

"ON A CHANGÉ DE RYTHME"

Passer de 73 000 ventes en 2013 à 400 000 en 2018, c'est la folle ambition de Sergio Marchionne, patron de Fiat, pour Alfa Romeo. Alessandro Maccolini, en charge du design extérieur, ne s'en plaint pas.

"L.A.M.": Quel est l'héritage d'Alfa Romeo, en matière de design tout particulièrement ?

Alessandro Maccolini: Si on regarde notre passé, on constate que des tas de stylistes ont marqué Alfa de leur empreinte. Prenez la 33 Stradale de Franco Scaglione : en 1968, Bertone en a fait la Caraba, et Pininfarina, un an plus tard, la 33.2 [NDR : toutes deux à admirer jusqu'au 27 août au Motor Village, 2, avenue des Champs-Élysées, à Paris]. Trois interprétations, sublimes certes, mais totalement différentes... Désormais, nous devons unifier cette identité. La 4C est un point de départ, une sorte de résumé de notre passé, nécessaire pour poser les bases de notre futur. Aujourd'hui, nous sommes là pour faire des voitures "normales". Pas question de céder au "surdesign", chaque détail de notre style est là pour souligner une fonction.

Justement, pourquoi avoir aussi légèrement restylé les Giulietta et la MiTo l'an passé ?

Lorsque nous avons lancé la 159 en 2005, la différence n'était pas assez marquée avec la 156, assez profondément restylée en 2003. Ce manque de distinction a handicapé la carrière de la 159. C'est cet écueil-là qu'il faut éviter. La Giulietta est un très beau modèle, il est délicat de la modifier sans l'abîmer. C'est pourquoi nous préférons, avant de passer à la prochaine génération, travailler sur la qualité des matériaux, l'acoustique, le confort... Idem pour la MiTo, qui a, en plus, été pénalisée par la crise et le fait qu'elle ne soit disponible qu'en 3 portes [NDR : la petite Alfa ne sera d'ailleurs pas renouvelée].

Quand allez-vous nous montrer quelque chose de vraiment nouveau ?

Vous connaissez le programme dévoilé par Sergio Marchionne, au printemps [NDR : entre 2016 et 2018, Alfa prévoit une "Giulietta" déclinée en deux carrosseries, une routière façon Alfetta, deux SUV, un "Duetto" qui ne sera pas dérivé de la Mazda MX-5 — variante réservée à Fiat ou Abarth... sans oublier la 4C Spider fin 2014 et la Giulia fin 2015, qui arrivera en break l'année suivante]. Aujourd'hui, notre famille est très réduite, on a tout à faire. Pour demain, notre objectif est de nous frotter à Audi, Mercedes... et de ne plus nous limiter à un horizon italien ou européen, mais mondial. On doit imaginer que nos Alfa sont amenées à rouler partout et ne répondent pas seulement à une niche. Pour ce faire, nous avons totalement changé de stratégie.



La Giulia de fin 2015 sera une propulsion.

Avec votre fameuse plate-forme Giorgio ?

En effet. Ce châssis est spécifiquement développé pour nous, c'en est fini des compromis. La plate-forme Giorgio est dédiée au plaisir de conduite, nous travaillons main dans la main avec les ingénieurs pour la mettre au point. C'est très différent de ce qui se passe lorsque nous partons d'une base existante. De toute façon, pour vendre davantage, il faut que nous revenions à nos gènes.

Renouer avec la propulsion pour vos prochains modèles, ça change quoi pour le design ?

Prenez les normes de choc piéton, de plus en plus contraignantes en Europe. Pour les respecter, il faut imaginer une partie avant allongée et un arrière court si on ne veut pas que la voiture soit trop longue. Pour autant, on n'a pas forcément davantage de place à l'intérieur ! En revanche, si les parties mécaniques sont placées légèrement plus en arrière, on peut mieux positionner les volumes. C'est l'intérêt de la propulsion, d'un point de vue de designer. // PROPOS RECUEILLIS PAR ALEXANDRA LEONORE — PHOTO PORTRAIT JAILI CHARLIFE

Finalement, le futur "Duetto" ne dérivera pas de la Mazda MX-5.



Illustration Christian Schuhs



Studio Pininfarina

Ce break, dérivé de l'Alfa Giulia, arrivera mi-2016.



Dérivé de la 4C (ci-dessus), le Spider "de série" vous donne rendez-vous au Salon de Paris, en octobre.



Photos Alfa Romeo