

ALFA ROMEO SPIDER

L'HISTOIRE COMPLÈTE
1966-1994



auto forever

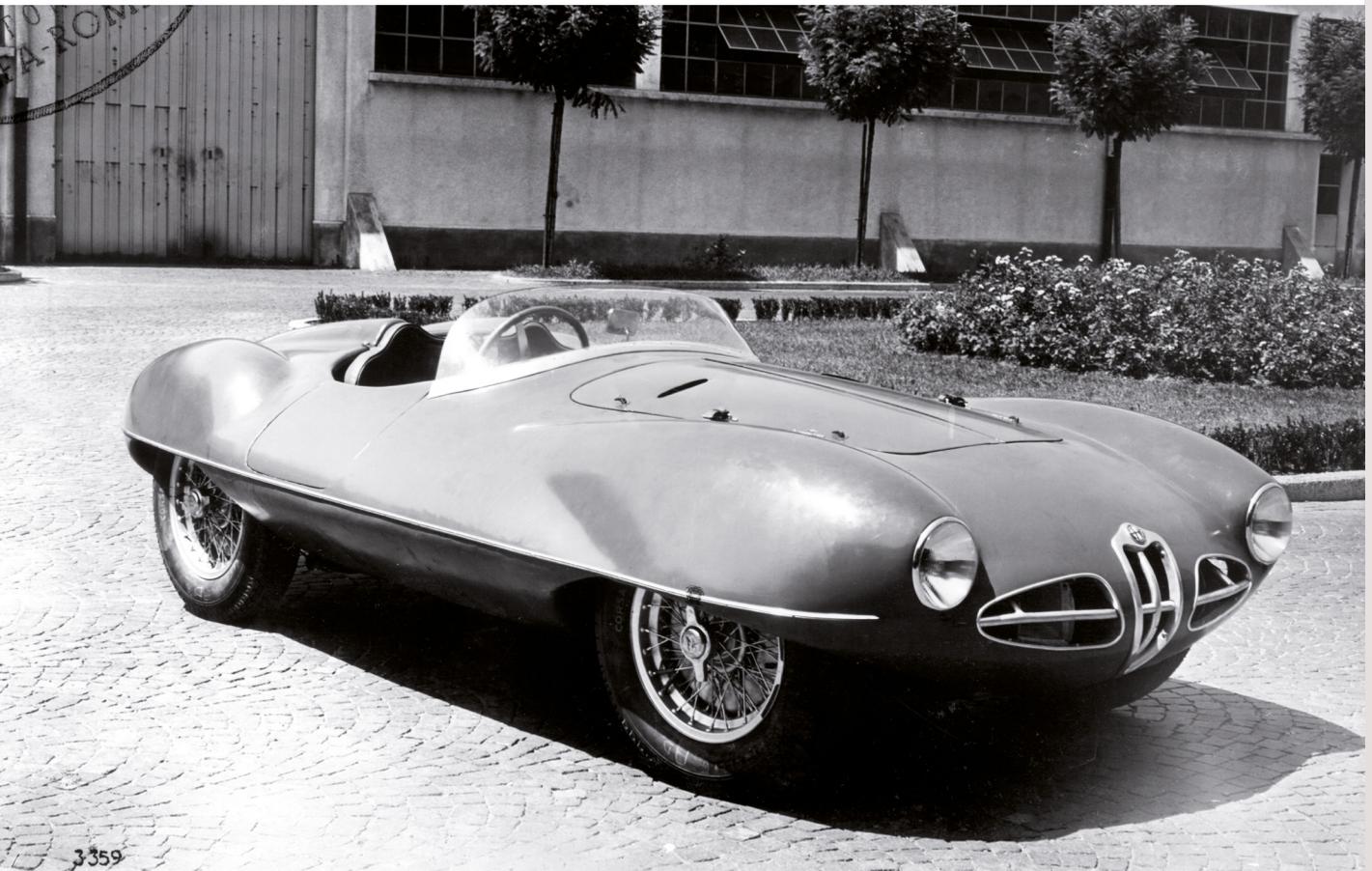
1

LES PROTOTYPES PRÉFIGURANT LE SPIDER

Le style du Spider Alfa Romeo type 105 va naître, être peaufiné puis arrêté de manière assez singulière. Il va s'écouler, en effet, pas moins de dix ans entre la présentation, en avril 1956, du premier prototype de salon *Super Flow*, destiné à tester les réactions du public et de la presse et le lancement du modèle de série, en mars 1966. Le Spider 105 peut être considéré comme la dernière création réalisée sous l'égide de Battista Pinin Farina, qui s'éteindra un mois après sa présentation. Si certaines particularités stylistiques du futur *Duetto*, comme les flancs convexes parcourus par une moulure concave (*scalfatura*) et la proue et la poupe plongeantes sont présents dès 1956, le carrossier Pinin Farina¹ présentera encore cinq prototypes de salon² avant de dévoiler le Spider définitif. Parmi ces six prototypes, il faut bien distinguer les quatre premiers, qu'on peut considérer comme des « ballons d'essai » permettant à la fois d'assurer la publicité du modèle et d'étudier la pertinence de certaines solutions, des deux derniers, réalisés dans l'optique d'une mise en production rapide.

1. Le nom du carrossier s'écrit initialement en deux mots puis en un seul à partir de juin 1961, à la suite de la parution d'un décret présidentiel autorisant ce changement de nom à titre exceptionnel.

2. Auxquels il faut ajouter les prototypes ultérieurs, qui ne seront, quant à eux, jamais présentés au public et dont on peut découvrir les photos - restées jusqu'alors inédites - au chapitre suivant.



