



## Le nouveau Tonale s'expose au milieu de ses illustres devancières au Mans Classic 2022.

- **Une semaine après sa présentation à la presse française, et à l'occasion de la 10<sup>ème</sup> édition du Mans Classic, Alfa Romeo présente le nouveau Tonale, le premier C-SUV électrifié de la marque.**
- **Une opportunité exceptionnelle pour Alfa Romeo, via une exposition et un centre d'essai dédié, de rencontrer ses clients et prospects et de leur proposer de prendre le volant de son dernier né.**
- **Avec ce véhicule, Alfa Romeo opère sa métamorphose et s'engage dans une nouvelle ère connectée et électrifiée, tout en restant fidèle à son ADN – Noblesse Sportive Italienne depuis 1910.**
- **Résolument ancré dans son époque, Tonale allie les caractéristiques uniques du design italien au style original et contemporain typique d'Alfa Romeo, pour offrir une synthèse parfaite entre héritage prestigieux et vision d'avenir.**

L'Alfa Romeo Tonale est le premier SUV Compact électrifié d'Alfa Romeo. Ce tout nouveau modèle symbolise la métamorphose de la marque italienne.

Son moteur hybride 48V équipé du tout nouveau système VGT (Variable Geometry Turbo, turbo à géométrie variable) permet de transmettre le mouvement aux roues même lorsque le moteur à combustion interne est éteint. Ce système hybride a été conçu pour être au service de la marque et de son ADN.

Le nouveau Tonale est l'Alfa Romeo la plus technologique de tous les temps. C'est le premier véhicule à être équipé d'un certificat numérique NFT. Il possède en outre une connectivité de haut niveau et un système multimédia innovant, conçus pour offrir des mises à jour « Over The Air » (à distance) et l'intégration d'Amazon Alexa.

Les dimensions compactes du nouveau Tonale - longueur de 4,53 mètres, largeur de 1,84 m et hauteur de 1,60 m – intègrent les caractéristiques uniques du design italien au style original et contemporain typique d'Alfa Romeo, pour offrir une synthèse parfaite entre héritage prestigieux et orientation vers le futur.

On retrouve ainsi la récurrence de traits stylistiques entrés dans l'histoire, à l'exemple de la "ligne GT" qui s'étend de l'arrière aux phares avant, rappelant les formes du coupé Bertone des années soixante, en alternance avec des lignes fluides et élégantes, rappelant des modèles emblématiques telle la 8C Competizione.

Via un dispositif d'essais adossés au concessionnaire du Mans – Forza Automobiles, les clients et prospects de la marque pourront essayer les différents véhicules de la gamme et plus particulièrement le nouveau Tonale, mais aussi transmettre leurs coordonnées pour commander leur véhicule ou recevoir davantage d'informations.

Enfin, en tant que partenaire officiel de l'évènement, Alfa Romeo est sponsor du plateau 3 et offre à quelques élus une expérience inédite d'un baptême sur le légendaire circuit des 24



Heures du Mans. Les visiteurs pourront aussi découvrir, sur les 300 m<sup>2</sup> de l'exposition Alfa Romeo situé au cœur du village, quelques-uns des modèles qui ont fait la légende des 24 Heures du Mans et de la marque au biscione.

C'est donc entouré de ses illustres prédécesseurs – Le Mans Classic oblige, et fidèle à son histoire que Tonale entend s'exposer cette année.

### **8C 2300 type "Le Mans" (1931)**

Forte des succès sportifs et commerciaux des 6C, la direction d'Alfa Romeo décide au début des années 30 de développer un nouveau moteur à huit cylindres en ligne destiné à équiper des voitures encore plus luxueuses et performantes, qui pourront exprimer tout le raffinement technique de la marque.

Vittorio Jano, l'ingénieur responsable de la conception, se met à l'œuvre et en 1931 la nouvelle Alfa Romeo 8C 2300 voit le jour.

