

Essai - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio : L'Alfa Rodéo !

Après les Giulietta, Mito et 4C, la marque milanaise poursuit son renouveau avec la Giulia dont nous vous avons récemment pris le volant de la version Veloce 2.0 Q4. Pour marquer les esprits, Alfa Romeo propose une mouture extrêmement performante de sa Giulia qui arbore l'historique trèfle à 4 feuilles : la Quadrifoglio. Voici l'essai complet de l'Alfa Romeo la plus puissante jamais construite en série.



- V6, biturbo, essence, 2'891 cm³
- 510 ch à 6'500 t/min
- 600 Nm de 2'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 307 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'620 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'639 x 1'873 x 1'426
- Conso. mesurée : 12.15 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 198 g/km (F)
- dès CHF 88'650.-, mod. essayé: CHF 108'300.-

Véritable fleuron de la marque qui entend démontrer son savoir faire sportif, cette Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio se voit déclinée dans une version motorisée par un V6 aux gènes de Cavallino. Carrément délurée !!! Le cocktail est détonnant et remarquable pour qui aime les berlines survitaminées.



A l'extérieur

Le très réussi design de la Giulia allie subtilement rondeurs et arrêtes saillantes. Il voit son côté sportif renforcé par quelques éléments additionnels tout en conservant son homogénéité. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que le combo couleur de ma voiture de test est juste parfait, soulignant une esthétique sans faute de goût pour les adeptes du style Alfa.

Le bouclier avant, toujours coupé en deux par l'historique calandre triangulaire, adopte une lame carbone du meilleur effet et de grosses prises d'air latérales, alors que le capot tout en carbone et les ailes reçoivent des grilles d'aération. Les bas de caisses, du même matériau composite, sont profilés pour une meilleure aérodynamique et viennent mourir sur des ailes arrière élargies. La male reçoit un petit béquet carbone plutôt discret alors que la jupe arrière est remplacée par un énorme extracteur.

Les splendides roues Quadrifoglio de 19" en option accueillent des Pirelli P Zero en 245/35 WR 19 à l'avant et 285/30 WR 19 à l'arrière. Longue de 4.639 m, large de 1.873 m et d'une hauteur n'excédant pas 1.426 m, la voiture paraît agrippée à la chaussée au point qu'elle en impose : rien qu'en la regardant, on ne doute pas que ses performances doivent décoiffer !



A l'intérieur

A l'intérieur comme à l'extérieur je retrouve, à quelques détails près, l'intérieur des autres versions des gammes Giulia et Stelvio. La très réussie planche de bord à double casquette de compteurs, le volant multifonction, l'écran central parfaitement intégré à la console et les commandes situées sur le tunnel de boîte, tout est identique.

Cette version Quadrifoglio dispose toutefois de magnifiques sièges baquets en fibre de carbone Sparco en option dont seul le réglage de hauteur est électrisé, sans doute pour gagner du poids. Leur maintien est fantastique, digne d'un véritable baquet de course. D'ailleurs, la position de conduite est idéale, sans doute l'une des meilleures de toutes les voitures que j'ai essayées pour Wheels And You : l'assise peut être réglée très basse, le volant approché suffisamment même avec le dossier de siège bien incliné et les palettes fixes placées derrière le volant garantissent une ergonomie sportive parfaite. Quant au repose pied, il permet de maintenir la jambe gauche tendue plutôt que repliée comme sur trop d'autos modernes.

Si l'infotainment propose des prestations standards en 2017, l'écran situé entre les deux compteurs analogiques est sobre mais complet. Les informations disponibles évoluent en fonction du mode de conduite choisis. Leur nombre est de 4 : Normal, All Weather pour favoriser adhérence et motricité en conditions de grip réduit, Dynamic et Race, tout deux sélectionnant un tarage de suspensions plus sportif mais le premier avec les assistances de conduites actives, le second sans.

Homologuée avec 4 places seulement, elle propose un espace arrière très généreux, même pour des passagers de plus d'un mètre quatre-vingt. Le coffre de 480 litres est profond et d'un accès facile grâce aux charnières qui positionnent la malle ouverte au-dessus du pare-brise arrière.



Sous le capot

C'est surtout en ouvrant le magnifique capot en carbone que l'on découvre la singularité de cette version ultime : un splendide V6 de 3.0 l à 24 soupapes et injection directe, placé en position centrale avant et gavé par deux turbos ! Il s'agit en fait d'un V8 Ferrari dont deux cylindres ont été retirés. Ce moteur développe la bagatelle de 510 ch à 6'500 t/min et un généreux couple de 600 Nm de 2'500 à 5'000 t/min.