Carrossée chez Touring, l'Alfa Romeo *Disco Volante* est un modèle expérimental à châssis tubulaire qui se caractérise par ses flancs convexes. Elle sera déclinée en spider et coupé et il existera des versions à flancs étroits (*fianchi stretti*), qui perdent ce faisant leur principal trait distinctif. S'il a parfois été écrit qu'Aldo Brovarone s'était clairement inspiré de la *Disco Volante* pour dessiner la *Super Flow*, ce dernier l'a réfuté. © Centro Documentazione Alfa Romeo

DE LA 6C 3000 CM AU DUETTO : LIGNES DIRECTRICES ET TÂTONNEMENTS

À l'opposé du *Duetto*, d'autres lignes novatrices nées chez Pinin Farina ont été adoptées beaucoup plus vite. Un temps très court sépare ainsi la présentation du premier prototype Lancia Aurelia Florida, en 1955 de celle de la Flaminia berline définitive, à l'architecture il est vrai très similaire, deux ans plus tard. Quant au passage de la Chevrolet Corvette Rondine (1963) au Spider Fiat 124 Sport (1966), qui transpose son style à une échelle plus réduite, il ne prendra que trois ans. Sortie quelques mois après le *Duetto*, la Fiat sera accessoirement sa rivale la plus directe.

Si les quatre prototypes de salon reposant sur un châssis d'Alfa Romeo 6C 3000 CM préfigurent à maints égards le style du *Duetto*, on aurait tort de considérer le passage de l'un à l'autre comme un processus linéaire nous rapprochant à chaque fois un peu plus du modèle définitif. De 1956 à 1960, en effet, plusieurs solutions sont envisagées avant d'être écartées, comme le double carénage arrière prolongeant le dossier des sièges puis la moulure latérale beaucoup moins prononcée et la réapparition du « cockpit » transparent. Il en va de même sur les prototypes Giulietta, pourtant beaucoup plus proches du modèle définitif en termes de dimensions et d'esthétique et qui introduisent les phares rétractables et la lunette arrière basculante, finalement écartés. La genèse du *Duetto* nous donne ce faisant un aperçu privilégié d'un processus de création qui s'accompagne - ce qui n'est guère étonnant - de nombreux allers-retours et tâtonnements.

