



Alfa Romeo 33 Stradale : oser rêver !

- Alfa Romeo a le plaisir d'annoncer le retour de la légendaire 33 Stradale, icône des années 1960, réputée pour être l'une des plus belles voitures de tous les temps. Elle est dérivée directement de la Tipo 33 - autrefois un grand nom du sport automobile mondial.
- Ce projet célèbre avec respect l'histoire de la marque et la projette dans l'avenir. Grâce à une réinterprétation scrupuleuse et respectueuse des caractéristiques stylistiques de la 33 Stradale de 1967, la nouvelle 33 Stradale constitue un lien idéal entre les moteurs à combustion interne d'hier et un futur électrique. Une voiture qui joue le rôle de manifeste pour Alfa Romeo et préfigure certains détails à venir.
- Après plus de 50 ans, Alfa Romeo fait son retour dans le monde de la « *fuoriserie* » (construction sur mesure), avec une série limitée à seulement 33 unités, toutes déjà vendues.
- Voiture « *fuoriserie* » (sur mesure) homologuée pour un usage routier, la 33 Stradale offre des performances exceptionnelles sur circuit, mais a été conçue sans compromis en termes de confort et de facilité d'utilisation, y compris au quotidien.
- Fabriquée à la main dans les ateliers de *Carrozzeria Touring Superleggera*, la 33 Stradale a bénéficié d'une attention obsessionnelle pour chaque détail, garantissant une qualité sur mesure. Chaque voiture est conçue pour être une œuvre d'art unique, avec pour ambition de faire partie de l'histoire d'Alfa Romeo.
- Un niveau de personnalisation sans précédent : afin de créer un véhicule unique, jusqu'à donner à chaque client la possibilité de « signer » personnellement le numéro de châssis, Alfa Romeo a mis en place une équipe de professionnels, la « *Bottega* », chargée dès le début du projet d'impliquer chacun des clients, pour créer une voiture unique jusque dans ses moindres détails.
- Ce projet réaffirme l'approche d'Alfa Romeo, qui, pour la production de séries limitées exclusives faisant appel à des processus artisanaux et des innovations technologiques, interagit en profondeur avec ses clients.
- Ce projet résulte de la passion de l'équipe Alfa Romeo, laquelle souhaitait non seulement créer une pièce unique dans le paysage automobile, et aussi au sein du groupe Stellantis, mais surtout donner corps à un objet qui soit à la hauteur de l'histoire de la marque. L'occasion d'une vie pour les passionnés d'automobile qui ont fait de leur passion leur vocation, à l'image d'un rêve devenu réalité.

Alfa Romeo a le plaisir d'annoncer la renaissance de la « *fuoriserie* » 33 Stradale, véritable « manifeste » du savoir-faire de la marque italienne - aujourd'hui et demain - en termes de style et d'expérience de conduite. Fabriquée à seulement 33 exemplaires exclusifs,





selon un processus artisanal unique, le nouveau coupé « biplace » allie l'héritage et l'avenir de la marque, symbole de la noble sportivité italienne.

Pour qu'un rêve devienne réalité, l'ingrédient essentiel est une bonne dose de courage et une pincée de saine folie. C'est la même recette que pour la voiture considérée par beaucoup comme l'une des plus belles de tous les temps, la 33 Stradale, lancée en 1967. Aujourd'hui, avec la même audace et la même vision, l'équipe Alfa Romeo a conçu et développé la nouvelle 33 Stradale, une authentique œuvre d'art en mouvement, fruit de l'alliance parfaite entre la beauté et la technologie. L'objectif de la marque est d'offrir l'expérience de conduite la plus excitante et le charme immortel d'une icône à un cercle très restreint de passionnés, qui ont cru à ce projet depuis ses débuts. La nouvelle 33 Stradale a été créée dans la toute nouvelle « Bottega » Alfa Romeo, où designers, ingénieurs et historiens de la marque ont d'abord écouté les acheteurs potentiels, puis ont produit la voiture ensemble, exactement comme dans les boutiques des artisans de la Renaissance ou dans les ateliers des carrossiers italiens de renom des années 1960.

Pour Jean-Philippe IMPARATO, PDG de la marque Alfa Romeo :

« Avec la nouvelle 33 Stradale, nous voulions créer quelque chose qui soit à la hauteur de notre histoire, qui serve la marque et qui rende fier les Alfistes. Un tel résultat n'a pu être atteint que grâce à l'expertise, au travail et à la passion de notre équipe, avec le soutien d'un management qui a clairement l'ambition d'écrire quelques-uns des chapitres de l'avenir de la d'Alfa Romeo, dans le respect de son histoire unique. Il s'agit de la première voiture « fuoriserie » de la marque depuis 1969, et je promets que ce ne sera pas la dernière. »

La plus haute expression de la « beauté nécessaire »

Produite par le Centro Stile Alfa Romeo, la nouvelle 33 Stradale s'inspire du modèle historique de 1967 tout en enrichissant sa beauté sculpturale d'éléments de design issus du nouveau langage stylistique de la marque. L'extérieur présente un équilibre parfait entre les proportions, les volumes et le traitement des surfaces, devenant ainsi la plus haute expression de la « beauté nécessaire » selon Alfa Romeo. L'avant présente un volume puissant et musclé, où se distinguent le bouclier iconique et les formes complexes des feux à base elliptique. Le profil est dynamique et élancé, avec des portes à ouverture en élytre et deux grandes entrées d'air sur les côtés. La carrosserie est projetée vers l'avant, avec des surfaces modelées selon les critères typiques de l'expression formelle d'Alfa Romeo. En outre, grâce à l'ouverture en coin des portes et au grand toit ouvrant enveloppant, le conducteur peut jouir d'une vue exceptionnelle, très semblable à celle que l'on a dans le cockpit d'un avion. La vision d'ensemble offerte par l'ouverture du capot et des portes rehausse l'aspect esthétique de la voiture. L'arrière, « brutal », est équilibré par un avant sinueux. Quant à la hauteur maximale, elle ne se situe pas au niveau du pare-brise, comme sur n'importe quelle autre voiture de sport, mais au milieu du toit. L'arrière, en particulier, exprime la force de la voiture avec sa « coda tronca », un dessin





en « V » et des feux arrière ronds. L'efficacité aérodynamique est confirmée par un Cx de 0,375 à Cz zéro (downlift) – résultat d'un réglage précis, sans l'aide de systèmes actifs.