Le moteur à deux blocs de la 8C, résolument sophistiqué pour l'époque, est doté d'une culasse en alliage léger, d'un carburateur et d'un compresseur volumétrique à lobes, d'un allumeur et d'une lubrification par injection. Il conserve la même cylindrée que le moteur de la 6C 1750 GS - 65x88 mm -, mais les cylindres passent de 6 à 8, permettant à la cylindrée d'atteindre les 2336 cm<sup>3</sup> et d'augmenter considérablement la puissance : la version « Spider Corsa », la plus performante des 8C 2300, développe 155 ch à 5200 tours/minute, presque le double des 85 de la 6C 1750.

La victoire de Tazio Nuvolari à la Targa Florio de 1931 est la première de la longue série de succès sportifs de la 8C 2300 dans ses différentes versions : quelques mois après, Campari et Nuvolari remportent le Grand Prix d'Italie de Monza, tandis que le triomphe à la Mille Miglia arrivera avec deux victoires consécutives en 1932 et 1933.

Mais Prospero Gianferrari, le directeur général d'Alfa Romeo de l'époque, entend conquérir une autre prestigieuse compétition internationale : les 24 Heures du Mans, jusque-là domaine réservé des constructeurs automobiles britanniques. Comme exigé par le règlement de la course française, une voiture de compétition à empattement long, avec quatre places et une carrosserie Torpédo Course, est réalisée par la carrosserie Touring de Milan. La 8C 2300 Le Mans, pesant environ 1000 kg, atteint les 200 km/h et se révèle immédiatement une voiture de course sophistiquée et invincible.

En 1931, trois 8C 2300 sont inscrites aux 24 Heures du Mans : deux voitures officielles, pilotées par les équipages Campari-Marinoni et Minoia-Zehender, et une autre conduite par un gentleman driver anglais en duo avec Sir Henry Birkin. La voiture des deux Britanniques, qui est assistée par l'équipe de courses officielle Alfa Romeo, s'impose sur ses adversaires. La



course est remportée avec 112 km d'avance sur l'équipe arrivant en deuxième position et une vitesse moyenne record de 125,735 km/h, un résultat incroyable pour l'époque.

L'année suivante, le succès se répète : la grille de départ de l'édition de 1932 ne compte pas moins de six Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans. Après un début de course difficile, le duo Sommer-Chinetti remporte une exaltante victoire devant l'équipage Cortese-Guidotti. Deux 8C 2300 aux deux premières places.

L'édition de 1933 fait encore mieux. Cette fois-ci, trois Alfa Romeo montent sur le podium. Le duo Sommer-Nuvolari triomphe en signant une vitesse moyenne record de 137 km/h, notamment grâce à la précieuse intervention des mécaniciens qui réussirent à boucher une fuite du réservoir grâce à du chewing-gum. Ils sont suivis par les équipages Chinetti-Varent et Lewis-Rose-Richards.

Après trois ans de domination, l'inébranlable ambition de la 8C 2300 est satisfaite pour la quatrième fois consécutive lors de l'édition de 1934. La 8C 2300 Le Mans pilotée par Chinetti-Etancelin s'adjuge la victoire avec 180 km d'avance sur ses poursuivants. Entre-temps, les évolutions successives du moteur ont porté la puissance à 180 ch, avec une vitesse maximale de 215 km/h.

### **Données techniques**

Année	1931
Moteur	8 en ligne, 2336 cm <sup>3</sup> , double bloc, bi-came, suralimentation
Puissance	155 ch. @ 5200 tr/min
Vitesse maxi	200 km/h
Caisse	spider de course "tipo Le Mans"
Longueur	4400 mm
Empattement	3100 mm
Poids	1000 kg
Production	9 (1931-1933)

### **Giulia TZ (1963)**

Évolution de la Giulia TZ, l'Alfa Romeo TZ 2 est la version la plus puissante de la première voiture produite par Auto Delta : châssis tubulaire, coque en fibre de verre, nouvelle culasse avec deux bougies par cylindre et une puissance de plus de 100 chevaux/litre.



Au début des années soixante naissait chez Alfa Romeo le projet d'une voiture sportive caractérisée par un châssis tubulaire, une carrosserie en alliage léger à l'aérodynamique très soignée et la mécanique dérivée de Giulia. La présentation est au Salon de Turin 1962.

