

Alfa Romeo MiTo

Les accessoires Isotta Urban Glow sont agrémentés de pierres de Swarovski...



LA GOMME DE COULEUR?
 Les pneus de couleur, ce n'est pas nouveau. Hankook a fait partie des pionniers, BF Goodrich a fait une tentative, mais les manufacturiers européens sont toujours restés timides sur ce créneau. Pourtant, techniquement, plus rien n'oblige à ce que les pneus restent noirs, depuis qu'on a remplacé le carbone par de la silice (incoloré) pour sa rigidité. Le noir habituel est un simple colorant qui pourrait être remplacé par n'importe quelle autre teinte.



Luna Supercar a regarni la sellerie de textile, avec des détails comme le drapeau italien aux épaules...



10 pistons pour chaque étrier avant, sur des disques de 330 mm!



Look de Ferrari F430 pour le bouclier avant!

MB a créé un diffuseur carbon look F430 pour remplir le bouclier d'origine. Magnifique!

Cela ne vous a pas paru étrange lorsque vous avez entendu pour la première fois le nom de la dernière Alfa? MiTo!?... pour le marché français tout du moins, le choix paraissait osé. Mais à la réflexion, pourquoi pas? Une citadine, toute Alfa qu'elle soit, qui se prend pour une 8C, n'a-t-elle pas usurpé son patronyme? On dirait même que le vice est inscrit dans ses gènes. Parce que le premier exemplaire modifié est également allé usurper l'identité d'une autre supercar italienne: la Ferrari F430...

M430

Sans scrupules, l'Alfa que vous avez sous les yeux se fait appeler M430. M pour MiTo, 430 en rapport avec la berlinette. L'auteur du subterfuge, c'est TRC Italia, maître d'œuvre pour le compte de Marangoni, le manufacturier de Vérone. Le principe de base était limpide: créer un show car 100 % italien! Base italienne, look de supercar transalpin, pros et accessoires italiens. Primula Design, à l'origine du kit carrosserie, a travaillé à intégrer les traits de la F430 au faciès de la MiTo, plutôt typé 8C: de grandes écopes ovoïdes sont venues cerner la calandre, et les extracteurs latéraux typiques renforcent visuellement les passages de roues. A l'arrière, un diffuseur en carbone fabriqué par MB vient s'intégrer dans l'échancrure du bouclier de série. Entre nous, c'est une pure tuerie!...

“ Le pneu de couleur: l'amorce d'une nouvelle tendance? ”



Alfa Romeo MiTo



Dans le diffuseur carbone, quatre sorties d'échappement...



Le feu de recul est central, dans le diffuseur.



Le 1.4 T-Jet préparé chez Mariani développe maintenant 220 ch!

Lambo doors et peinture deux tons pour attirer l'œil! C'est sa vocation...

FICHE TECHNIQUE

■ Base

Alfa Romeo MiTo
1.4 T-Jet (155 ch)
Cote : à partir de 19 000 euros

■ Carrosserie

Bouclier avant type F430 ; bas de caisse sur mesure ; diffuseur carbone MB ; cerclages d'optiques carbone MB ; becquet carbone MB ; Lambo doors LSD ; peinture deux tons.