L'intérieur se distingue aussi par le minimalisme du design et des matériaux, tous conçus dans le but de maximiser l'expérience de conduite. Le cockpit, en particulier, a été conçu afin de minimiser les éléments susceptibles de distraire le conducteur, comme en témoigne le nombre limité de commandes utiles à la conduite, et que l'on trouve sur la console centrale. Devant le conducteur, un écran enchâssé dans un « *cannocchiale* » 3D permet une interaction unique en son genre. Le volant, dépourvu des commandes habituelles, offre une expérience de pur plaisir de conduire. Comme dans un cockpit d'avion, les commandes sont situées à différents niveaux, sur la console centrale basse et sur une console haute située sur le pavillon central. L'intérieur est disponible en deux niveaux de finition : « *Tributo* » et « *Alfa Corse* ». Le tableau de bord et le tunnel central, inspirés de l'aviation, utilisent des matériaux tels que l'aluminium, la fibre de carbone, le cuir et l'Alcantara. Les sièges enveloppants réinterprètent ceux de la 33 Stradale historique, garantissant confort et ergonomie. Chaque détail est conçu pour créer un environnement exclusif et attrayant, tout en conservant l'héritage esthétique et technique de la 33 Stradale de 1967.

Une expérience de conduite unique

L'équipe Alfa Romeo s'est fixé l'objectif ambitieux d'offrir une expérience de conduite comparable à celle d'une voiture de course, mais adaptée à une utilisation quotidienne sur route, sans pour autant compromettre le confort et la facilité d'utilisation, même dans le cadre d'un usage quotidien. La nouvelle 33 Stradale bénéficie donc du meilleur de l'ingénierie Alfa Romeo, comme en témoignent la suspension à double bras avec amortisseurs actifs, l'évolution du moteur V6 2.9.

La nouvelle 33 Stradale peut être équipée d'un moteur V6 bi turbo développant plus de 620 ch. ou être proposée dans une configuration BEV développant au total plus de 750 ch. Les performances sont exceptionnelles dans les deux versions. La vitesse maximale est de 333 km/h et le véhicule passe de 0 à 100 km/h en moins de trois secondes. La suspension à double bras avec amortisseurs actifs et le dispositif de levage de l'essieu avant assurent maniabilité et confort. Le système de freinage Alfa Romeo Brake-By-Wire et les freins carbone-céramique Brembo offrent des performances de haut niveau.

Le cadre en H en aluminium et la monocoque en fibre de carbone garantissent rigidité et légèreté. Toujours pour assurer des qualités élevées de rigidité et de sécurité, la structure de toit a été conçue en fibre de carbone et en aluminium, avec des portes papillon à charnières. L'encadrement des vitres est également en fibre de carbone et la lunette arrière en polycarbonate.





Les réglages de la voiture bénéficieront du soutien du pilote de F1 Valtteri Bottas sur le légendaire circuit de Balocco, permettant ainsi d'intégrer l'expérience de la F1 à la conduite quotidienne et de garantir la maniabilité inimitable d'Alfa Romeo.

La « Bottega »

Le projet 33 a donné naissance à la « *Bottega* » Alfa Romeo, une équipe de professionnels qui a travaillé en étroite collaboration avec les clients pour concevoir 33 exemplaires uniques et exclusifs. La « *Bottega* » s'inspire des ateliers de la Renaissance et des carrossiers des années 1960, lesquels ont tous créé des œuvres d'art d'une beauté pure, selon les exigences et desiderata de leurs clients. Les clients ont ainsi été impliqués dans le processus de création dès le début du projet. Les premières rencontres ont eu lieu à l'occasion du Grand Prix de Monza 2022, où ils ont eu l'occasion d'exprimer leurs souhaits concernant leur voiture. En quelques semaines, les 33 unités avaient déjà été vendues. La *Bottega* a son siège dans la *Sala del Consiglio* du musée d'Arese, où la conception de la 33 Stradale a été approuvée en 1967. Enfin, c'est au Comité 33 qu'il revient d'approuver les demandes des clients, en veillant à ce que l'histoire et le caractère emblématique de la voiture soient pleinement respectés. Il s'agit d'un comité *ad hoc*, présidé par le PDG d'Alfa Romeo et composé des responsables des différents départements de la marque.

Artisanat et innovation pour un niveau de personnalisation sans précédent

La nouvelle « *fuoriserie* » ne sera produite qu'à 33 exemplaires, dans le cadre d'un programme spécifique visant à permettre aux clients de développer des éléments de style fonctionnels, en collaboration avec l'équipe de développement d'Alfa Romeo : prises d'air, roues et même le bouclier avant distinctif. Il n'y aura ainsi jamais deux voitures identiques dans le monde, faisant de la 33 Stradale un chef-d'œuvre « sur quatre roues », dont l'ambition affichée est d'entrer dans l'histoire d'Alfa Romeo. Unicité qui se traduit également par une procédure d'immatriculation exclusive permettant à chaque client de « signer » le numéro de châssis. Ce numéro de châssis spécifique comprend 8 chiffres au choix du client et figure sur le tunnel central. Forte d'une expérience consolidée dans le domaine des automobiles sur mesure les plus exclusives, Alfa Romeo fera appel au savoir-faire de la *Carrozzeria Touring Superleggera* pour la construction des 33 voitures. Les normes de qualité sont ainsi assurées, garantissant une attention obsessionnelle pour chaque détail.

Aux origines du mythe

La 33 Stradale de 1967 est directement dérivée de la Tipo 33, étoile du sport automobile mondial à cette époque. Le projet 33 marque le retour d'Alfa Romeo à la compétition, sous l'impulsion de Giuseppe Eugenio LURAGHI, alors président de la marque, et de Carlo CHITI, d'Autodelta, le tout nouveau département compétition d'Alfa Romeo. Le contre-la-montre de Fléron, près de Liège, est choisi pour ses débuts. Le pilote est le chef essayeur d'Autodelta, Teodoro ZECCOLI. Le 12 mars 1967, la 33 fait ses premiers pas dans le monde de la compétition. Elle remporte une victoire immédiate, la première d'une longue série de succès sur les circuits les plus prestigieux, jusqu'à la conduire sur le toit





du monde, avec les victoires au Championnat des Constructeurs en 1975 et 77. Surfant sur ces succès, Alfa Romeo décide de produire la 33 en très petite série pour les particuliers. Une « *fuoriserie* » alliant les performances de la Tipo 33 de course au confort et à la maniabilité d'une voiture de tous les jours. La conception est confiée à Franco SCAGLIONE, lequel met toute son expertise technique et son audace créative au service du design de la 33 Stradale, donnant naissance à un chef-d'œuvre où l'innovation stylistique se mêle à la quête de l'aérodynamisme et de la fonctionnalité. Le design de la 33 Stradale de 1967, quintessence de la beauté automobile, est presque impossible à décrire : équilibre des formes, pureté des lignes, élégance dans les moindres détails. Entre 1967 et 1969, seuls 18 exemplaires ont été produits, dont un est aujourd'hui conservé au musée d'Arese, ce qui en fait une pièce rarissime, très convoitée par les collectionneurs. Six de ces châssis ont été utilisés pour réaliser autant de prototypes, préfigurant deux décennies de design automobile : la Carabo (1968), la P33 Roadster GS (1968), la 33/2 Coupé Speciale (1969), la Cuneo (1971) et l'Iguana (1969), la Navajo (1976).

