



Alfa Romeo célèbre l'anniversaire du Quadrifoglio et d'Autodelta en dévoilant deux nouveaux logos.

- Alfa Romeo célèbre les 100 ans du *Quadrifoglio* et les 60 ans d'*Autodelta*, deux étapes importantes dans son histoire sportive,
- Le *Centro Stile Alfa Romeo* a dévoilé deux nouveaux logos pour célébrer ces deux anniversaires. Ils réinterprètent, sous un angle moderne, les logos historiques, tout en les projetant dans l'avenir de la marque, qui entend réinventer la sportivité du XXI^{ème} siècle.
- Les nouveaux logos soutiendront les activités de communication de la marque et deux nouveautés importantes à venir en 2023.
- De la *Targa Florio* 1923 à nos jours, du circuit de course à la route, le légendaire *Quadrifoglio* célèbre un siècle d'existence et continue de distinguer les créations les plus performantes d'Alfa Romeo.
- *Autodelta*, le département Racing d'Alfa Romeo depuis 1963 a toujours été un terrain d'entraînement pour les pilotes italiens et étrangers.
- Le 5 mars, jour de l'anniversaire d'*Autodelta*, et le 25 juin, à l'occasion de l'anniversaire de la marque, le Musée historique Alfa Romeo d'Arese accueillera deux événements incontournables dédiés à tous les fans.



Alfa Romeo a annoncé le lancement officiel des célébrations du 100^{ème} anniversaire de son légendaire emblème *Quadrifoglio* et du 60^{ème} anniversaire d'*Autodelta*, le mythique département de course de l'équipe de Carlo CHITI, basé à Settimo Milanese. Il s'agit de deux jalons de l'histoire de la marque, qui, aujourd'hui encore, déclenchent de puissantes émotions et une grande fierté dans la tribu Alfa Romeo. Pour l'occasion, Alfa Romeo dévoile les deux nouveaux logos qui accompagneront les manifestations des Clubs et de la marque, ainsi que les différentes activités de communication et les nouveautés qui se succéderont tout au long de l'année 2023.





Conçus par le *Centro Stile Alfa Romeo*, les deux nouveaux logos réinterprètent, sous un angle moderne, les modèles historiques tout en les projetant dans l'avenir de la marque, laquelle entend réinventer la sportivité du XXI^{ème} siècle. En particulier, celui dédié au centenaire du *Quadrifoglio* conserve la robustesse et l'élégance du logo historique en ne modifiant que sa touche chromatique. Cette touche contemporaine rappelle le passé glorieux des Alfa Romeo entrées à jamais dans l'imaginaire collectif.

De même, le logo Autodelta est un attribut stylistique à conserver et à préserver dans son aspect et ses couleurs d'origine. Malgré les années, ce symbole de sportivité reste imprimé dans la mémoire des amateurs de sport automobile. C'est la raison pour laquelle la nouvelle version anniversaire comporte peu de modifications. Elle est plus contemporaine et en phase avec les outils de communication actuels d'Alfa Romeo. En témoignent la nouvelle police *Sequel*, la même que celle utilisée par Alfa Romeo, l'omniprésence des trois couleurs vert, blanc, rouge, fière expression de ses origines, et l'ajout de la date anniversaire qui vient souligner la longévité de la marque *Autodelta*. Pour le 60^{ème} anniversaire d'*Autodelta*, Alfa Romeo organise le 5 mars, jour de la fondation du département compétition, une conférence au Musée d'Arese.

Le 25 juin, dans le cadre des célébrations de l'anniversaire de la marque, aura lieu la « Journée *Quadrifoglio* », suivie d'une conférence « Backstage » qui proposera un défilé et un flashmob ouvert à tous les clubs Alfa Romeo.