Le châssis tubulaire au nickel-chrome est construit dans la région de Pérouse par SAI Ambrosini, la carrosserie en alliage léger Zagato, les parties mécaniques viennent de Portello et sont celles de la Giulia TI ; le tout est assemblé par la société Delta d'Udine, avec l'ingénieur Chiti, au départ consultant, à la tête du projet. Très vite la société change de nom, devient Auto-Delta et se transfère au siège définitif de Settimo Milanese, aux portes de Milan, près du Portello.

L'objectif est de construire une voiture de compétition pour la catégorie Grand Tourisme, qui doit être légère mais rigide, à l'aérodynamique efficace et filante, dotée d'un moteur puissant. Le châssis tubulaire contribue à gérer les poids et garantit la rigidité structurelle nécessaire aux compétitions, Zagato, poursuivant les études sur la queue tronquée commencées avec la Giulietta SZ, assure la meilleure coque du point de vue du poids également, et l'Autodelta élabore le quatre cylindres 1,6 litres de la Giulia TI en le portant jusqu'à environ 160 ch, avec deux carburateurs Weber double corps de 45 et un rapport de compression qui passe de 9,7:1 à 11,4:1.

Les débuts de la Giulia TZ en course sont tout de suite prometteurs : avant même l'homologation de la Classe GT, quatre TZ dominent la catégorie Prototypes 1600 le 24 novembre 1963 sur l'autodrome de Monza pendant une compétition FISA : Bandini, Bussinello, Baghetti et Sanesi démontrent les potentiels de la voiture.

Au Salon de Turin 1964 débutait, au stand Zagato, la TZ 2. Zagato remplace la carrosserie en alliage léger par une carrosserie encore plus filante en fibre de verre noyée dans le châssis, de façon à renforcer la structure en réduisant encore plus le poids, en amplifiant les surfaces de la lunette en plexiglas, non plus en trois parties mais en un seul élément. Avec la simplification supplémentaire des intérieurs le poids diminue d'environ 40 kg. L'Auto-Delta développe le moteur en le dotant d'une nouvelle culasse Twin Spark et de la lubrification à carter sec, en faisant passer la puissance à 170 ch pour 7500 t/min. Les glorieuses jantes en magnésium de 15" laissent la place aux nouvelles 13 pouces qui reçoivent des pneumatiques surbaissés et plus larges.

La TZ 2 remporte sa classe le 25 avril 1965 aux 1000 kilomètres de Monza, Bussinello-De Adamich sont septièmes au général et premiers de la GT 1600. Ensuite, la même année, c'est une rafale de succès dans la GT 1600 : aux 12 heures de Sebring avec Rolland-Consten ; Bianchi-Rolland à la Targa Florio ; De Adamich- « Geki » à la 1000 kilomètres du Nürburgring, aux 6 heures de Melbourne, au Tour d'Italie et au Critérium des Cévennes. L'année suivante collectionne les victoires de classe : à Monza (De Adamich-Zeccoli), à Sebring (Andrey-« Geki »), à la Targa Florio (Pinto-Todaro) et au Nürburgring (Bianchi-Schultze).



## Données techniques

Année	1963
Moteur	En ligne 4, 1570 cc, DOHC
Puissance	112 ch. @ 6500 tr/min (version route)
Vitesse maxi	215 km/h
Caisse	Coupé de course, Zagato
Longueur	3950 mm
Empattement	2200 mm
Poids	660 kg
Production	117 (1963-1967)

### 33/2 Litri "Daytona" (1968)

Au début des années 50, Alfa Romeo quitte en vainqueur la Formule 1 pour concentrer tous ses efforts sur la production industrielle. L'ADN sportif du constructeur est inaltéré et refait surface dans les années 60 avec la volonté de participer au Championnat du monde des voitures de sport. C'est ainsi que naît le projet « Tipo 33 ».

Dans les années 50, Alfa Romeo fait un grand pas en avant en introduisant la chaîne de montage pour la production des voitures de série. Le choix est important tant d'un point de vue organisationnel qu'économique. Pour réduire les coûts, à la fin de la saison sportive 1951, la direction décide à contrecœur d'abandonner la Formule 1, bien que le constructeur ait remporté les deux premières éditions du plus grand championnat automobile. Ce choix ne dénature pas l'ADN sportif des Alfa Romeo. Au contraire, l'Alfa Romeo 1900, la première voiture produite à l'usine de Portello sur la chaîne de montage, devient immédiatement « la familiale qui gagne des courses ». De nombreux gentlemen driver la choisissent pour courir, et remporter, la catégorie Tourisme.