DESIGN - LE MANIFESTE DE LA BEAUTÉ NÉCESSAIRE

- La ligne sensuelle et séduisante rend cette « *fuoriserie* » unique, alliance de la beauté et de la performance.
- L'extérieur se caractérise par un équilibre parfait entre les proportions, les volumes et le traitement des surfaces, incarnation de la « beauté nécessaire » selon Alfa Romeo.
- L'avant adopte la rondeur sinueuse caractéristique d'Alfa Romeo, avec des références au « V » distinctif du capot et à l'emblématique *scudetto*.
- Le design latéral est élancé et dynamique, avec des prises d'air latérales et des portes en élytre qui améliorent l'accessibilité et l'ergonomie, en plus d'offrir une vue panoramique unique au conducteur.
- L'arrière exprime l'essence « brutale » de la 33 Stradale, avec un dessin en V et des feux arrière ronds.
- L'efficacité aérodynamique est confirmée par un excellent Cx de 0,375, obtenu sans l'aide de dispositifs aérodynamiques actifs.
- L'intérieur est proposé en deux niveaux de finition, « Tributo » et « Alfa Corse », tous deux caractérisés par des matériaux de haute qualité et un design inspiré de la 33 Stradale de 1967.
- Le volant sport et l'instrumentation « *cannocchiale* » soulignent la volonté d'orienter le pilotage vers le conducteur, avec une sensation de conduite précise et directe.
- Le tableau de bord et le tunnel central présentent des détails « mécaniques » inspirés de l'aviation, tandis que les sièges enveloppants et les panneaux de porte contribuent à créer une ambiance à la fois exclusive et confortable.





Alejandro MESONERO-ROMANOS, Responsable du design Alfa Romeo :

« Le projet 33 Stradale a vu le jour grâce à la passion et au dévouement d'un petit groupe de designers et d'ingénieurs du Centre Stile Alfa Romeo. Le design s'inspire respectueusement du chef-d'œuvre de Franco SCAGLIONE de 1967, avec un regard audacieux sur ce que seront les lignes des futurs modèles Alfa Romeo. Le résultat est le fruit du talent et des meilleures traditions du design italien. Un véritable manifeste de la « beauté essentielle » : quelques lignes, sensuelles et puissantes à la fois, capables de susciter le désir et des émotions fortes. »

Les lignes sensuelles et séduisantes, fruit du travail du Centre de Style Alfa Romeo, rendent cette « *fuoriserie* » unique, en alliant beauté et performance. Avec le respect dû à une icône authentique, mais avec autant de personnalité et d'audace, le Centre Stilo Alfa Romeo a étudié ses proportions et l'harmonie de ses lignes, en faisant évoluer et en enrichissant sa beauté sculpturale avec des éléments de design propres au nouveau langage stylistique d'Alfa Romeo. Les proportions de la voiture sont parfaitement conformes à l'original : l'empattement rapporté à la longueur, le diamètre des roues rapporté à la hauteur. En outre, si certains détails du design ont évolué, l'inspiration est restée la même : l'arrière, « brutal », est équilibré par un avant aux lignes sinueuses et la hauteur maximale ne se situe pas au niveau du pare-brise, comme sur n'importe quelle autre voiture de sport, mais au centre du pavillon.

EXTÉRIEUR

Dès le premier regard, on est séduit par l'équilibre parfait des proportions, des volumes et du traitement des surfaces de la nouvelle 33 Stradale. Une combinaison fascinante représentant la quintessence de la « beauté nécessaire », ce principe créatif inhérent à l'ADN de la marque, qui voit l'esthétique et la technologie profondément imbriquées.

Avant : La 33 Stradale présente un volume puissant et musclé, caractérisé par cette rondeur sinueuse propre à Alfa Romeo, et dont la 33 Stradale de 1967 représente l'expression la plus aboutie. Certains éléments de style font également référence à l'incontournable « V » du capot - ce terme est utilisé pour identifier l'élément unique qui intègre le capot et l'aile - qui rappelle la sortie d'air de la 33/2. Sur l'avant de la voiture figure le *scudetto* caractéristique d'Alfa Romeo, point de convergence des deux nervures qui parcourent l'avant de la voiture. En fibre de carbone, le client peut choisir entre un logo classique et un logo tridimensionnel. Le design très évocateur et identitaire de la voiture conserve les caractéristiques et l'ADN de la 33 historique. C'est le résultat de blocs optiques elliptiques aux formes complexes, à l'intérieur desquels se logent des éléments de design à la technologie raffinée qui apportent aux fonctions et aux performances de la voiture une touche de modernité. Enfin, des appendices aérodynamiques en fibre de carbone situés dans la partie inférieure complètent le design de la partie avant.





Flancs : Fortement élancés et dynamiques, les flancs transmettent à l'essieu arrière toute la puissance et l'énergie exprimées par la puissante musculature de la voiture. Deux grandes prises d'air latérales, nécessaires au refroidissement de l'intercooler, soulignent de manière graphique et volumique la naissance et le développement de la musculature arrière. La carrosserie est projetée vers l'avant, avec des surfaces modelées selon les critères propres à l'expression formelle du style d'Alfa Romeo. Les sections cylindriques et les traitements spécifiques à la marque donnent cette sensualité caractéristique qui relie la voiture historique à la voiture contemporaine.