La transmission est assurée au choix par une boîte manuelle à 6 rapports ou une boîte automatique ZF 8 rapports à convertisseur. C'est de cette dernière version dont je dispose pour mon test. Là où la Giulia Quadrifoglio se distingue de toutes ses concurrentes directes, c'est que l'ensemble du couple n'est transmis qu'aux seules roues arrière ! Oui, vous avez bien lu : 510 purs-sangs italiens dans une propulsion classique ! De quoi vous procurer de sacrées sensations derrière son volant, je vous l'assure. Le système Torque Vectoring agit comme un autobloquant actif pour améliorer la motricité de l'essieu moteur. Le freinage de mon véhicule est assuré par de superbes disques carbone-céramique à l'efficacité redoutable.

Grâce à l'usage de fibre de carbone, le poids demeure raisonnable pour une sportive de ce gabarit à 1'787 kg en ordre de marche. La répartition est idéale avec 52% sur l'essieu AV et 48% sur l'arrière. Sur les plus de 2'500 km de mon essai, la consommation s'élève à 12.15 l/100km, ce qui demeure très raisonnable vu le niveau de performance.



Au volant

A peine le bouton de démarreur situé sur le volant enfoncé, voilà que le V6 s'éveille dans un feulement sourd qui en dit long : il me rappelle le son rauque d'une Lancia Stratos. Premier rapport enclenché, j'effleure l'accélérateur et la voiture s'ébroue avec une célérité surprenante. Il faut dire que l'énorme couple moteur n'a aucun problème à déplacer l'auto.

En mode normal, le confort est excellent, même si je trouve l'amortissement perfectible car manquant de détente. L'ergonomie est sans faille et la boîte ZF à 8 rapports en mode automatique est parfaite, sans à-coups. La direction, très directe, est particulièrement précise.

Une rotation de la molète dédiée me fait adopter le mode Dynamic. Les suspensions se raidissent sensiblement et deviennent très sportives, manquant toutefois toujours un peu de détente à mon goût. Lorsque j'augmente le rythme sur petites routes, c'est le train avant qui m'impressionne le plus : il est d'une efficacité incroyable ! De tous mes essais, je n'avais jamais conduit une auto homologuée sur route avec autant de train avant. En plaçant l'auto en fort appuis à haute vitesse, je peux rajouter 10° de volant sans créer le moindre sous-virage, l'avant rentrant sans broncher vers l'intérieur du virage, que la chaussée soit sèche ou mouillée. Bluffant !

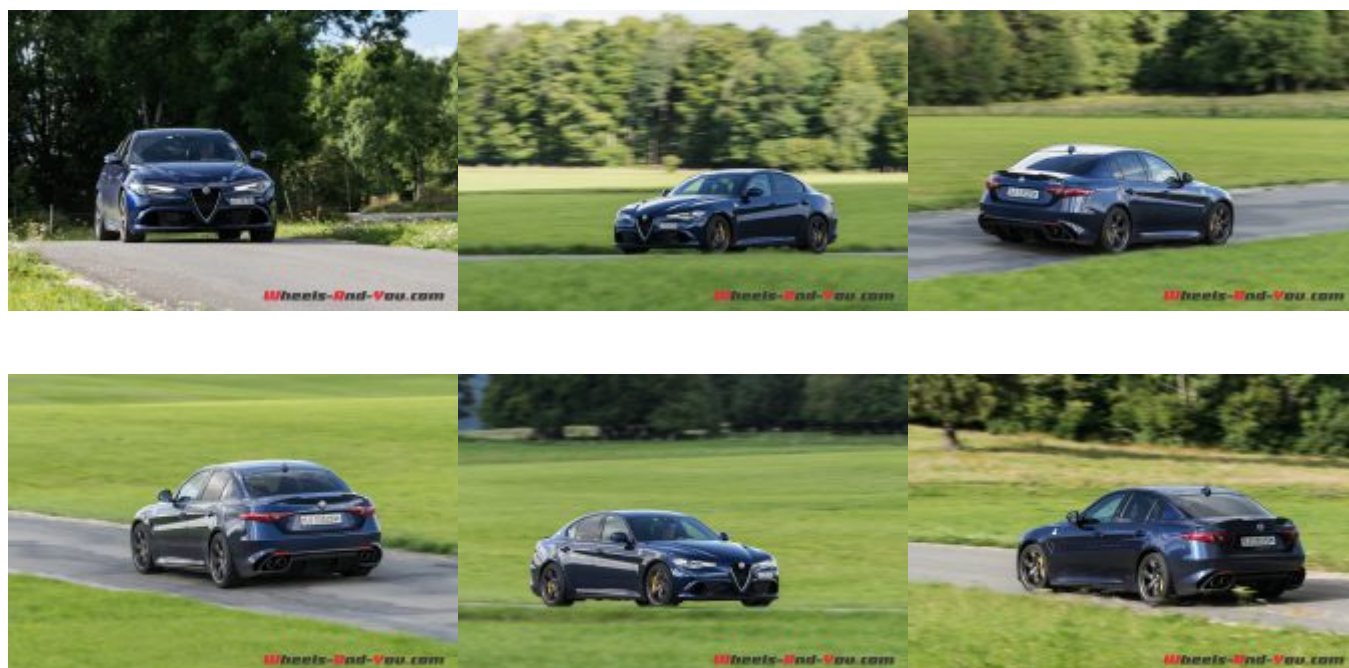
Corollaire physique de ce train avant incroyable, le train arrière est mis à rude épreuve. Si, sur le sec, son efficacité est elle aussi redoutable, et cela malgré les 510 ch à transmettre sur ses seules deux roues motrices, lorsque l'adhérence diminue, l'électronique est là pour veiller au grain. Les vitesses alors atteintes sont étonnantes pour une berline. Derrière le volant, la sensation d'efficacité et de vivacité est grisante, l'électronique laissant une bonne latitude pour faire glisser l'auto à la demande.