Quadrifoglio : le symbole de la sportivité Made in Italy depuis 1923

La recherche constante de l'excellence, d'abord appliquée à la course et ensuite transposée aux voitures de série. Voilà, en quelques mots, la philosophie Alfa Romeo ancrée au cœur du *Quadrifoglio*. Ce symbole légendaire désigne depuis le 15 avril 1923 les créations les plus performantes d'Alfa Romeo. Non seulement celles engagées sur les circuits du monde entier mais aussi quelques modèles de série très spéciaux.

La première Alfa Romeo parée du *Quadrifoglio* fut la RL « Corsa » du pilote Ugo SIVOCCHI, lequel remporta la 14^{ème} édition de la Targa Florio en 1923 et décrocha le premier des dix titres de la marque dans cette prestigieuse compétition. Le même motif – symbole de chance, se retrouve sur la « P2 » de Brilli PERI lorsqu'il remporte le premier « Championnat du monde de course automobile » à Monza en 1925, premier des cinq titres mondiaux remportés par Alfa Romeo. À la fin des années 1920, c'est à nouveau le *Quadrifoglio* qui distingue, lors des courses, les Alfa Romeo de la maison mère de celles de la Scuderia Ferrari, qui a pour emblème le « cavallino rampante ».

En 1950 et 1951, Giuseppe « Nino » FARINA et Juan Manuel FANGIO conduisent les Alfa Romeo 158 et 159, les emblématiques « Alfetta », à la victoire lors des deux premiers championnats du monde de Formule 1. Puis, dans les années 1960, le *Quadrifoglio* distingue la variante « prête à courir » de la Giulia, la « TI Super », et intègre ensuite le logo au triangle bleu d'*Autodelta* pour plusieurs décennies, de la « GTA » à la « 33 » jusqu'aux deux championnats du monde de la « 33 TT 12 » (1975) et de la « 33 SC 12 » (1977).

L'activité compétition d'Alfa Romeo s'est poursuivie dans les années 80 lorsque, après son retour en F1 en 1980, elle a triomphé à nouveau en catégorie tourisme (« GTV 6 2.5 »), puis en 1993 avec le triomphe en « DTM » avec la « 155 V6 Ti » et la très longue série de victoires de la « 156 Superturismo » entre 1998 et 2004.





Les Alfa Romeo de série ordinaires ont également été dotées du *Quadrifoglio*. Il s'agissait de modèles particulièrement performants fabriqués entre les années 1960 et 1980. Certains arboraient le motif sur la carrosserie, sans pour autant qu'il apparaisse dans la dénomination commerciale de la voiture, à l'instar de la « Giulia Sprint GT Veloce » ou de la « 1750 GT Veloce », tandis que d'autres, à partir des années 1980, voyaient apparaître le *Quadrifoglio* dans leur dénomination commerciale, comme les différentes versions de la « 33 *Quadrifoglio Verde* » ou de la « 164 *Quadrifoglio Verde* ». Il convient également de signaler qu'entre les années 1970 et 1980, le *Quadrifoglio* a évolué et a été décliné en deux versions : « *Verde* » pour les véhicules plus sportifs et « *Oro* » pour les montages plus raffinés et luxueux.

Au fil du temps, le « Q » lui-même est devenu une partie du vocabulaire d'Alfa Romeo, identifiant les solutions techniques les plus avancées : le plus célèbre restant associé à la transmission intégrale Q4, mais aussi au différentiel autobloquant Q2, à la transmission automatique Q-System et à la boîte Q-Tronic, pour ne citer que quelques exemples. Enfin, le *Quadrifoglio* a fait son retour sur la Mito en 2008 et la Giulietta en 2010, puis lors du lancement de la nouvelle génération d'Alfa Romeo en 2015 avec la sortie de la Giulia dans sa version *Quadrifoglio* 2.9 BiTurbo de 510 ch., laquelle établira d'ailleurs le record de la catégorie en 7'32" sur le célèbre circuit du Nürburgring. Stelvio, le premier SUV produit par Alfa Romeo, dispose lui aussi d'une version *Quadrifoglio*.

Autodelta, le légendaire département Racing d'Alfa Romeo.

