

Le Mans Classic 2023 : l'été du centenaire pour Alfa Romeo

Du 29 juin au 02 juillet se tient sur le mythique circuit des 24 Heures la 11ème édition du Mans Classic. Cet événement incontournable du monde de la compétition des voitures d'époque offre à des dizaines de milliers de visiteurs et passionnés la possibilité d'admirer sur la piste mancelle les bolides de course des années 20 à ceux de la fin des années 70 qui ont marqué l'histoire de cette course de légende.

Il s'agit d'une très belle opportunité pour Alfa Romeo, quadruple vainqueur de la compétition, de présenter quelques-uns des modèles d'exception qui ont fait l'extraordinaire aventure sportive de la marque, comme celle du circuit de la Sarthe. Opportunité d'autant plus belle, qu'au centième anniversaire du Circuit des 24 Heures du Mans, répondent les cent ans de l'emblématique Quadrifoglio, qui depuis 1923 identifie les voitures les plus performantes de la marque Alfa Romeo. Ce sont donc deux jalons centenaires, témoins essentiels de l'histoire de la course automobile qui seront célébrés cette année au Mans Classic.



A cette occasion, quatre modèles exceptionnels, fleurons des collections du Museo Storico Alfa Romeo d'Arese, seront exposées sur le stand de la marque : une 6C 3000M





de 1953, une extraordinaire 33 Stradale *prototipo* de 1967, une 33/3 Litri « Le Mans » de 1970 et une 33 TT 12 de 1975. A leurs côtés, les dernières nées de la gamme sont aussi présentes : les très exclusives Giulia et Stelvio Quadrifoglio « 100° Anniversario » coudoient un Tonale Hybride Rechargeable Q4, le premier SUV hybride rechargeable d'Alfa Romeo, qui personnifie la métamorphose de la marque.

Cerise sur le gâteau – d'anniversaire, la très exclusive Alfa Romeo Giulia SWB Zagato fera ses premiers tours de roue en public lors de la parade du samedi 1^{er} juillet au matin. Les visiteurs pourront la découvrir en première mondiale au Village des Constructeurs. Elle sera aux côtés d'une remarquable Alfa Romeo 33/3 ayant participé à l'édition 1970 des 24 Heures du Mans, ornée du logo Autodelta, écurie officielle du département compétition d'Alfa Romeo, qui célèbre cette année son soixantième anniversaire.

Pour aller plus loin encore, Alfa Romeo invite tous ses fans, la « tribu » des Alfistes, à être les protagonistes de cet événement incontournable. Du vendredi 30 juin au dimanche 02 juillet, Alfa Romeo convie en effet sa tribu à participer à la deuxième édition des Alfa Romeo Tribe Days. Trois jours de passion pure, jalonnés d'événements inédits et d'expériences de conduite exclusives sur les circuits de Montlhéry et du Mans, où se sont écrites quelques-unes des plus belles pages du sport automobile international.

6C 3000 CM spider (1953)

La « 6C 3000 Competizione Maggiorata » (CM), carrossé par le carrossier milanais Colli, naît en 1953 sous la forme d'un coupé de course destiné à la catégorie des « voiture de sport ». Ce modèle a été conçu pour participer aux Mille Miglia 1953 et aux 24 Heures du Mans.

Le moteur de ce spider de course, conçu par Giuseppe Busso, reprend de nombreux éléments du précédent 6 cylindres en ligne de 3 litres, créé expressément pour le prototype 6C 3000, mais avec une cylindrée accrue à 3495 cm³ et une puissance, à l'issue de son évolution, de 275 ch.

La version coupé arrive en deuxième position aux Mille Miglia 1953, pilotée par le légendaire Juan Manuel Fangio, champion du monde de F1 en 1951 avec la GP Tipo 158-159 « Alfetta », et meilleur pilote de l'équipe Alfa à l'époque. Le pilote argentin domine la course mais est obligé de ralentir en raison d'un problème de châssis.

L'expérience de La Sarthe, en juin 1953, est encore malheureuse pour l'Alfa Romeo 3000 CM coupé : toutes les voitures se retirent de la course. La raison principale est le peu de temps pour développer l'ensemble du projet : le bureau d'études a pour objectif principal et impératif de concevoir et d'organiser la production d'un nouveau modèle compact, qui deviendra la « Giulietta ».

La version spider, au contraire, a remporté le premier « Gran Premio Supercortemaggiore », couru en 1953 à Meran, piloté par J.M. Fangio. Cette voiture extraordinaire est habituellement exposée au Museo Alfa Romeo. La voiture exposée est équipée de freins à disque montés en 1955 par le département R&D.





Alfa Romeo 33 Stradale *prototipo* (1967)

Sur la base de la Tipo 33/2 aux multiples victoires en compétition, une petite série de 18 coupés est créée entre 1967 et 1969, pour la route, avec une fascinante carrosserie en aluminium conçue par Franco Scaglione.

