giulia est devenue une véritable icône italienne.



Les visiteurs du musée Alfa Romeo à Arese peuvent découvrir une salle dédiée à Alfa Romeo dans le monde du cinéma. On y découvre de nombreuses apparitions de modèles illustres de la Marque mais la Giulia est la star incontestée de la série, figurant dans les nombreux films réalisés pendant la période – et devenus depuis des films cultes pour certains d’entre eux. Dans ces films où «flics et voyous» s’affrontent, la Giulia joue souvent les rôles de voiture de police et de véhicule en fuite.

Trappes, le 20 mai 2020.