2

LA 1^{RE} SÉRIE CODA LUNGA

Comme la Giulietta type 101 à laquelle elle succède, même si les deux modèles coexistent plusieurs années au sein de la gamme Alfa Romeo, la Giulia type 105 va être déclinée en versions berline, coupé et Spider. Toutefois, l'ordre d'apparition des différents membres de la famille n'est plus le même. De manière très classique, la berline est lancée la première sous la forme de la Giulia TI, suivie quinze mois plus tard par le coupé GT, tandis que le futur Spider 1600 – tel est son nom – se fait attendre. Il est vrai que la présentation de la Giulia TI ne se limite pas à ce seul modèle, à l'importance décisive, mais s'accompagne de celle des Giulia Sprint et Spider type 101. Ces modèles hybrides sont en réalité des Giulietta rebaptisées et dotées du moteur 1600 et de la boîte de vitesses à cinq rapports de la série 105. En outre, en 1965, le cabriolet GTC, qu'on peut considérer comme une Sprint GT « décapitée », vient compléter la gamme. Lancé finalement en 1966, le Spider *Osso di seppia* aura une carrière fort brève, en contraste avec son temps de gestation. Dès 1968, la 1600 « *Duetto* » fait place à une gamme composée des 1750 Spider Veloce et Spider 1300 Junior, lesquels ne conserveront la carrosserie originelle de type « *boat tail* » que jusqu'à la fin 1969.

4. « *Poupe de bateau* » : tel est son surnom sur les marchés anglo-saxons.



Pris ici en photo dans un charmant cadre champêtre, le *Duetto* est une voiture idéale pour les couples, jeunes ou moins jeunes... Remarquons les essuie-glaces qui se croisent à la base du pare-brise, comme sur la Giulia Sprint GT, et les carénages de phares en plexiglas, spécifiques aux versions européennes. © Centro Documentazione Alfa Romeo

3

LA 2^e SÉRIE CODA TRONCA

Parmi les quatre générations de Spider type 105/115, la 2^e série, dite *Coda Tronca* en raison de sa poupe redessinée, sera celle qui aura - et de loin - la durée de vie la plus longue : pas moins de treize ans de bons et loyaux services. Ce sera également la version la plus produite. La *Coda Tronca* sera encore la seule mouture du Spider qui disposera à un moment ou à un autre de son histoire du moteur « double arbre » dans chacune de ses quatre cylindrées (1300, 1600, 1800¹ et 2000 cm³). Présentée en versions 1300 Junior et 1750 Veloce en octobre 1969, comme les dernières *Coda Lunga*, elle est déclinée en 1971 en version 2000 Veloce, laquelle supplante rapidement la 1750, tandis que la 1600 réapparaît avec l'appellation Junior l'année suivante. En 1978, la 1300 est arrêtée, suivie, trois ans plus tard, par la 1600. Fin 1982, la 2000 prend à son tour sa retraite. L'histoire de la *Coda Tronca* est également marquée par la différenciation croissante des versions exportées sur le marché nord-américain, qui absorbe une part considérable de la production, par rapport à leurs homologues européennes. Animées par un moteur à injection depuis 1968², ces versions sont dotées de systèmes antipollution et de sécurité qui entraînent une perte substantielle de puissance et le montage de gros pare-chocs peu esthétiques pour répondre à des normes de plus en plus restrictives.

1. La 1750 est en réalité une 1800 mais son appellation se réfère, on l'a vu, aux emblématiques 6C 1750 d'avant-guerre.
2. Les versions européennes restent, quant à elles, fidèles aux deux carburateurs double corps jusqu'en 1989 et même jusqu'au bout (1992), s'agissant de la 1.6.



La 1750 Veloce Coda Tronca vue de trois-quarts avant. Remarquons le cœur de calandre à trois barrettes horizontales, à la fois plus large et moins haut, le pare-chocs redessiné recouvert d'une épaisse bande de caoutchouc qui assure une meilleure protection qu'auparavant. Il intègre toujours les combinés feux de position-clignotants mais ces derniers sont nettement plus gros. Remarquons la prise d'air située sous le pare-chocs, facilitant le refroidissement du moteur. Les enjoliveurs façon « frisbee » sont identiques à ceux de la 1750 Coda Lunga. Les essuie-glaces sont désormais parallèles au lieu de se croiser au centre du pare-brise.