Modèle légendaire ayant marqué l'histoire d'Alfa Romeo, mais aussi de l'Automobile, tant par sa rareté que par sa beauté sculpturale, il s'agit de l'une des rares routières née après le modèle de course, héritant d'excellentes solutions techniques qui, cinquante ans plus tard, peuvent encore faire de l'ombre à celles des voitures modernes sophistiquées. Son design, la quintessence de la beauté automobile, est presque indescriptible : il est incarné par l'équilibre des formes, la pureté des lignes, l'élégance de chaque moindre détail.

Le châssis d'origine, issu de la compétition, est constitué de trois gros tubes en alliage d'aluminium, d'un diamètre de 20 cm, disposés de manière à former un « H » asymétrique. Deux cadres en fonte de magnésium sont donc fixés aux extrémités : l'avant supporte la suspension et les pédales, l'arrière supporte le moteur, la transmission et la suspension. Les réservoirs de carburant, en caoutchouc, sont logés dans les tubes du châssis.

Comparée à la version de compétition, la 33 Stradale se distingue par un empattement allongé de 10 cm et un châssis renforcé par de la tôle d'acier au niveau de l'habitacle, ainsi que par des équipements et des finitions adaptés à une utilisation sur route.

Même le moteur - un V8-90° de deux litres - a été « adouci » et ramené à 230 ch. (par rapport aux 270 ch. de la version prototype), tout en étant capable de pousser la voiture jusqu'aux 260 km/h.

Alfa Romeo 33/3 litres Le Mans (1970).

Le retour d'Alfa Romeo dans les courses de voitures de sport en 1967, avec le projet « Tipo 33 », s'inscrit dans un processus d'évolution qui durera dix ans. Après les débuts réussis de la voiture de deux litres à Fléron, et avant les grandes victoires de 1968, Autodelta conçoit une nouvelle version du moteur V8, d'une capacité de trois litres, afin de concourir pour les victoires générales.

Les choses semblent prometteuses, mais lors des débuts de la voiture aux 12 heures de Sebring en 1969, elle est contrainte à l'abandon. Au cours de la saison, elle remporte deux victoires (Zeltweg et Pergusa) et en 1970, l'équipe Autodelta consolide le développement de la 33/3.

La voiture préparée pour l'année suivante est revue en profondeur : le moteur développe 420 ch, la boîte de vitesses est redessinée, le poids est réduit à 650 kg et une toute nouvelle carrosserie est réalisée.

1971 est l'année de toutes les victoires : 1000 km de Brands Hatch (De Adamich-Pescarolo), Targa Florio (Vaccarella-Hezemans) et 6 heures de Watkins Glen (De Adamich-Peterson) sont les principales victoires prestigieuses qui propulsent Alfa Romeo à la deuxième place du Championnat du Monde des Constructeurs.





Alfa Romeo 33 TT 12 (1975)

La 33 TT 12 a fait ses débuts aux 1000 km de Spa-Francorchamps le 5 mai 1973, alors que le Championnat du Monde des Constructeurs est à son apogée, avec un engagement important de la part des marques les plus prestigieuses, à l'instar d'Alfa Romeo et sa division compétition, « Autodelta ».

Si le nom « 33 », présent sur les circuits depuis 1967, évoque une voiture de course légendaire, le « TT » signifie « Telaio Tubolare » (châssis tubulaire) - dérivé de la précédente « 33 TT3 », avec un moteur V8-90°. Quant au « 12 », il représente le nombre de cylindres du nouveau moteur flat-12 de 3 litres, capable de dépasser la puissance de 500 ch. La carrosserie présente une aérodynamique inhabituelle et une esthétique incomparable, faite de deux ailerons latéraux et d'une grande prise d'air au-dessus du capot moteur.

La saison 1973 est consacrée, par décision des techniciens d'Autodelta, au développement complet de la nouvelle voiture et, l'année suivante, la 33 TT 12 récolte ses premiers succès, notamment la première place aux 1000 km de Monza.

En 1974, la direction d'Alfa Romeo décide de participer aux 24 heures du Mans, afin de battre l'Equipe Matra, son premier véritable concurrent. Lors de la séance de qualification en mars, Merzario et sa 33 TT 12 s'envolent avec un tour réalisé en 3' 31" 000, soit 4 secondes d'avance sur Matra. Mais, pour des questions d'organisation, Alfa Romeo et Autodelta décident de ne pas participer.

La saison 1975 sera l'âge d'or de la 33 TT 12. Les meilleurs pilotes prennent le volant de la « TT 12 » et remportent le très convoité Championnat du Monde des Constructeurs. Merzario, le plus talentueux, Andretti, Bell, Brambilla, Ickx, Laffite, Mass, Pescarolo, Scheckter, Vaccarella, Watson.

Poissy, le 26 juin 2023