Ces années de succès dans les courses Tourisme inspirent au département Conception d'Alfa Romeo la réalisation de voitures de compétition pour courir dans la catégorie Sport-Prototype et participer au Championnat du monde des voitures de sport. À l'époque, le championnat est très suivi par le public et constitue une excellente opportunité de publicité. C'est ainsi que voit le jour le projet d'une voiture à moteur central/arrière construite autour d'un futuriste châssis en « H ». Le moteur qui équipe le prototype est le 1600 cm<sup>3</sup> de la Giulia TZ2.

Les Giulia TZ et TZ2 sont à tous les effets des voitures de compétition pour la catégorie GT qu'Alfa Romeo fait réaliser en externe, en raison du nombre réduit d'exemplaires. L'assemblage est effectué par Autodelta, une petite entreprise automobile spécialisée dans les voitures de course et dirigée par l'Ingénieur Carlo Chiti. En 1966, la direction d'Alfa Romeo



décide d'acquérir Autodelta pour en faire le département courses officiel de la Maison de Portello. Le projet initial d'une voiture de type Sport-Prototype, nommée « Tipo 33 », passe ainsi entre les mains de Chiti et de son équipe.

Les Sport-Prototypes, exclusivement conçus pour les courses, sont dotés de moteurs et de châssis extrêmement sophistiqués et produits en un nombre suffisant d'exemplaires pour obtenir l'homologation. C'est pourquoi l'ingénieur Chiti, déjà concepteur de moteurs chez Alfa et Ferrari, imagine un raffiné et puissant moteur deux litres avec 8 cylindres en V et 270 chevaux pour équiper la voiture du projet « Tipo 33 » à moteur central.

Le prototype se révèle être si parfait qu'il remporte sa première course. Le 12 mars 1967, le pilote d'essai Teodoro Zeccoli remporte la course de côte de Fléron, près de Liège en Belgique, au volant de la première version de la 33/2 Sport-Prototype, baptisée « Periscopica » en raison de la forme de la prise d'air dynamique derrière le pilote.

L'Alfa Romeo 33/2 (où 33 est le numéro du projet et 2 la cylindrée exprimée en litres) est prête pour le Championnat du monde catégorie Sport-Prototype. Les exténuantes courses d'endurance sont de véritables « monstres sacrés » du sport automobile, avec des noms mythiques comme les 24 Heures de Daytona, les 24 Heures du Mans, les 12 Heures de Sebring, les 1000 km de Monza, les 500 km du Nürburgring et la Targa Florio.

Les 33/2 collectionnent les succès lors du championnat 1968 et finissent en tête aux 24 Heures de Daytona, où elles occupent les trois premières places dans la catégorie 2 litres avec les équipages Vaccarella-Shütz, Andretti-Bianchi, Casoni-Biscardi-Zeccoli. En raison de cette importante victoire, le nom du célèbre circuit américain est ajouté à celui des Alfa Romeo 33/2. Les 33 se distinguent également aux 24 Heures du Mans avec un autre triplé dans leur catégorie. Dans certaines courses, elles parviennent même à s'imposer au classement général devant des voitures beaucoup plus puissantes, comme au Mugello, où l'équipe Vaccarella-Bianchi-Galli monte sur la première marche du podium.

Elles participent également à de nombreuses courses de côte, modifiant l'aérodynamique pour s'adapter aux différents types de tracés : les 33 peuvent avoir une queue longue ou courte selon les besoins. La voiture évolue et le moteur devient plus puissant, passant à 2,5 litres pour 315 chevaux. L'arrivée de l'Alfa Romeo 33/3 est proche : avec son moteur V8 qui atteint les 3 litres de cylindrée, elle récolte d'importants succès lors de la saison 1971. Un magnifique exemplaire, qui arbore la livrée utilisée lors des 24 Heures du Mans de 1970, est exposé au Musée d'Arese et souvent utilisé lors d'événements réservés aux voitures anciennes, tout comme l'exemplaire de la 33/2 Daytona.