© Centro Documentazione Alfa Romeo

UN RESTYLING PRÉCOCE ET SUBSTANTIEL

Trois ans et demi seulement après sa présentation, le Spider fait l'objet d'un premier restyling très substantiel. Fin octobre 1969 est présenté au salon de Turin le Spider de 2^e série, qui sera surnommé « Coda Tronca », autrement dit « queue tronquée ». La différence principale avec la première série, baptisée rétrospectivement « Coda Lunga » est d'ordre stylistique : la poupe est totalement modifiée, adoptant des formes plus anguleuses. Il est vrai – et nous l'avons vu au chapitre précédent – que, contrairement à celles de la Giulietta Spider, les lignes du Duetto n'ont jamais fait l'unanimité en raison même de leur caractère radical. Les raisons invoquées par les communiqués de presse pour justifier le restyling sont au nombre de trois : l'amélioration de l'aérodynamisme, la plus grande élégance des lignes et l'augmentation du volume utile du coffre à bagages. En matière d'aérodynamisme, l'adoption d'un arrière à pan coupé selon le principe de Kamm³ a des antécédents chez Alfa Romeo, avec la Giulietta SZ Coda Tronca, la TZ de compétition et, bien entendu, la berline Giulia, qui affiche un Cx record de 0,34 en dépit de ses formes anguleuses. Si la nouvelle mouture du Spider a fait l'objet d'études dans la soufflerie de l'École polytechnique de Turin, son Cx n'est pas dévoilé et le progrès semble hypothétique, puisque les vitesses de pointe indiquées restent inchangées. Néanmoins, le magazine allemand *Auto Motor und Sport* enregistre des vitesses sensiblement plus élevées pour les versions Coda Tronca de la 1750 Veloce et de la 1300 Junior avec, respectivement, 191,5 km/h au lieu de 187,5, et 176,5 km/h au lieu de 169. L'amélioration supposée des lignes relève, quant à elle, d'un jugement subjectif, même si pour notre part, nous trouvons la Coda Tronca, à l'allure « virilisée » mais sans excès, très réussie. On peut d'ailleurs lire dans *Auto Motor und Sport* (4 juillet 1970) : « La grande différence est la poupe coupée qui lui va très bien et tout particulièrement lorsque la capote est fermée. » Enfin, la contenance de la malle arrière semble incontestablement accrue, tandis que sa forme est plus pratique.