■ Mécanique

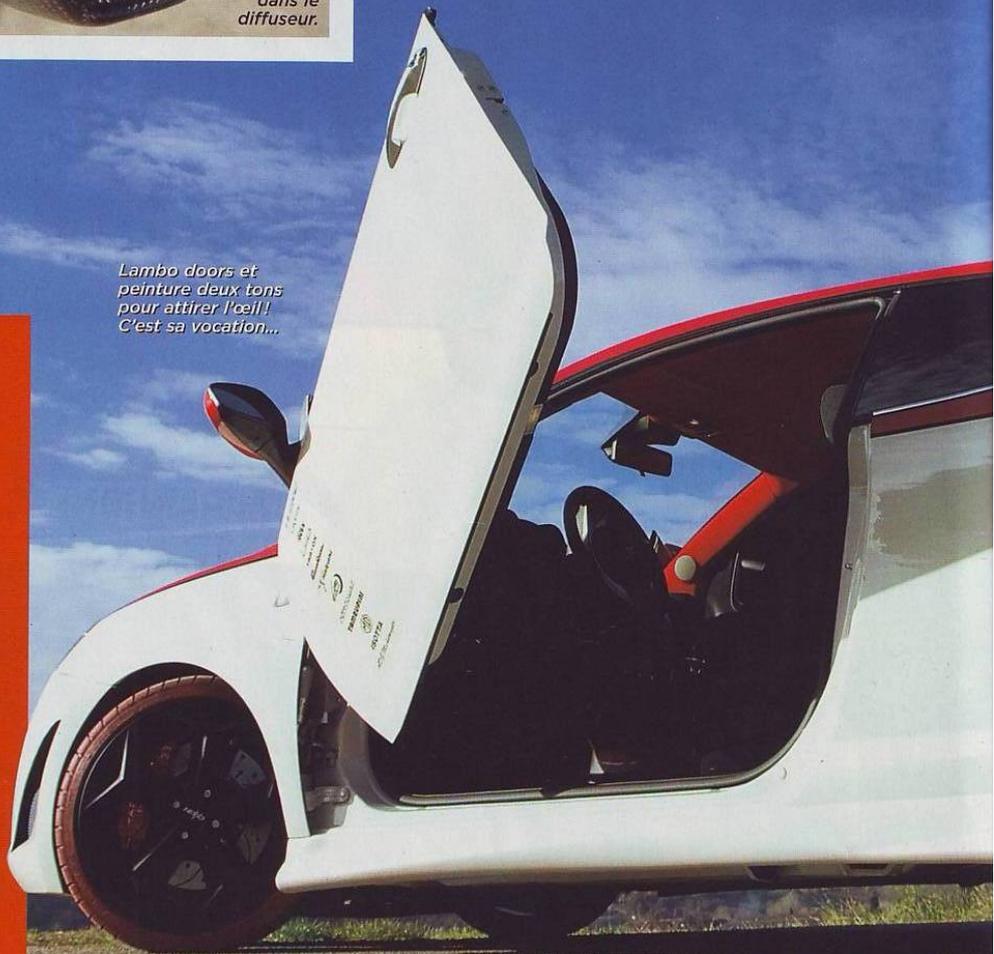
Kit turbo Mariani ; catalyseur métallique ; ligne et silencieux inox quatre sorties ; boîte à air carbone ; gestion électronique modifiée.

■ Châssis

Jantes Oxigin Crystal black 8x18" ; pneus Marangoni Mythos 225/35R ; combinés filetés KW ; étriers Tarox B33 10 pistons ; disques Tarox 330x26 mm.