Stade ultime où l'on pilote plus qu'on ne conduit la voiture, voici le mode Race.

Non seulement la suspension est dans sa configuration la plus dure, mais toutes les assistances de conduite sont déconnectées. Alfa Romeo vous invite alors à commander la boîte par les palettes fixes situées de part et d'autre du volant via un message explicite entre les deux compteurs ! Ce dernier affiche également des "shift lights" qui, comme sur une voiture de compétition, indiquent le régime où il convient de passer le rapport supérieur.

Dans cette configuration, c'est un véritable rodéo qui s'engage avec la voiture, le couple et la puissance alliés à l'action du Torque Vectoring ayant vite fait de faire glisser l'arrière si l'on dépasse la limite d'adhérence. Je suis un habitué de longue date des propulsions, et cette Giulia Quadrifoglio m'offre vraiment des sensations qui me rappellent certaines des autos de course que j'ai pilotées, me procurant un plaisir que j'avais quasiment oublié en cette époque où presque tout ce qui roule avec plus de 500 ch est à quatre roues motrices.

Toutefois, je ne peux que recommander de ne pas sélectionner le mode Race à qui n'a pas une grande expérience de la conduite de propulsions puissantes, car il est facile de partir à la faute pour qui ne maîtrise bien la glisse...



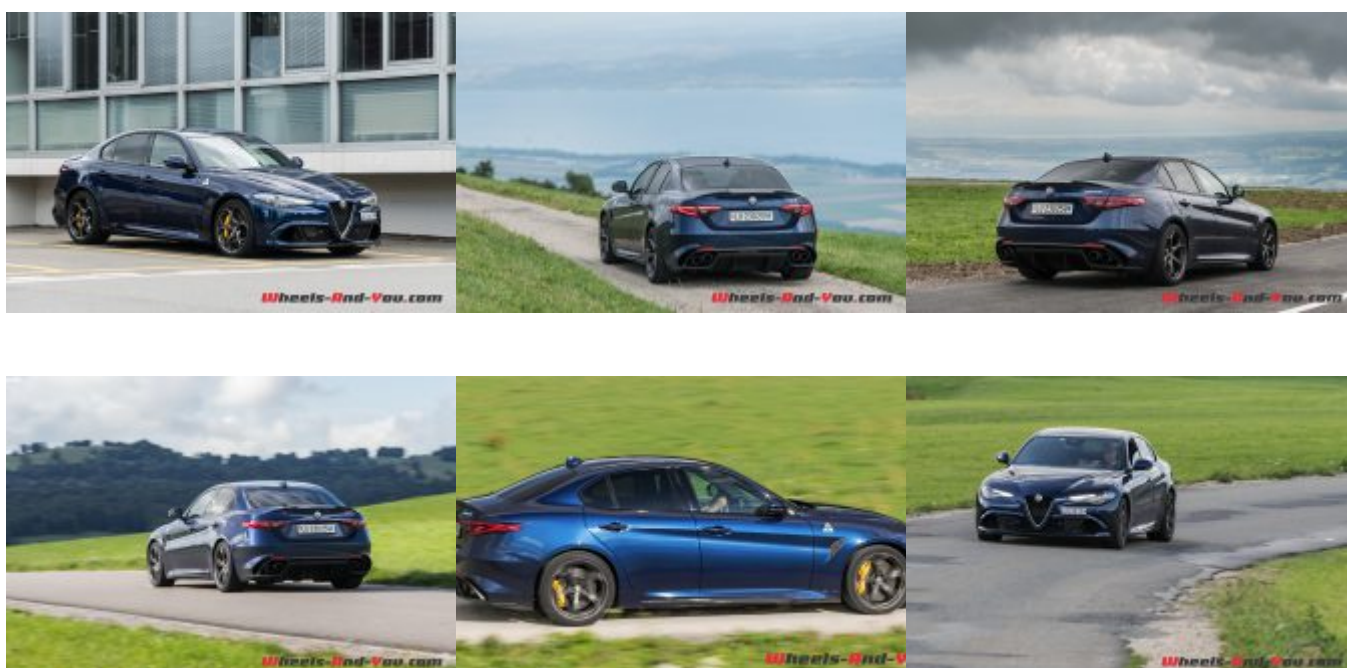


Verdict

Je l'avoue, je n'ai jamais été un amateur particulier de la marque au trèfle, mais cette Giulia Quadrifoglio m'emballé véritablement par les sensations de conduite qu'elle procure. J'ai bien du mal à la ramener au terme de mon essai. Son impressionnante vélocité, son train avant ahurissant, la disponibilité de son moteur aussi coupleux que puissant et la mobilité de son train arrière de propulsion constituent un cocktail de plaisir difficile à égaler par la production automobile actuelle.

Elle est proposée au prix de base de CHF 88'650.- ! Qui dit mieux ? Certes, l'efficacité globale, même étonnante pour une propulsion, n'atteint pas tout à fait celle d'une transmission à quatre roues motrices mais, tous les sens en éveil, faire corps avec cette furie et parvenir à dompter les chevaux cabrés de la bête avec son train arrière très mobile est juste jouissif.

