

«Storie Alfa Romeo», neuvième épisode - La 8C Competizione : un supercar en hommage à la tradition et tourné vers l'avenir

- La 8C Competizione marque à la fois un retour aux sources et un laboratoire pour l'avenir, affichant une forte identité dans ses valeurs et ses références tant stylistiques que techniques : rapport poids/puissance optimal, équilibre parfait et précision de conduite.
- Le monde de l'automobile, confronté au défi du troisième millénaire, fait une pause pendant un instant pour admirer le nouveau bijou d'Alfa Romeo : "Elle se nomme 8C et je pense que c'est tout simplement la plus belle voiture jamais construite" s'exclama avec éloquence Jeremy Clarkson sur la BBC.
- Ce modèle résume parfaitement l'essence même d'Alfa Romeo dès son nom, évoquant les modèles "huit cylindres" des années 30 et les "Competizione" des années 50, vainqueurs au Mans ou à la Mille Miglia.
- L'histoire de la marque comme inspiratrice stylistique : la 8C célèbre par ses lignes épurées les formes généreuses des Alfa Romeo et les caractéristiques distinctives de la marque, enrichissant son design de références esthétiques historiques fascinantes.
- La 8C est naturellement devenue la matrice stylistique pour tous les modèles suivants, telles les MiTo et Giulietta mais aussi la 4C, supercar compact technologique et sensuelle.
- Succès incontournable, la 8C a enregistré 1 400 demandes de réservation provenant du monde entier en quelques semaines, et les 500 exemplaires numérotés prévus ont été vendus bien avant d'être produits.

Entre passé et futur

La 8C Competizione constitua un retour aux sources et un laboratoire pour l'avenir. Elle a été créée lors d'un profond processus de réorganisation du secteur automobile qui s'apprêtait à affronter les défis du nouveau millénaire. La 8C est devenue la bannière autour de laquelle Alfa Romeo allait redéfinir son identité et ses valeurs et devenir le point de départ stylistique et technique pour la planification des futurs produits.

Début 2006, Sergio Marchionne donna le feu vert pour lancer l'industrialisation et la production en série du concept car qui avait suscité beaucoup d'enthousiasme lors du Salon de Francfort 2003. Le Centro Stile Alfa Romeo dirigé par Wolfgang Egger et les équipes de conception allaient redéfinir le design originel en seulement huit mois. Présentée dans sa version définitive au Mondial de l'Automobile de Paris 2006, la 8C Competizione allait collecter plus de 1400 demandes de commande dans le monde entier en quelques semaines et les 500 exemplaires numérotés prévus pour ce coupé (500 exemplaires de Spider allaient suivre) furent vendus bien avant d'être produits.

L'essence même d'Alfa Romeo

L'histoire de la 8C Competizione commence déjà par son nom. "8C" fait référence aux modèles huit cylindres conçus par Vittorio Jano dans les années 1930. Ces voitures avaient remporté de nombreuses courses à travers le monde (dont quatre victoires consécutives au Mans et trois à la Mille Miglia). "Competizione", fait pour sa part référence à la 6C 2500 Competizione, bolide que Juan Manuel Fangio conduisit lors des Mille Miglia 1950. Créée pour synthétiser les qualités du Biscione et devenir la quintessence d'Alfa Romeo, la 8C faisait écho aux thématiques techniques chères à la marque depuis ses débuts. A commencer par la légèreté, illustrée par le "double châssis" et l'utilisation d'aluminium, de titane, de carbone et de matériaux composites. Mais aussi la répartition équilibrée des masses entre l'avant et l'arrière, obtenu notamment grâce à l'emploi du système «transaxle» (moteur avant et ensemble moteur/boîte à l'arrière). Ou bien encore la précision de conduite, encore optimisée grâce à l'utilisation de systèmes de suspension à double bras transversaux sur les deux trains roulants.

La 8C était dotée d'un moteur généreux (un V8 de 4,7 litres développant 450 ch), mais elle marquait surtout un retour au système transaxle, qui manquait aux modèles routiers d'Alfa Romeo depuis le début des années 90. Il en résulta une voiture disposant d'un rapport poids/puissance optimal et capable de parcourir le 0 à 100 km/h en 4,2".

Un hommage à l'histoire du design automobile

La 8C est aussi une affaire de style. "Elle s'appelle 8C, et je pense que c'est tout simplement la plus belle voiture jamais construite": ainsi s'exprimait le célèbre présentateur de "Top Gear" sur la BBC, Jeremy Clarkson. Le large capot semblait mordre l'asphalte. Elle affichait un profil sans aspérité. Une ligne horizontale reliait les passages de roue à la partie arrière musclée. La lunette postérieure, enveloppée par la carrosserie, s'étirait vers un arrière se rétrécissant sur la proue.

Nombreuses étaient les références à l'histoire de la Marque : Ses «yeux» inspirés de la 33 Stradale se positionnaient légèrement au-dessus de la ligne du capot; son arrière évoquait celui de la Giulietta SZ de 1961, première "coda tronca" de l'histoire automobile; les feux arrière ronds rendaient hommage à la Giulia TZ, autre reine des pistes. La 8C multipliait donc les références au passé, le Centro Stile Alfa Romeo rendant ainsi un hommage marqué à l'histoire du design automobile.