■ Habitacle

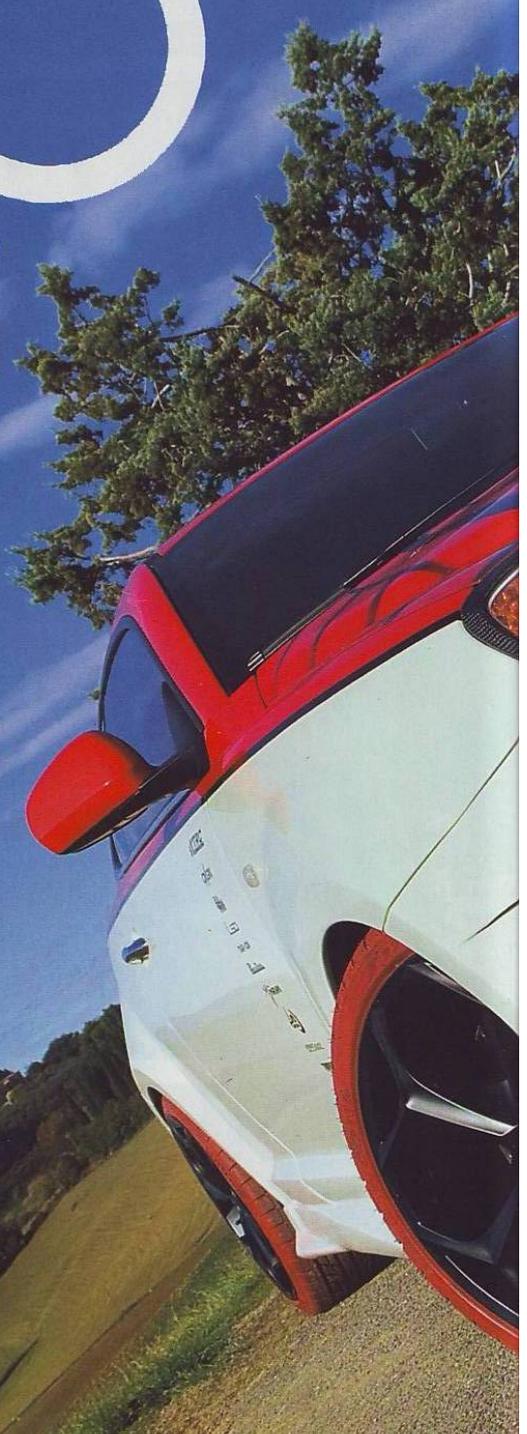
Sellerie par Luna Supercar ; pommeau Isotta Keplero ; poignée de frein Isotta Hydus ; soufflets Isotta UG90 ; pédalier Isotta Swami.



Alfa Romeo MiTo

MITO mania

Une Alfa Romeo avec assez d'arguments pour se faire passer pour ce qu'elle n'est pas, une Ferrari en l'occurrence, vous appelleriez ça comment ? MiTo ? ! Comment vous avez deviné ?...







ALFA ROMEO MITO

PHOTOS DR

SUPER
GTI
MAG

SUPER GTI MAG

est un mensuel édité par la SFEP
(Société Française d'Édition de Presse),
société du Groupe de Presse Michel Hommell.
Directeur de la publication: Michel Hommell.
Directeur Général: Jean-Claude Lebon.
Administration et siège social:
48-50, bd Sénard, 92210 Saint-Cloud.
Tél.: 01 47 11 20 00.

ADRESSE POSTALE DE LA REDACTION:
BP 18, Lège-Bourg, 33950 Lège-Cap Ferret.
Tél.: 05 56 03 90 90.
Fax: 05 56 03 90 99. Site: gtimag.com
E-mail: gtimag@sepl.fr

Webmaster: globerunner@wanadoo.fr

Directeur de la rédaction:

Jacky Morel - jmorel@sepl.fr

Rédacteur en chef:

Yan Coiffier - ycoiffier@sepl.fr

Rédacteur en chef adjoint:

Josué Chevrel - jchevrel@sepl.fr

Rédacteur: Rudy Pastore - rpastore@sepl.fr

Photographes: Fabrice Bolusset,

Frank Camuzat, Tony Matthews,

Pixed, Daisuke Katsumura, Stephan Repke.

Hi-fi embarquée: Fabio Weibel.

Infos & Clubs: Cindy Boal - cboal@sepl.fr

Directeur artistique: Thierry Pousseur,

Rédacteurs graphistes: Franck Pellaton,

Emeric Pourcelot, Julien Bée.

Secrétaire général de rédaction:

Eric Cowez - ecowez@sepl.fr

Secrétaire: Alma Imamovic.

Boutique: Frédéric Vicente - fvicente@sepl.fr

Fabrication: Loïc Rossigneux - 01 47 11 22 63

lrossigneux@hommell.com

Responsable marketing et promotion:

Alexandre Balleyguier, 01 47 11 22 33.

aballeyguier@hommell.com

Chargées de promotion:

Karine Leade, Magali Rastello

SERVICE ABONNEMENTS: Responsable

Josiane Dion, adjointe Annie De Bujadoux,

assistante Myriam Mascaraide.