3. Qui renvoie aux études menées par l'aérodynamicien allemand Wunibald Kamm (1893-1966).

4

L'AERODINAMICA OU FL

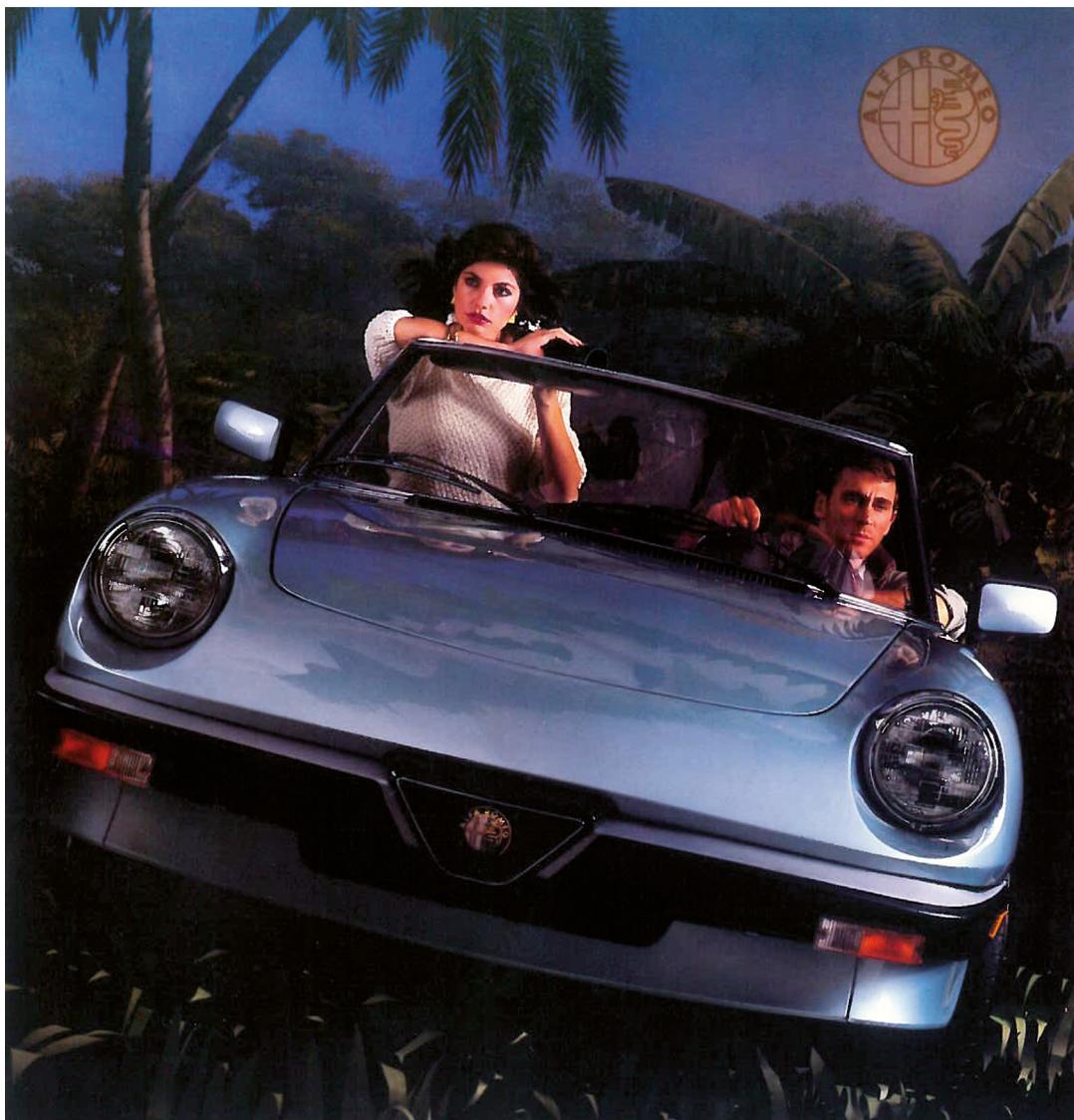
Dans la première moitié des années 80, les cabriolets classiques, sans arceau et dotés d'une ligne spécifique au lieu de reprendre les emboutis de la berline dont ils dérivent, sont devenus très rares. Les modèles qui subsistent ont généralement été présentés bien des années plus tôt¹. Seule rescapée parmi les Giulia type 105/115, le Spider Alfa Romeo fait désormais figure de butte témoin d'une époque révolue. Mais s'il apparaît totalement décalé, tant au sein de la gamme du constructeur que sur le marché automobile en général, sa conception qui remonte aux années 60, période qu'on commence à se regarder avec nostalgie, peut constituer autant un handicap qu'un atout. Le 4-cylindres *bialbero* reste aussi vif et musical, tandis que la conduite « cheveux au vent » exerce toujours ses charmes, voire plus que jamais dans le contexte morose de l'époque. La ligne suscite, quant à elle, des réactions contrastées. En 1983, la 3^e série, dite *Aerodinamica*, déclinée en versions 1.6 et 2.0, se met en effet au goût du jour et fait l'objet d'un important « lifting ». Avec l'adoption d'accessoires aérodynamiques (spoiler, becquet), si prisés sur les sportives de l'époque et de gros pare-chocs enveloppants en plastique, la présentation se modernise, tandis que les versions européennes et américaines s'unifient. Trois ans plus tard, un pas supplémentaire est franchi avec le lancement du haut de gamme *Quadrifoglio Verde*, au kit aérodynamique encore plus voyant. Ses jantes en alliage léger et son hardtop sont inédits, tandis que l'intérieur, en particulier le combiné d'instrumentation, est redessiné sur toutes les versions.