L'ouverture des capots avant et arrière est l'une des caractéristiques qui a été délibérément reprise. Cette nouvelle 33 Stradale offre à la fois une ouverture spectaculaire et un accès rapide aux pièces mécaniques, dans le plus pur style de la course automobile. Les portes à ouverture en élytre méritent une mention particulière. En plus de rendre un hommage appuyé à la 33 Stradale historique qui les a introduites, elles garantissent une accessibilité et une ergonomie excellentes grâce à leur cinématique. En outre, grâce à l'ouverture en équerre des portes et au grand vitrage enveloppant du toit, le conducteur bénéficie d'une vue unique sur la route, le paysage et le ciel, lui permettant d'éprouver la même sensation que dans un cockpit d'avion. La vision d'ensemble offerte par l'ouverture des capots et des portes renforce encore l'aspect esthétique de la voiture.

Arrière : C'est la partie de la voiture qui exprime l'essence « brutale » de la Stradale. La *coda tronca*, grâce à un dessin central en « V », fait ressortir la couleur de la carrosserie dans la partie haute et permet de conserver la structure technique en fibre de carbone en partie basse. Les feux arrière, profondément transformés, sont une référence forte aux feux ronds du modèle historique. Le clignotant latéral se divise en deux parties, l'une intégrée au centre du feu arrière et l'autre émergeant sur le côté du passage de roue, donnant naissance à une nouvelle sortie d'air latérale située derrière la roue arrière.

Aérodynamique : Dès le départ, le développement de l'extérieur de la 33 Stradale a été caractérisé par la nécessité d'améliorer le style et les caractéristiques techniques de la voiture, tant du point de vue dynamique qu'aérodynamique. C'est pour cette raison que toutes les solutions stylistiques adoptées ont été optimisées en fonction d'un objectif ultime : les performances. Par exemple, la partie inférieure du phare avant intègre une prise d'air qui dirige le flux vers le radiateur et, sur la partie latérale, donne naissance à une fente aérodynamique qui vise à améliorer le Cx de la voiture. De même, le montant supportant les rétroviseurs joue le rôle d'un spoiler en dirigeant le flux d'air vers les prises d'air latérales et ainsi maximiser les performances. Ces solutions, combinées à des formes sculpturales, permettent à la 33 Stradale d'atteindre les plus hauts niveaux de performance aérodynamique. L'air enveloppe la voiture et suit sa trajectoire naturelle, sans être gêné par des arêtes ou des irrégularités. Cela crée un effet de sol qui contribue à accroître la stabilité à grande vitesse. De même, grâce à une analyse CFD méticuleuse d'abord et à des essais en soufflerie ensuite, il a été possible d'obtenir un excellent Cx





(coefficient de traînée) de 0,375 sans avoir recours à des systèmes aérodynamiques actifs.

L'INTERIEUR

Le caractère essentiel du design et des matériaux distingue également l'intérieur, disponible en configuration *Tributo*, en hommage à la voiture historique, et *Alfa Corse* pour exprimer une sportivité maximale, tout étant conçu et destiné à optimiser les sensations de conduite. À l'intérieur de la 33, on respire, comme sur la voiture historique. L'intention étant de proposer une approche de la conduite dépouillée de toutes les interactions présentes sur les voitures ordinaires. Quelques commandes utiles à la conduite se situent sur la console centrale. Devant le conducteur est installé un écran qui, grâce à un *cannocchiale* en trois dimensions, permet une interaction entre le pilote et la voiture. Le volant, comme sur toutes les Alfa Romeo, est le premier « vecteur de communication » avec la voiture. Dépourvu lui aussi des commandes qui s'y trouvent ordinairement, il permet de savourer un plaisir de conduite pur, aussi grâce aux palettes du sélecteur de vitesses en aluminium. Comme dans le cockpit d'un avion, les commandes sont disposées sur différents niveaux : sur la console centrale basse et sur une console supérieure aménagée dans le ciel de pavillon.

Volant sport et combiné « *cannocchiale* » : la 33 Stradale valorise le concept de conduite orientée vers le pilote grâce à deux éléments fondamentaux pour toute Alfa Romeo : le volant et les instruments de bord. Le premier, de forme compacte et sportive, assure une direction précise et directe. L'absence de commandes au volant met en valeur son style épuré et les trois branches en aluminium dans la configuration *Tributo* et en fibre de carbone dans la configuration *Alfa Corse*. Le deuxième élément distinctif est le combiné « *cannocchiale* », de style résolument Alfa Romeo, et qui rassemble toutes les informations utiles à la conduite. Selon le mode de conduite choisi, *Strada* ou *Pista*, le combiné présente des graphismes faciles à lire, permettant de garder le contrôle sans se laisser distraire par des commandes superflues.

Tableau de bord et tunnel central : inspiré du monde de l'aviation, un domaine intrinsèquement lié à l'histoire de la marque, le tunnel central comporte quelques commandes « mécaniques » pour les quelques fonctions essentielles. Le démarrage de la nouvelle 33 Stradale est ainsi une expérience inoubliable qu'il convient de savourer pleinement. La planche de bord simple et conviviale est caractérisée par la combinaison de l'aluminium et/ou de la fibre de carbone, matériaux solides et froids, et du cuir et/ou de l'Alcantara, matériaux doux et chauds. Les ouvertures d'aération habituelles sont dissimulées dans le volume du tableau de bord, devenant un élément épuré à l'élégance sportive. Entre la planche de bord et le tunnel central, un grand écran pop-up permet de gérer toutes les fonctions de la voiture. Enfin, chaque modèle est équipé d'un système audio Premium raffiné et puissant, doté de sept haut-parleurs pour une immersion totale dans l'univers du son.





Sièges et panneaux de porte : Confortables et enveloppants, les sièges sont une réinterprétation contemporaine des sièges d'origine, comme en témoignent les couleurs et les célèbres « *cannelloni* » latéraux. Ils disposent de six commandes électriques et de quatre positions lombaires. Enfin, les mêmes matériaux et couleurs que les sièges sont utilisés pour habiller les panneaux de porte, la planche de bord, le cockpit et le tunnel central, de sorte à créer une ambiance exclusive.