Tél.: 01 47 11 22 86 - abonnements@sfep.fr

SERVICE DES VENTES:

Responsable des ventes: Alexandre Campi,

01 47 11 20 12. alexandre.campi@sfep.fr

Responsable titre: Déborah Charbois,

01 47 11 29 38. dcharbois@sfep.fr

INFORMATIQUE ÉDITORIALE:

Directeur technique: Jean-Yves Coatanoan,

Responsable support technique:

Dominique Leblay.

Chefs de projets éditoriaux:

Damien Thizy, Patrick Surbled.

Support technique: Christophe Denis.

Imprimé en Belgique: S.A. Nevada Nimifi,

Allée de la Recherche 30, 1070 Bruxelles.

Distribution: Transports Presse.

Commission paritaire: 0412K89116.

I.S.S.N.: 1262-439X.

Dépôt légal: à parution.

S.A. au capital de 4 110 336 €.

RCS Nanterre B 333454148.

Principaux actionnaires:

Michel Hommell, SMA.

P-DG: Michel Hommell.

PUBLICITÉ:

Super GTI mag est régi

par Profil 18/30 134bis, rue du Point-du-Jour,

92517 Boulogne-Billancourt Cedex.

Tél.: 01 46 94 84 24. Fax: 01 46 94 00 90.

Directeur commercial: Thierry Remond.

Directeur du pôle auto: Xavier Paindavoine.

Directeur de clientèle: Julien Fabius Rudelle.

jfrudelle@profil-1830.com

Assistante: Elisabeth Girouard



Effervescence !

A peine rentré de son pèlerinage annuel à l'Essen Motorshow, dont vous découvrirez le reportage complet dans ce numéro, le staff *GTI Mag* prépare déjà ses valises pour les prochains grands événements que sont le Tokyo Auto Salon et le CES de Las Vegas. Vous avez dit toujours plus d'investigation?! C'est notre leitmotiv, dans tout le magazine et pas seulement dans les reportages! D'ailleurs, suite à vos encouragements, les nouvelles rubriques présentées dans le numéro 108 reviennent en force ce mois-ci avec toujours plus d'infos, de détails et de passion! Enfin, pour ne rien gâcher, les plus belles réalisations de ce début de saison sont rassemblées ici, sur plus de 45 pages... Alors, bonne lecture, et tous nos meilleurs vœux pour 2009!

La Rédaction



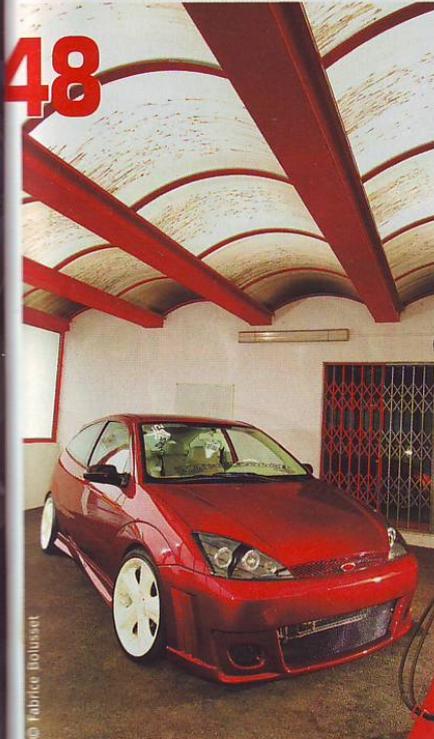
Abonnement
en page 125!