DES ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES MAIS PAS SEULEMENT

En 1983, le Spider, qui a déjà connu une carrière particulièrement longue², fait l'objet d'un restyling en profondeur. La nouvelle mouture est présentée en mars, au salon de Genève, là même où la version initiale avait été dévoilée dix-sept ans plus tôt. Comme l'écrit avec emphase mais non sans pertinence le communiqué de presse du constructeur, le Spider FL « ouvre un nouveau chapitre dans la longue histoire des cabriolets Alfa Romeo. » Il s'agit en effet du premier Spider de série de la marque qui soit équipé d'attributs aérodynamiques.

1. Ainsi la Fiat 124 Sport, devenue Spider Europa, a-t-elle été présentée en 1966 et la Mercedes SL R107 en 1971.

2. À ce stade, elle n'est cependant pas unique s'agissant d'un cabriolet à caractère sportif : il suffit de penser en effet à la MGB, à la Triumph Spitfire, à la VW Karmann-Ghia et, bien sûr, à la Fiat 124 Sport Spider, dont la carrière se poursuit – pour peu de temps – sous la marque Pininfarina.



Admirons la beauté de la mise en scène de ce Spider FL en configuration américaine avec cette ambiance de jungle aussi suggestive que peu crédible et cette chasseuse d'images, l'œil aux aguets, prête à surprendre quelque grand fauve...

© Centro Documentazione Alfa Romeo



La présentation de la troisième grande génération du Spider 105/115 depuis 1966 requiert un certain décorum. Dévoilé au salon de Genève en mars 1983, le Spider FL a ainsi droit à un plateau spécifique, tandis que Miss Suisse se tient debout à l'intérieur.

© Centro Documentazione Alfa Romeo

5

L'ULTIMA

Dans un contexte général marqué par le renouveau du cabriolet et le lancement de modèles entièrement inédits, sans arceau ni emboutis communs avec une berline, tels la BMW Z1, la Mazda MX-5 ou la Lotus Elan M100, les restylings de l'Alfa Romeo Spider se suivent et ne se ressemblent pas. Avec la 4^e série, dite *Ultima*, lancée en 1990, la modernisation esthétique se fait désormais beaucoup plus discrète avec des accessoires aérodynamiques et des pare-chocs tout en rondeurs et parfaitement intégrés. La silhouette très équilibrée de l'*Ultima* en fait même une des versions préférées de bien des *aficionados*¹. Le changement n'est pas seulement cosmétique. La mécanique est, elle aussi, revue. En versions 1.6 et 2.0, le Spider a désormais droit à une direction assistée. En outre, le moteur de la 2.0 est revu en profondeur. Pour la première fois en Europe, il est alimenté par injection (système électronique intégré Bosch Motronic)² et dispose d'un variateur de phase à l'admission qui améliore le couple à bas régime. La 1.6 reste, quant à elle, fidèle aux carburateurs. Une autre innovation importante est introduite sur les marchés américain et japonais, avec le montage, en option, d'une boîte de vitesses automatique à trois rapports. Enfin, l'équipement de série progresse encore à certains égards (lève-vitres électriques de série sur toutes les versions à l'exception de la 1.6, airbag conducteur et autoradio-cassette montés systématiquement aux États-Unis, etc.).

1. L'ancien concessionnaire Alfa Romeo Fernand Maria nous a ainsi affirmé : « *Ma série préférée est sans hésitation la 4^e, car elle est pure, cette voiture !* » Son ex-collègue transalpin Pietro Cozzi préfère, lui, le Duetto mais salue les progrès sensibles apportés par l'*Ultima* : « *Heureusement, la dernière série a corrigé tous les défauts de la précédente et était bien plus belle.* »

2. En réalité, les dernières FL européennes et américaines reçoivent la gestion électronique Bosch Motronic dès juillet 1989, soit six mois avant le lancement de l'*Ultima*. Cette modification est en effet mentionnée dans le bulletin d'atelier de juillet 1989, aimablement mis à notre disposition par M. Nicolas Hascoët. En Europe, une version à injection munie d'un catalyseur était disponible depuis 1986 sur certains marchés.



Une jolie mise en scène du Spider Ultima. Sous cet angle, rien ne permet de savoir qu'on a affaire à une version 1.6, réservée à certains marchés du Sud, notamment l'Italie. © Centro Documentazione Alfa Romeo