TECHNIQUE - UNE EXPÉRIENCE DE CONDUITE INOUBLIABLE

- La nouvelle 33 Stradale bénéficie du meilleur de l'ingénierie Made in Alfa Romeo, notamment de la suspension à double bras avec amortisseurs actifs et de l'évolution du moteur V6, qui équipent déjà les voitures les plus performantes de la marque italienne.
- Elle est équipée d'un moteur V6 bi turbo de 3,0 litres développant plus de 620 ch., d'une boîte de vitesses DCT à 8 rapports, d'une propulsion arrière et d'un différentiel électronique à glissement limité, ou, en configuration BEV, avec une puissance totale de plus de 750 ch., une transmission intégrale et une autonomie estimée à 450 km (WLTP).
- Vitesse maximale annoncée de 333 km/h et accélération de 0 à 100 km/h en moins de 3 secondes, freinage de 100 km/h à 0 en moins de 33 m.
- Châssis à cadre en H en aluminium et monocoque en fibre de carbone : la structure légère et rigide optimise l'agilité et la maniabilité de la voiture.
- Suspension à double triangulation avec amortisseurs actifs, pour une tenue de route exceptionnelle et un confort inégalé, et levage de l'essieu avant pour franchir les obstacles sur la route.
- La mise au point bénéficiera de la collaboration du champion du monde de F1 Valtteri BOTTAS afin d'offrir une expérience de conduite similaire à celle d'une voiture de circuit, mais adaptée à une utilisation quotidienne sur route.

L'équipe Alfa Romeo dédiée à la nouvelle 33 Stradale s'est vu assigner un objectif ambitieux : offrir une expérience de conduite comparable à celle d'une voiture de circuit, mais pour un usage routier quotidien, où il serait possible de s'enthousiasmer même sans être un pilote professionnel. La nouvelle 33 Stradale est ainsi homologuée pour un usage routier, tout en offrant des niveaux de performance, de conduite et de confort supérieurs. Pour s'en assurer, les 33 exemplaires seront développés, testés et certifiés par une équipe d'ingénieurs dédiés, qui travailleront en collaboration avec le pilote de F1 Valtteri BOTTAS. En effet, le champion finlandais participera à la mise au point de la voiture sur le circuit de Balocco, transposant l'expérience de la F1 à la conduite quotidienne et garantissant le comportement routier caractéristique d'Alfa Romeo.

Voici les éléments qui contribuent fortement aux performances extraordinaires de la nouvelle « *fuoriserie* » de la marque italienne.





Configurations ICE et BEV : La 33 Stradale peut être équipée d'un moteur V6 bi turbo de 3,0 litres développant plus de 620 ch., accompagné d'une boîte de vitesses DCT à 8 rapports, d'une propulsion arrière et d'un différentiel électronique à glissement limité, ou en configuration BEV avec une puissance de plus de 750 ch. et une autonomie estimée à 450 km (WLTP). En détail, le moteur à combustion interne est l'évolution du V6 qui équipe déjà les voitures les plus performantes de la marque. Le nouveau groupe motopropulseur est monté en position longitudinale, au centre, et permet à la voiture d'atteindre une vitesse maximale de 333 km/h et d'accélérer de 0 à 100 km/h en moins de trois secondes. Par ailleurs, le conducteur peut sélectionner le mode de conduite à l'aide du sélecteur placé sur le tunnel central : *Strada* et *Pista*. Le mode *Strada*, actif au démarrage de la voiture, assure le confort et le plaisir de conduire : puissance délivrée en douceur, sensibilité normale de la pédale, suspension souple, boîte de vitesses fluide et soupapes d'échappement actives qui ne s'ouvrent qu'au-dessus de 5 000 tr/min. En mode *Pista*, le client opte pour une conduite dopée à l'adrénaline : la puissance est maximisée, les pédales sont encore plus réactives et la suspension rigidifiée ; dans le cas du moteur V6 bi turbo, les changements de vitesse sont rapides et les soupapes d'échappement actives sont toujours ouvertes. Dans cette configuration, le conducteur peut décider de désactiver l'antipatinage (ESC OFF).

Châssis en H en aluminium et monocoque en fibre de carbone : le développement dynamique et la mise au point s'effectuent en exploitant la polyvalence offerte par la structure rigide et allégée de la 33 Stradale. Des matériaux légers ont été largement utilisés, résultat d'un processus de production qui associe des procédés de haute technologie à un travail artisanal rigoureux. Le cadre en H est en aluminium, pour une rigidité à la torsion maximale garantissant une conduite précise et sûre à tout moment, tandis que la monocoque est en fibre de carbone. Ce choix a été motivé par la nécessité de réduire le poids autant que possible, mais aussi d'optimiser le centre de gravité de la voiture au profit de l'agilité et de la maniabilité sur les routes les plus exigeantes. Toujours dans un souci de rigidité et de sécurité, la structure du toit, en fibre de carbone et en aluminium, a été conçue avec des charnières spécialement développées pour fixer les portes papillon. Les cadres des fenêtres sont également en fibre de carbone, tandis que la lunette arrière est en polycarbonate.

Suspensions : la nouvelle 33 Stradale adopte une suspension à double bras avec des amortisseurs actifs et une direction semi-virtuelle sur les essieux avant et arrière. Cette technologie, 100% Alfa Romeo, permet un meilleur contrôle et une plus grande précision de la direction. En outre, elle assure une accélération latérale élevée garantissant la meilleure tenue de route dans toutes les conditions de conduite. Enfin, le système est en mesure de filtrer les aspérités de la chaussée, offrant ainsi un plus grand confort au conducteur.





Système de levage de l'essieu avant : le système permet de lever la partie inférieure avant en cas d'obstacles, tels que des bosses, des rails ou lors de l'entrée dans un parking ou un garage, ceci afin d'éviter d'endommager la carrosserie. Lorsqu'il roule à une vitesse inférieure à 40 km/h, le conducteur peut activer cette fonction via la commande « Suspension » placée sur la console centrale. Le système hydraulique soulève l'essieu avant d'environ 50 mm pour franchir l'obstacle, puis le ramène à la hauteur standard. La désactivation du système se fait manuellement ou lorsque l'on dépasse les 40 km/h.

Contrôles des performances : pour profiter pleinement de l'expérience de conduite à bord de la 33 Stradale, il est possible de régler certains paramètres. Par exemple, lorsque la voiture est en mode « Pista », il est possible de lancer la fonction « Démarrage rapide » à l'aide du bouton « Quadrifoglio » placé sur le tunnel central. Le système agit sur la boîte de vitesses, le contrôle de la traction et la puissance pour maximiser l'accélération tout en évitant le patinage des roues. D'autre part, en actionnant le bouton « Suspension », le conducteur peut modifier les réglages de la suspension dans les deux modes de conduite : de souple à moyen en mode « Strada » ou de ferme à moyen s'il choisit de conduire avec la fonction « Pista » activée.

