



Avec deux nouveaux logos dessinés par le « Centro Stile », Alfa Romeo célèbre les 70 ans de la Giulietta et les 50 ans de l'Alfetta GT

- Cette année, Alfa Romeo célèbre le 70^{ème} anniversaire de la Giulietta Sprint, surnommée *la fidanzata d'Italia* (la fiancée de l'Italie), expression de la maîtrise stylistique de Bertone et de son concepteur Franco Scaglione,
- Cette année marque également le 50^{ème} anniversaire de l'emblématique Alfetta GT, un coupé basé sur l'Alfetta, véritable succès commercial et jalon dans l'histoire de la marque, conçu par le maître du style Giorgetto Giugiaro,
- Le Centro Stile Alfa Romeo leur rend hommage en créant deux logos officiels, dont les lignes minimalistes et élégantes retracent les caractéristiques des deux modèles, tous deux icônes de leur époque,
- Les deux logos anniversaire sont produits dans différentes déclinaisons de couleurs pour des utilisations multiples, avec l'objectif clair d'accompagner les activités de communication de la marque et les événements de célébration de ses clubs de passionnés dans le monde entier,
- Le musée Alfa Romeo d'Arese célébrera les deux anniversaires avec des événements dédiés au cours desquels les passionnés participeront à des défilés, des conférences et bien plus encore. Le point culminant des célébrations aura lieu lors de l'incontournable troisième édition des Tribe Days (5-6 octobre), qui se déroulera sur le circuit du Mugello.

Alfa Romeo entame l'année 2024 en célébrant deux anniversaires très importants. Cette année marque le 70^{ème} anniversaire de la Giulietta Sprint, dévoilée en 1954, ainsi que le 50^{ème} anniversaire de l'Alfetta GT de 1974. Deux modèles très appréciés, ayant connu un grand succès commercial et qui, chacun à leur manière, racontent deux époques inoubliables de l'histoire de l'automobile italienne.

Pour l'occasion, le Centre de Style Alfa Romeo a créé deux nouveaux logos, présentés dès ce début d'année afin d'accompagner les événements des Clubs et la marque elle-même tout au long de 2024. Ils deviennent ainsi les emblèmes de l'hommage que les Alfistes rendront à deux voitures qui ont pris la place qui leur revient dans l'inconscient collectif, comme icônes de la beauté fonctionnelle et de la noble sportivité italienne.

Les nombreux événements organisés par les clubs et l'ensemble des activités de communication de la marque seront ainsi identifiés par ces deux emblèmes officiels, réalisés par le Centro Stile Alfa Romeo.



Caractérisés par des lignes minimalistes et élégantes, les deux logos reprennent les traits des deux voitures, accompagnés pour l'occasion de leur signature, dans la même police que celle qui figure sur leur carrosserie, et des dates anniversaires.

L'Alfa Romeo Centro Stile propose les deux emblèmes dans une gamme de couleurs qui les rend extrêmement fonctionnels pour différentes applications.

Les célébrations au Musée Alfa Romeo

Le musée Alfa Romeo d'Arese a d'ores et déjà programmé deux événements pour célébrer ces anniversaires importants. Le cadre est celui de la revue Backstage, un cycle de conférences lancé en 2018 pour plonger dans l'histoire d'Alfa Romeo à travers le matériel inédit du Centre de documentation et les témoignages de ceux - historiens, designers, pilotes d'essai, mécaniciens - qui ont joué un rôle actif ou disposent d'une connaissance approfondie de telle voiture ou tel projet.

Le dimanche 5 mai, l'Alfetta GT sera à l'honneur, tandis que le 2 juin, ce sera au tour de la Giulietta. Les conférences se dérouleront dans la salle Giulia du musée et seront précédées d'un défilé auquel les propriétaires du modèle Alfa Romeo concerné sont invités à participer.

Le calendrier complet des conférences Backstage sera bientôt disponible sur le site museoalfaromeo.com.

La troisième édition des Tribe Days représentera certainement l'apogée des célébrations. Un événement unique, destiné à tous les passionnés de 4 roues : Alfistes ou non, clubs, collectionneurs, amateurs, simples curieux unis par leur passion pour la marque.

L'histoire des deux voitures :

Giulietta Sprint (1954) : La voiture qui a marqué la transformation d'Alfa Romeo en un grand constructeur automobile est sans aucun doute la Giulietta, la « fiancée de l'Italie ». En 1952, Alfa Romeo ne peut compter que sur la 1900. L'idée d'une voiture plus moderne, dotée d'un moteur de plus petite cylindrée, est donc évoquée.