Créativité et science

À partir des années 1930, concepteurs et carrossiers ont commencé à améliorer la pénétration aérodynamique, l'une des clés majeures pour rendre leurs voitures de course plus compétitives. La première étape a consisté à intégrer graduellement à la carrosserie les éléments externes, tels que des ailes et les phares. Ensuite, ils ont développé des formes de plus en plus lisses, mieux intégrées entre elles et plus rationnelles.

Ce fut un challenge pour stimuler l'imagination des grands designers, par ailleurs déjà pour la plupart convaincus que tout ce qui est beau devait être également efficace. Libérant leur créativité, ils ont dessiné certains des plus beaux et plus réussis modèles de tous les temps. Dont beaucoup d'Alfa Romeo.

La 8C Competizione prit certaines de ces voitures comme source d'inspiration et les a célébrées à travers l'audace de ses volumes, ses lignes épurées et différents détails caractéristiques (à l'exemple des aérations latérales inspirées de la 33 Stradale).

Le *Trilobo* Alfa Romeo

La face avant d'une Alfa Romeo est immédiatement identifiable : tout le monde reconnaît la fameuse calandre centrale avec ses deux prises d'air horizontales situées de part et d'autre. Cette combinaison (peut-être le "visage" le plus célèbre dans le monde de l'automobile) est appelée "trilobo" et a été imaginée dans les années 1930.

Avant cela, il y avait peu de place pour le style : le «visage» d'une voiture était composé d'un radiateur flanqué de phares parfois protégés des gravillons par une grille. Mais dès que les formes ont commencé à s'adoucir, la calandre typiquement Alfa Romeo a fait son apparition. Puis, cette calandre devenant trop petite pour refroidir des moteurs de plus en plus puissants ou les freins, deux prises d'air latérales ont été ajoutées et immédiatement surnommées "moustaches" par les Alfistes.

Le "trilobo", auparavant modeste, a été officiellement adopté comme symbole de marque à partir de la 6C 2500 Freccia d'Oro. Comme tous les symboles, il évolué au fil du temps, reflétant les goûts et les modes. Mais il est toujours resté unique parfaitement identifiable. Plus arrondi et imposant sur le 1900, il s'est affiné sur Giulietta. Il est devenu plus aérodynamique et tendu sur Giulia, très angulaire et presque parfaitement équilatéral dans les années 70 et 80, puis minimaliste et stylisé dans les années 90. Mais avec les 156 et 8C, il a retrouvé son rôle central naturel pour le conserver depuis.

L'héritage de la 8C Competizione

La 8C Competizione a synthétisé les canons les plus classiques du style Alfa Romeo avant de devenir l'inspiratrice de tous les modèles suivants, y compris les voitures de grande série comme les MiTo et Giulietta. Mais la 8C allait aussi avoir une petite sœur, la 4C. Ce supercar compact technologique et sensuel est clairement liée à la 8C mais sans avoir à subir les contraintes liées à une édition limitée.

Avec la 4C, Alfa Romeo est revenu sur le marché des sportives compactes en exploitant des matériaux et des solutions technologiques de pointe favorisant une légèreté maximale et des qualités dynamiques extraordinaires.

L'Alfa Romeo 4C

Les concepteurs Alfa Romeo ont décidé de ne pas maximiser la puissance, mais plutôt de limiter le poids : la

4C affiche un peu plus de 1000 kilos en ordre de marche, pour un rapport poids/puissance inférieur à 4 kg/ch. Deux valeurs impressionnantes qui garantissent une agilité maximale et des performances remarquables. Des éléments en polyester et en fibre de verre ont été utilisés pour obtenir la légèreté souhaitée. Mais le composant le plus innovant reste la monocoque entièrement en fibre de carbone et fabriquée avec une technologie dérivée de la formule 1. Le matériau, composé de fibres unidirectionnelles, est pré- imprégné d'une résine spéciale avant d'être soumis à un procédé de cuisson spécifique. Avec ce traitement, la coque peut être réalisée en une seule pièce, remplissant ainsi parfaitement ses fonctions structurelles malgré un poids de seulement 65 kilos .

Le moteur 4C est également ultra-léger : le quatre cylindres en ligne de 1750 cm³, entièrement en aluminium, affiche une puissance de 240 ch. Pour une répartition optimale du poids, il est placé en position transversale centrale arrière. La boîte de vitesses utilise quant à elle un système de double embrayage à sec.

Ses systèmes de suspension sont particulièrement sportifs : double triangles superposés à l'avant avec ensemble ressort-amortisseur fixé directement sur la monocoque ; système McPherson évolué à l'arrière. La 4C atteint ainsi une vitesse de pointe de plus de 255 km/h et réalise le 0 à 100 km/h en 4,5 " seulement.

Trappes, le 18 juin 2020.