Dis, Père-Noël, est-ce que j'en recevrai une sous le sapin...?!



Prix et options - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio AT8

Prix de base : CHF 91'150.-

Peinture « Bleu Montecarlo » : CHF 1'000.-

Freins carbone-céramique : CHF 7'500.-

Etriers de frein « Jaune » : CHF 200.-

Jante de 19'' en métal léger QUADRIFOGLIO brunies : CHF 450.-
(avec Pneus 245/35 et 285/30)

Vitrage teinté obscur à l'arrière : CHF 400.-

Sièges Cuir/Alcantara : CHF 3'800.-

Pack CONFORT : CHF 650.-

(Système d'accès sans clé Keyless Entry & Go, Poignées de portes éclairées, Tiroir planche de bord)

Système sonore Hi-Fi avec 14 haut-parleurs : CHF 1'400.-

(y compris caisson de basse et éclairage ambiant avec frames de haut-parleurs chrome)

Filet à bagages pour le coffre avec couchettes dans le coffre : CHF 200.-

Adaptive Cruise Control : CHF 1'200.-

Volant cuir et alcantara sport Quadrifoglio : CHF 300.-

(avec bouton de démarrage rouge)

Kit fumeur : CHF 50.-

Prix TOTAL : CHF 108'300.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de cette Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio AT8, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Alfa Romeo Giulia Veloce 2.0 Q4 : La Bella Macchina !

Premier contact - Alfa Romeo Stelvio : La nouveauté sportive du Trèfle !

Loisirs - FCA Group Winter Training : Le plaisir de la neige sous différents angles

Essai - Alfa Romeo 4C Spider : Carbone, mon amour !

Premier contact - Alfa Romeo Giulia : La propulsion est de retour

Essai - Alfa Romeo 4C : Cuore 100% Sportivo !

Premier contact - Alfa Romeo Mito QV : Survitaminée grâce à un régime végétarien

Essai - Alfa Romeo Giulietta TCT : La boîte "six" à malices

Essai - Alfa Romeo Giulietta : Romeo retrouve Juliette

Nouveauté - Alfa Romeo Stelvio

Présentation - Alfa Romeo Giulia

Nouveauté - Alfa Romeo Giulietta Sprint

Economie - La (énième) renaissance d'Alfa Romeo ?

Nouveauté - Alfa Romeo 4C

Economie - Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 - Touring Superleggera Disco Volante

Genève 2011 - Alfa Romeo 4C Concept