Le 5 mars 1963, Carlo CHITI et les frères CHIZZOLA fondent une petite entreprise basée à Feletto Umberto, près d'Udine, dans le but de collaborer avec Alfa Romeo à la construction de la Giulia TZ, une voiture compacte grand tourisme conçue par Zagato, développée sur la base du moteur et de la mécanique de la Giulia et équipée d'un châssis tubulaire exclusif, d'où l'acronyme *Tubolare Zagato*. C'est le début de l'un des plus beaux chapitres du sport automobile international, à tel point que l'entreprise devient rapidement le département Racing d'Alfa Romeo. En 1965, elle est rachetée par la marque au Biscione dans le but d'effectuer son retour officiel en compétition, après son retrait du championnat du monde de F1 en 1951, année où elle a remporté son deuxième titre avec l'Alfetta.

Pour cette raison, Alfa Romeo décide la création d'une structure de course ad hoc, physiquement détachée de l'usine de production et disposant d'une autonomie suffisante pour prendre rapidement des décisions techniques et sportives. Le directeur général de cette nouvelle entité industrielle et sportive est le charismatique ingénieur Carlo CHITI, lequel installe *Autodelta* dans des entrepôts anonymes à Settimo Milanese, non loin d'Arese.

Pour cette raison, la société de construction automobile décide de créer une organisation de course ad hoc, physiquement détachée de l'usine de production et disposant d'une discrétion suffisante pour prendre rapidement des décisions techniques et sportives. Le directeur général de cette nouvelle réalité industrielle et sportive est le charismatique ingénieur Carlo CHITI, qui installe *Autodelta* dans des entrepôts anonymes à Settimo Milanese, non loin d'Arese. C'est de là que sortiront certaines des voitures les plus célèbres d'Alfa Romeo, dont la légendaire Giulia Sprint GTA en 1965, qui a remporté trois





fois de suite le « Challenge Europeo Marche », des dizaines de championnats nationaux et des centaines de courses individuelles dans le monde entier. Fait amusant : la Giulia Sprint GTA a été la première voiture de tourisme à courir sur la Nordschleife au Nürburgring sous les 10 minutes.

En 1967, Alfa Romeo décide de faire le grand saut dans la catégorie « prototype », la grande épreuve internationale de la course automobile de l'époque et remporte son premier trophée lors de ses débuts à Fléron, en Belgique avec la « 33/2 ». L'année suivante, les prototypes d'*Autodelta* remportent le titre de la catégorie aux 24 heures de Daytona, aux 1000 km de Nürburgring, aux 500 km d'Imola et aux 24 heures du Mans. La « 33 TT 12 » de 1975, probablement l'année la plus glorieuse pour *Autodelta*, est également remarquable. Le modèle fabriqué par Autodelta remporte le Championnat du Monde de Marche, réitérant sa victoire deux ans plus tard avec la « 33 SC 12 ». Par la suite, *Autodelta* reprend la gestion de tous les programmes sportifs d'Alfa Romeo, du trophée Alfasud à la Formule 1. En 1984, Carlo CHITI quitte l'entreprise. Autodelta est dissoute l'année suivante.

Il convient de rappeler pour conclure qu'Autodelta fut également un formidable terrain d'entraînement pour de nombreux pilotes italiens, dont Andrea DE ADAMICH, Arturo MERZARIO, Andrea DE CESARIS, Bruno GIACOMELLI, Giorgio FRANZIA, pour n'en citer que quelques-uns. Et le fût tout autant pour des champions étrangers, de Jochen RINDT à Jacky ICKX, en passant par Jean Pierre JARIER ou Mario ANDRETTI.

Poissy, le 09 février 2023

CONTACTS PRESSE

Hugues NOUVEL de la FLECHE
hugues.nouveldefleche@stellantis.com

LIENS

Site Presse Alfa Romeo
<https://www.media.stellantis.com/fr-fr/alfa-romeo>