Système de freinage : la nouvelle 33 Stradale est équipée du système de freinage intégré Alfa Romeo Brake-By-Wire, qui permet de contrôler la pression de freinage et de conserver les sensations à la pédale, quel que soit le mode de conduite. Fabriqués par Brembo pour Alfa Romeo, les freins en carbone-céramique garantissent des performances élevées et assurent un freinage réactif avec un effet de fading réduit à haute température. À l'avant et à l'arrière, les disques sont ventilés et percés avec, à l'avant, un étrier monobloc en aluminium à 6 pistons et, à l'arrière, un étrier à 4 pistons. En plus des couleurs classiques rouge, noir et jaune, les étriers peuvent être personnalisés avec des options de coloris à la demande.

LA « BOTTEGA » - DES ARTISANS AU SERVICE DES CLIENTS

- Inspirée des ateliers de la Renaissance et des carrossiers des années 1960, une équipe de professionnels d'Alfa Romeo a travaillé avec les clients pour concevoir 33 exemplaires uniques et exclusifs.
- Les 33 exemplaires de cette nouvelle Alfa Romeo « fuoriserie » ont été vendus en l'espace de quelques semaines.
- Le comité 33, présidé par le PDG d'Alfa Romeo, et composé de responsables de différents départements, est chargé d'approuver les demandes des clients, dans le respect de l'histoire et de la valeur iconique de la voiture.

Créer une œuvre d'art unique et irremplaçable en modelant la matière et les couleurs dans une forme de beauté pure. Ce principe trouve ses racines dans la Renaissance italienne, où les maîtres artisans s'employaient à créer des objets remarquables par leur





beauté et leur qualité, conformément aux spécifications de leurs clients. La même philosophie caractérisait les ateliers des plus célèbres carrossiers italiens des années 1960 qui, à la demande de constructeurs automobiles ou d'acheteurs individuels, façonnèrent à la main certaines des plus belles icônes de l'industrie automobile. Aujourd'hui, le même principe est perpétué par la « *Bottega* », une équipe de professionnels de la marque Alfa Romeo qui a travaillé pendant un an, en contact étroit avec les clients, pour définir d'abord le concept de la nouvelle 33 Stradale, puis pour concevoir 33 exemplaires uniques et exclusifs.

Les premières rencontres avec des acheteurs potentiels ont eu lieu à l'occasion du Grand Prix de Monza 2022, où les collectionneurs et les fans de la marque ont pu admirer les premières esquisses de cette voiture née de la fougue et de la passion des membres du Centro Stile Alfa Romeo. L'idée de faire revivre ce fleuron a tellement touché les passionnés qu'en l'espace de quelques semaines, les 33 exemplaires ont tous été vendus. Alfa Romeo décide alors de rouvrir la « Salle du Conseil » du Musée d'Arese, où le projet de la 33 Stradale a été approuvé en 1967, pour en faire le siège officiel de la *Bottega*. C'est là que tous les clients ont été accueillis pour formuler leurs souhaits concernant leur voiture, dans le respect absolu de l'histoire et du caractère emblématique du véhicule originel.

Une tâche d'une grande responsabilité, qui incombe au Comité 33 présidé par le CEO d'Alfa Romeo et composé des responsables de huit départements de la marque : Style, Héritage, Musée d'Arese, Produit, Projets Stratégiques, Marketing, Communication et Motorsport. Si elles sont approuvées, les demandes de chaque client sont ensuite examinées par l'ingénierie afin de vérifier la faisabilité technique de leur production.

ARTISANAT ET INNOVATION POUR UN NIVEAU DE PERSONNALISATION SANS PRÉCÉDENT

- Produite en 33 exemplaires seulement, chacune est personnalisée et rendue unique grâce à des déclinaisons exclusives de teintes de caisse, des selleries raffinées et des matériaux innovants.
- Alfa Romeo a collaboré avec la *Carrozzeria Touring Superleggera* pour créer cette rareté, mêlant artisanat, innovation, technologie et souhaits des clients.
- Les clients peuvent choisir parmi quatre livrées exclusives, différentes finitions en fibre de carbone et différents logos.
- Deux styles distincts pour l'intérieur : « *Tributo* » avec cuir et aluminium et « *Alfa Corse* » avec fibre de carbone et alcantara, tous deux offrant des combinaisons différentes de couleurs et de finitions pour rehausser le caractère de la voiture.





La 33 Stradale, produite à 33 exemplaires seulement, permet de nombreuses variantes de couleurs de carrosserie, de sellerie et de tissus. En outre, un programme dédié permettra aux clients qui en feraient la demande, de personnaliser davantage encore leur voiture afin de laisser une signature plus personnelle et indélébile dans l'histoire d'Alfa Romeo.

Cela signifie qu'il n'y aura pas deux exemplaires identiques dans le monde, faisant *de facto* de ces voitures des chefs-d'œuvre qui entreront de plein pied dans l'histoire de la marque.

Chaque voiture est conçue pour être unique, au point que chacune d'entre elles est enregistrée selon une procédure exclusive et dotée d'un numéro de VIN spécifique. En particulier, les 3 premières lettres identifient la marque Alfa Romeo « ZAR », les 5 chiffres suivants décrivent le véhicule et ont été choisis en référence à la famille historique TIPO 33 « 10533 ». Quant aux 8 derniers chiffres, la « signature » du client, ils identifient le véhicule et peuvent être personnalisés par chacun des 33 propriétaires. Ce code d'identification sera gravé au-dessus du tunnel central, tandis qu'une plaque inspirée de celle des années 1960 sera placée dans le compartiment arrière pour certifier les caractéristiques spécifiques des composants tels que le châssis, le(s) moteur(s), la boîte de vitesses/batterie et la monocoque.

Forte de sa solide expérience dans le domaine du sur-mesure automobile le plus exclusif, Alfa Romeo fera appel à la *Carrozzeria Touring Superleggera*, l'une des entreprises les plus célèbres au monde et qui a déjà signé quelques-unes des plus belles Alfa Romeo de tous les temps. La nouvelle « *fuoriserie* » du Biscione représente donc une nouvelle façon de concevoir la production de petites séries en mélangeant habilement les processus artisanaux, l'innovation technologique et les souhaits des clients. Un peu à la manière de ce qui se faisait au début du XX^{ème} siècle lorsqu'Alfa Romeo modelait ses créations avec la collaboration de carrossiers italiens de renom. Le client sera donc accompagné tout au long du processus de personnalisation, afin de traduire ses desideratas et ses aspirations en une réalité tangible et concrète. Deux propositions de design intérieur (*Tributo* et *Alfa Corse*) ont été développées pour soutenir ce parcours de personnalisation de la voiture et servir de base à la configuration de la 33 Stradale. De plus, grâce à la flexibilité offerte par l'artisanat, il est possible de formuler des demandes personnelles, comme par exemple l'utilisation d'une sellerie ou d'une couleur de carrosserie particulière, lesquelles seront validées sous réserve de l'approbation du Comité 33.