**PLUS D'UN MILLION*
DE LECTEURS CHAQUE MOIS!**



(* 1 172 000 lecteurs par numéro de *GTI Mag* en 2007, selon une enquête d'audience AEPM)



48



70



64



40



82



74

Tout l'univers
de GTI Mag sur
▶ gtimag.com

FÉVRIER 2009

Caisses

- 42 ATOMIC TWENTY!** > Citroën Saxo
- 48 RED HOT!** > Ford Focus
- 64 MiTo MANIA** > Alfa Romeo MiTo
- 70 L'ÉTOILE NOIRE!** > Opel Astra G
- 74 PHASE 2!** > VW Polo 6N

- 78 EUROPROJECT!** > VW Golf V
- 82 STREET SPECIAL** > Nissan Silvia S15
- 86 UNLIKE RACING** > Honda Civic
- 88 DARK DOG** > Mercedes SLK
- 92 DRIFTLINE** > Nissan Skyline R34

92



POSTERS
Alfa Romeo MiTo
VW Scirocco

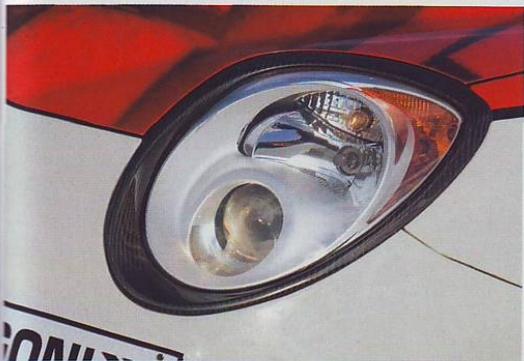
© Frank Camuzat

D'autant que les cerclages des optiques et le becquet portent aussi leur dose de carbone. Les bas de caisse sont certainement moins inspirés, mais font le lien indispensable sur les flancs.

LA CAVALLERIA

Plagier une supersportive sans un minimum de chevaux aurait été d'un ridicule désolant. Mais TRC est parti d'une 1.4 T-Jet et l'a confiée à Mariani. Un nouveau turbo à roulements, un catalyseur sport, une ligne inox à quatre sorties, une boîte à air carbone et l'électronique revue permettent un gain de 65 ch pour un total de 220! La logique veut que le freinage soit mis au diapason. Les étriers avant sont remolacés par du

Tarox B33 à 10 pistons et pincet des disques de 330 mm de diamètre. Les quelques infidélités aux marques latines se limitent aux combinés filetés KW tarés à moins 40 mm et aux jantes Oxigin chaussées d'originaux pneus... rouges! Ah non, j'oubliais le système allemand LSD qui ouvre les portières sur un habitacle sobrement revu! Luna Supercar a retravaillé la sellerie avec des textiles assortis au rouge de la carrosserie, et des accessoires Isotta de la gamme Urban Glow remplacent les quelques éléments jugés trop classiques. A peine terminée, la M430 était posée sur le stand Oxigin à l'Essen Motor Show et devrait maintenant se balader sur une dizaine d'événements au cours de la saison 2009. Bientôt au PTS?... ■



Devant comme derrière, les optiques sont cernées de carbone...



MARANGONI ET LES SHOW CARS...

On se souvient de la "Super 5-0-0", show car sur base Fiat 500 dévoilée à l'Essen Motor Show en 2007. Le cahier des charges était similaire à celui qui a dicté l'élaboration de la M430: les mêmes pros italiens pour un projet qui s'est illustré par son audace. Un peu avant cela, c'est la filiale britannique du manufacturier qui s'est fait remarquer avec un partenariat bien senti avec notre confrère local Redline. Il en a résulté un engin démoniaque développé à partir d'une Toyota Yaris. Le concept: un moteur de MR Turbo en position centrale arrière et une grosse prépa gavée de matériel HKS, des freins Brembo de Porsche, des pneus en 225/40 et 255/35ZR18 sur des jantes TechArt, une suspension Tein, un intérieur Momo Corse et... une sono Kenwood. Un projet de fou comme seuls les Anglais en sont capables...