L'évolution ne s'arrête pas en si bon chemin et finalement en 1975, Alfa Romeo réalise son rêve de remporter le Championnat du monde des voitures de sport. La star de cette écrasante supériorité est l'Alfa Romeo 33 TT 12, une voiture équipée d'un moteur 3 litres à 12 cylindres, en mesure de développer 500 chevaux. Grâce à de grands pilotes, dont la majeure partie a également couru en Formule 1 (Arturo Merzario, Jochen Mass, Jacques Laffite, Henri



Pescarolo et Nino Vaccarella), les 33 TT 12 remportent sept victoires sur les huit courses comptant pour le championnat. Le mythique 12 cylindres qui équipe la voiture pose les bases pour le retour d'Alfa Romeo en Formule 1 en 1979.

Comme quelques rares voitures racées, la 33 a eu le privilège de naître comme voiture de compétition, pour être ensuite transformée en routière par Franco Scaglione et produite en un nombre réduit de splendides exemplaires. Tant la presse spécialisée que le grand public considèrent l'Alfa Romeo 33 Stradale comme l'une des plus belles voitures sportives de tous les temps. Alfa Romeo fabrique également quelques châssis de la version routière, spécialement destinés aux plus importants carrossiers italiens qui réalisent d'extraordinaires concept-cars : c'est ainsi que naissent la 33 Carabo de Bertone et l'Iguana de Giugiaro ; la P33 Roadster, la Spider Cuneo et le Coupé Spécial de Pininfarina.

Le potentiel de la nouvelle voiture trouve sa pleine expression lors des 1000 km de Monza en avril 1974, première épreuve du Championnat du monde des voitures de sport. La course débute sous les meilleurs augures dès les qualifications : Arturo Merzario et Mario Andretti obtiennent le meilleur temps. Les exténuants 1000 km se terminent après 4 heures et 45 minutes quand l'Alfa Romeo TT 12 n°3 rouge, rehaussée de spoilers verts, de Merzario-Andretti boucle les 174 tours avec une moyenne de 211,022 km/h. Ils sont suivis des équipages Ickx-Stommelen et Facetti-De Adamich qui complètent l'exceptionnel triplé d'Alfa Romeo dans son pays.

Mais 1975 est l'année de grâce où arrive la tant attendue victoire au Championnat du monde des voitures de sport, avec les Alfa Romeo 33 TT 12 remportant sept des huit courses disputées. Arturo Merzario et Jacques Laffite dominent à Dijon, Monza et au Nürburgring ; tandis qu'Henri Pescarolo et Derek Bell remportent la victoire à Spa, Zeltweg et Watkins Glen. Le septième succès a lieu à Pergusa : Merzario et Jochen Mass montent sur la première marche du podium.

En plus des sept victoires comptant pour le championnat, la 33 TT 12 triomphe également à la Targa Florio, course qui, pour la première fois, ne compte plus pour le Championnat du monde, mais uniquement pour le Championnat italien. Le 20 juillet 1975, sur le petit circuit des Madonie, deux pilotes italiens mènent l'Alfa Romeo 33 TT 12 à la victoire : Nino Vaccarella, l'idole locale qui remporte de nombreuses éditions, et le très rapide Arturo Merzario qui fut l'un des protagonistes du Championnat du monde.

La FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) change le règlement pour la saison 1976, poussant le constructeur milanais à adapter encore une fois ses voitures en réalisant les Alfa Romeo 33 SC 12 avec un nouveau châssis en caisson (d'où le sigle SC, "telaio SCatolato") et le 12 cylindres développant 520 chevaux. Alfa Romeo remporte également le Championnat du monde des voitures de sport 1977, s'adjugeant 8 courses sur 8 grâce à Arturo Merzario, Vittorio Brambilla et Jean-Pierre Jarier. L'élan du Championnat du monde des voitures de sport s'essouffle au profit de la nouvelle catégorie Groupe 5 Silhouette : il s'agit toujours de



voitures de fabrication spéciale, mais plus proches des modèles de série, qui donneront vie au Championnat du monde d'endurance dans les années 80.