Les clients peuvent ainsi choisir parmi trois couleurs de carrosserie exclusives, évoquant chacune l'histoire de la 33 Stradale : le classique Rouge Alfa, une réinterprétation du Bleu Royal, mais aussi un vernis teinté Rouge plus raffiné appelé « Villa d'este ». Par ailleurs, il est possible d'habiller la voiture d'une livrée rouge et blanche, en hommage à la légendaire Tipo 33 de course. Les clients peuvent également choisir de personnaliser les garnitures en fibre de carbone visibles, les prises d'air, les logos *Quadrifoglio* et *Autodelta*





sur les flancs, la grille de calandre classique ou en trois dimensions. La signature « Alfa Romeo » à l'arrière peut également être peinte en noir, en or ou en argent. Les mêmes couleurs sont utilisées pour les jantes en alliage « Tributo » de 20 pouces, auxquelles s'ajoute une option bicolore, plus raffinée. Enfin, les étriers de frein sont disponibles en noir, rouge ou jaune, tandis que les doubles sorties d'échappement peuvent être réalisées en chrome satiné ou en noir.

L'intérieur de la nouvelle 33 Stradale est quant à lui disponible selon deux déclinaisons : *Tributo* et *Alfa Corse*. La première, en cuir et aluminium, rend hommage à la 33 Stradale de 67 exposée au musée d'Arese. La sellerie en cuir bicolore « biscuit et ardoise » des sièges, du tableau de bord, des panneaux de porte et du tunnel central souligne le caractère unique de la voiture. Il est également possible d'opter pour d'autres combinaisons bicolors telles que rouge/noir ou bleu/bleu ardoise. La finition « *Alfa Corse* », en revanche, est un véritable concentré de sportivité grâce à l'alliance de la fibre de carbone et de l'alcantara : le revêtement des sièges, du tableau de bord, des panneaux de porte et du tunnel central associe l'alcantara et le cuir dans des teintes comme le noir, le rouge/noir ou le bleu/noir.

AUX ORIGINES DU MYTHE

- Alliance parfaite de la beauté et de la performance, la 33 Stradale de 1967 incarne le concept de « beauté nécessaire » cher à Alfa Romeo et découle directement de la Tipo 33, reine du sport automobile mondial.
- Le projet 33 marque le retour d'Alfa Romeo à la compétition, sous l'impulsion de son président Giuseppe Eugenio LURAGHI, et la contribution, chez Autodelta, le tout nouveau département compétition de la marque au Biscione, de Carlo CHITI.
- Le design de la 33 Stradale a été supervisé par Franco SCAGLIONE, l'un des plus grands stylistes automobiles de l'époque, lequel a créé un chef-d'œuvre d'équilibre, de pureté dans les lignes et d'élégance dans les moindres détails.
- Seuls 18 exemplaires ont été produits entre 1967 et 1969, dont l'un est aujourd'hui conservé au musée d'Arese, ce qui le rend extrêmement rare et convoité par les collectionneurs.
- La 33 Stradale a inspiré de nombreux designers italiens célèbres, contribuant à marquer l'histoire de l'automobile italienne et du design mondial.

L'Alfa Romeo 33 Stradale de 1967 est l'une des voitures les plus fascinantes jamais produites par la marque italienne, l'alliance de la beauté et de la performance, incarnant un concept central pour Alfa Romeo, celui de « beauté nécessaire », c'est-à-dire l'équilibre parfait entre la mécanique raffinée et le style. Revenons brièvement sur son histoire, en rendant hommage aux visionnaires audacieux qui ont eu la détermination de





transformer un rêve ambitieux en une « *fuoriserie* » qui, aujourd'hui encore, constitue une source d'inspiration pour l'avenir de la marque Alfa Romeo.

Nous sommes dans les années soixante, une époque de renaissance économique et de reconquête sociale et culturelle. La voiture représente un objet de désir, un symbole d'élégance, de vitesse et d'exclusivité. À cette époque, Alfa Romeo est dirigée par Giuseppe Eugenio LURAGHI, un manager cultivé aux talents multiples, qui souhaite ramener Alfa Romeo sur la scène du sport automobile international, après les fastes de la première moitié du XX^{ème} siècle. Il suffit de repenser aux victoires du premier championnat du monde des voitures de Grand Prix en 1925, aux 11 éditions des *Mille Miglia*, aux 4 éditions consécutives des 24 heures du Mans et, au sommet de sa gloire sportive, aux 2 premiers championnats du monde de F1 avec les légendaires pilotes FARINA et FANGIO.

En 1964, le président LURAGHI estime que le moment est venu de revenir officiellement à la compétition. Pour reconstituer un département compétition, il acquiert Autodelta, une entreprise d'Udine déjà partenaire privilégié pour la production des TZ. Avec Autodelta, Carlo CHITI rejoint également Alfa Romeo, lui qui a déjà travaillé au *Portello* de 1952 à 1957 et qui prend désormais la tête de l'équipe de course officielle. La même année, le projet 33 est lancé. LURAGHI demande à son équipe une voiture capable de concourir dans les « catégories du moment », c'est-à-dire celles ayant les faveurs du public et l'attention des médias : le championnat du monde des Sport Prototypes.

Au milieu des années 1960, Autodelta s'installe à *Settimo Milanese*, plus près de l'usine Alfa Romeo, mais surtout de la piste d'essai de Balocco. Le premier châssis de la Tipo 33, conçu par Alfa Romeo et inspiré de la construction aéronautique, entre dans les ateliers d'Autodelta en 1965. Il s'agit d'une structure tubulaire asymétrique en alliage d'aluminium, en forme de « H », où sont intégrés les réservoirs de carburant et, à l'avant, une structure en magnésium qui supporte de manière optimale la suspension avant, les radiateurs, la direction et le pédalier. L'ensemble moteur-boîte de vitesses est monté longitudinalement en position centrale arrière. La carrosserie est en fibre de verre, afin de limiter la masse totale aux 600 kg requis par le règlement. Une fois de plus, la légèreté est l'arme secrète d'Alfa Romeo.