Après avoir écarté les premières hypothèses d'une voiture de 350 cm³ ou d'une autre - à traction avant - de 750 cm³ (mais les modèles ultérieurs seront également identifiés par le code 750), il est clair, en août 1952, que la voiture aura une configuration traditionnelle à moteur avant et à traction arrière. Moins d'un an plus tard, un premier prototype prend la route, un coupé compact, œuvre du département carrosserie d'Ivo Colucci, équipé d'un moteur quatre cylindres à double arbre en alliage léger de 1100 cm³. La cylindrée a ensuite été portée à 1300 (1290 cm³). Avec un carburateur simple corps, il développe 65 ch., pour une vitesse de pointe de 165 km/h, mais en fin de carrière, avec la dernière évolution de 1958 et le carburateur double corps, la puissance passe à 79 ch. pour 170 km/h. La boîte de vitesses et le carter de différentiel, également en aluminium, sont nouveaux. Les freins à tambour, à ailettes hélicoïdales, sont dérivés de ceux de la 1900.

A l'aube de 1954, la mécanique est dans la dernière ligne droite, mais il n'existe que des esquisses et quelques prototypes rudimentaires de la carrosserie. Finmeccanica annonce



cependant la livraison de quelques exemplaires à une sélection d'actionnaires. L'impasse est levée par Rudolf Hruska, récemment appelé par Giuseppe Luraghi pour réorganiser l'usine en vue de la production de 50 unités par jour : un carrossier externe assemblera une petite série de coupés qui seront livrés aux actionnaires en attendant la mise au point de la berline. Après une première hésitation, l'IRI (Institut pour la Reconstruction Industrielle), dont fait partie Alfa Romeo, accepte la proposition : les esquisses sont présentées par Boneschi, Boano et Bertone. Ce dernier, sous le crayon de Franco Scaglione, propose une voiture compacte et bien proportionnée, aux lignes essentielles, raffinées et sportives. La Giulietta Sprint est née.

La voiture est dévoilée au Salon de Turin le 21 avril 1954, mais deux semaines auparavant, une avant-première a été organisée dans la cour du Portello pour quelques privilégiés et les dignitaires de l'industrie : deux acteurs en costumes shakespeariens de Roméo et... Juliette descendent d'un hélicoptère !

La Giulietta s'est imposée sur le marché dès sa présentation. Au bout de quelques jours, les commandes ont dû être suspendues en raison de la saturation de l'usine. La raison du succès, outre le style sportif et réussi, réside dans les performances, qui placent la voiture à un niveau inédit pour sa catégorie et défient des concurrents d'une classe bien supérieure.

Pour Alfa Romeo, c'est le tournant, la naissance d'une grande industrie automobile. La production de la Giulietta, dans ses différentes versions, se poursuit pendant 11 ans, pour un total de 177 513 exemplaires, dont 24 084 Giulietta Sprint.

Alfetta GT (1974) : Deux ans après la présentation de l'Alfetta, une version coupé voit le jour, avec la tâche - très ardue - de remplacer le modèle légendaire et le plus vendu, le coupé Bertone, conçu par Giorgetto Giugiaro en 1963 comme une version sportive de la Giulia. L'Alfetta GT 1.8 reprend l'ensemble de la mécanique de la berline, mais l'empattement est raccourci de 110 mm et les réglages sont plus sportifs. La carrosserie est à nouveau dessinée par Giugiaro - désormais "seul" avec Italdesign - selon des canons très modernes, qu'il a déjà en partie anticipés avec un prototype construit quelques années plus tôt sur la base de la 1750 GTV : une berline à hayon avec un arrière fastback se terminant très haut avec un soupçon d'aileron. Les lignes sont tendues et anguleuses, l'avant, avec quatre phares encastrés, est bas et agressif. En réalité, la contribution du Centro Stile Alfa Romeo d'Arese sera très nette dans la phase de conception. Même le siège du conducteur reflète l'intonation sportive : l'assise est basse, la position relâchée et, en face du conducteur, il n'y a qu'un grand compte-tours. Le compteur de vitesse et les instruments secondaires se trouvant déportés au centre de la planche de bord.

L'Alfetta GT se veut une véritable GT plutôt qu'une voiture de sport extrême, et une grande attention est portée aux aspects pratiques : l'intérieur est suffisamment spacieux pour accueillir quatre personnes, les vitres arrière sont coulissantes, et le grand coffre est bien accessible grâce au hayon.

Dès 1975, la mécanique de l'Alfetta GT est légèrement modifiée et de 122 ch. à 5500 tr/min, passe à 118 ch. à 5300 tr/min. L'année suivante, une version d'entrée de gamme, avec un moteur 1.6 de 109 ch. (qui cessera d'être produite en 1980) et un équipement simplifié, ainsi que la GTV (GTS sur le marché britannique) avec un moteur de deux litres, font leur apparition.



Les chaînes de production sont arrêtées en 1986, avec une production de 136 275 exemplaires pour les différentes versions.

Poissy, le 16 janvier 2024