### Données techniques

Année	1968
Moteur	V8-90°, 1995 cc, 2 DOHC, injection indirecte
Puissance	270 ch. @ 9600 tr/min
Vitesse maxi	298 km/h
Caisse	Coupé de course
Longueur	3960 mm
Empattement	2550 mm
Poids	580 kg
Production	30 (1967-1969)

### 33 TT 12 (1975)

Lancé en 1964, le projet « Tipo 33 » offre à Alfa Romeo la victoire dans le Championnat du monde des voitures de sport onze ans après.

La saga des Alfa Romeo 33 commence dans les années 60. Le département Conception d'Alfa Romeo, dirigé alors par Orazio Satta Puliga, lance le projet d'un modèle Sport-Prototype pour courir dans le Championnat du monde des voitures de sport : le nom de code est 105.33 ou plus simplement « Tipo 33 ». Ce projet initial d'une voiture à moteur central est finalement confié à Autodelta de l'ingénieur Chiti, qui a été récemment absorbée par Alfa Romeo pour devenir l'équipe de courses officielle.

Autodelta réalise une voiture qui remporte sa course des débuts en 1967 : lors de la course de côte à Fléron en Belgique, le fidèle pilote d'essai Teodoro Zeccoli monte sur la plus haute marche du podium au volant de la première version de la 33, appelée « Periscopica » en raison de la proéminente prise d'air derrière le pilote.

Le moteur conçu par Chiti est un raffiné 8 cylindres en V de 2 litres qui, après Fléron, affronte les exténuantes courses d'endurance du Championnat du monde des voitures de sport. L'Alfa Romeo 33/2 Daytona domine les mythiques 24 heures de la course américaine en 1968, en remportant les trois premières places dans la catégorie 2 litres, un triplé qui se répète en France lors des 24 heures du Mans. Les années suivantes, la cylindrée passe à 3 litres et le châssis s'inspire de l'aéronautique : c'est avec ces caractéristiques que les Alfa Romeo 33/3 Le Mans affichent l'intention du constructeur de viser la victoire absolue.



La nouvelle 33 est conçue en 1973. L'inédit et très puissant moteur, toujours de 3 litres, mais avec 12 cylindres en V à 180° en mesure de développer 500 chevaux, est placé dans un châssis tubulaire en acier. C'est ainsi que naît la prometteuse Alfa Romeo 33 TT 12 : le sigle TT ("Telaio Tubolare") évoque le nouveau châssis tubulaire et le 12 les cylindres du moteur. Elle se révélera être l'arme fatale pour remporter le Championnat du monde des voitures de sport.

### Données techniques

Année	1975 (véhicule exposé)
Moteur	flat-12, 2995 cc, 4 soupapes par cylindre, 2 DACT, injection indirecte
Puissance	500 ch. @ 11000 tr/min
Vitesse maxi	Plus de 330 km/h
Caisse	Spider de course
Longueur	3800 mm
Empattement	2340 mm
Poids	670 kg
Production	6

### "Gr. C" SE 048 SP (1989)

La "Gruppo C" a été conçue à la fin des années 80. Alfa Corse pense alors participer au championnat du monde d'endurance. La voiture exposée au Mans Classic est équipée d'un moteur V12-60° mais elle a été conçue à l'origine avec un moteur V10-72°, à l'instar de la "164 Pro-Car" contemporaine. Il s'agit du premier V10 de course jamais conçu. L'aérodynamique est extrême et raffinée, le cockpit effilé. C'est une sorte de Formule 1 avec des roues couvertes.

La "SE 048 SP" n'a jamais couru, elle est exposée au musée Alfa Romeo.

### Données techniques

Année	1989
Moteur	V12-60°, 3500 cc, 48 soupapes
Puissance	650 ch. @ 13000 tr/min (version route)
Vitesse maxi	Plus de 350 km/h
Caisse	Coupé course
Longueur	4800 mm
Empattement	2750 mm
Poids	n.c.



---

COMMUNIQUE DE PRESSE

---

---

Production 1 (1989)

---

Poissy, le 29 juin 2022