Un tel projet, ambitieux et innovant, ne peut être développé en un temps record. Près de deux ans s'écoulent avant que la 33 ne soit prête pour la course. Pour les premiers essais, la voiture adopte le moteur 4 cylindres de 1 570 cm³ de la TZ2 ; entre-temps, un tout nouveau groupe motopropulseur est développé, avec une configuration en « V » à 8 cylindres, d'une cylindrée de 2 litres et d'une puissance de 260 chevaux.

La première 33 à courir est immédiatement surnommée « *Periscopica* », en raison de la prise d'air qui dépasse de l'arceau de sécurité. Pour ses débuts, la course de côte de Fléron, près de Liège, est choisie. La voiture est pilotée par le chef pilote d'essai





d'Autodelta, Teodoro ZECCOLI. Après des années de préparation minutieuse, la 33 entre en compétition le 12 mars 1967. Et elle gagne immédiatement. C'est la première d'une longue série de succès sur les circuits les plus prestigieux. Une cavalcade qui mènera la 33 sur le toit du monde, avec des victoires dans les Championnats du monde des Constructeurs 75 et 77.

Devant l'enthousiasme suscité par son retour en compétition, Alfa Romeo décide en 1967 de produire la 33 en très petite série pour les particuliers, une « *fuoriserie* » combinant les performances de la Tipo 33 de course avec le confort et la maniabilité adaptés à un usage quotidien. Le design est confié à Franco SCAGLIONE. Né à Florence dans une famille d'ancienne noblesse, SCAGLIONE suit des études d'ingénieur aéronautique jusqu'à son service militaire. Il part alors sur le front libyen, où il est fait prisonnier à Tobrouk. Il rentre en Italie fin 1946, bien décidé à ne pas reprendre ses études, et choisit de devenir designer automobile : d'abord chez Pinin FARINA, puis chez BERTONE et enfin en tant que designer indépendant. SCAGLIONE met toute son expertise technique et son audace créatrice au service du design de la 33 Stradale, réalisant un chef-d'œuvre dans lequel l'innovation stylistique se conjugue avec des recherches sur l'aérodynamique et la fonctionnalité.

C'est ainsi que naît l'Alfa Romeo 33 Stradale, un coupé d'à peine 99 cm de haut avec des portes à ouverture verticale, l'une des rares voitures de route nées d'un modèle de course, dont elle a hérité d'excellentes innovations techniques, lesquelles, 56 ans plus tard, sont encore en mesure d'éclipser celles des voitures modernes les plus sophistiquées. Son design, quintessence de la beauté automobile, est presque impossible à décrire : c'est un équilibre des formes, une pureté des lignes, une élégance de tous les détails. Le capot moteur de la 33 Stradale s'ouvre intégralement pour faciliter l'accès aux organes mécaniques et, pour la première fois sur une routière, les portes sont à élytre, pour faciliter l'accès à bord. Les autres différences par rapport à la version piste sont un empattement plus long de 10 centimètres, pour donner un peu plus d'espace dans l'habitacle, et un châssis tubulaire en acier plutôt qu'en aluminium.

Outre le design, ce qui fait le charme d'une Alfa Romeo, c'est le moteur et celui de la 33 Stradale ne fait pas exception à la règle. Dérivé du moteur monté sur la version de compétition et réalisé en alliages d'aluminium et de magnésium, avec injection mécanique indirecte et taux de compression de 10:1, le moteur de 2 litres à huit cylindres en V délivre 230 ch. à 8 800 tours et un couple de 206 Nm. Sur une voiture aussi légère, ces chiffres se traduisent pour l'époque par de véritables performances de supercar : la vitesse de pointe dépasse les 260 km/h et l'accélération de 0 à 100 km/h se fait en 5,5 secondes. Il s'agit donc d'un véritable joyau de l'automobile italienne conçu par le légendaire ingénieur Giuseppe BUSSO et affiné par l'équipe de Carlo CHITI pour être intégré au projet 33.





La 33 Stradale est officiellement présentée au Salon de Turin 1967, mais dévoilée quelques semaines plus tôt à un public passionné et averti à l'*Autodromo di Monza*, à la veille du GP d'Italie de Formule 1. Le choix du lieu n'est évidemment pas un hasard. Il est l'expression ultime du lien entre le monde de la course et celui de des voitures de tourisme. Un lien renforcé par la présence du *Quadrifoglio*, utilisé pour la première fois par Ugo SIVOCCHI en 1923 et adopté, à partir des années 1960, comme symbole officiel sur les Alfa Romeo les plus performantes.

À son lancement, la 33 Stradale est la plus belle et la plus chère des voitures de sport du marché, vendue à l'époque près de 10 millions de liras contre 6 ou 7 millions pour ses prestigieuses concurrentes. Seuls 18 exemplaires ont été fabriqués entre 1967 et 1969, dont un est conservé au musée d'Arese, ce qui en fait une voiture extrêmement rare et convoitée par les collectionneurs du monde entier. Au fil des années, elle a été célébrée lors de nombreux événements, expositions et concours d'élégance, consolidant son statut d'icône de l'automobile mondiale.

La beauté intemporelle de la 33 Stradale, fruit du génie de Franco SCAGLIONE, et la technologie directement dérivée de la Tipo 33 en font l'un des modèles les plus emblématiques d'Alfa Romeo. Une fascination nourrie au fil des ans par les interprétations des plus grands designers du temps. En effet, quelques-uns des 18 châssis de la 33 Stradale ont été utilisés pour réaliser autant de prototypes, anticipant ainsi deux décennies de design automobile. La première de ces « dream car » est l'Alfa Romeo Carabo, dessinée par Marcello GARDINI pour Bertone, et présentée au Salon de l'automobile de Paris en 1968. Trois projets développés par Pininfarina suivront : la P33 Roadster GS la même année, la 33/2 Coupé Speciale en 1969 et la Cuneo en 1971, qui hérite du châssis de la P33 Roadster GS. L'Iguana de 1969 est la première Alfa Romeo dessinée par Giorgetto GIUGIARO, alors qu'Italdesign n'est encore qu'une jeune entreprise. Quelques années plus tard, en 1976, c'est la « futuriste » Navajo qui est présentée par Bertone. En résumé, la 33 Stradale est un modèle légendaire qui a marqué non seulement l'histoire d'Alfa Romeo, mais aussi celle du design italien.

Poissy, le 30 août 2023

