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

Un peu plus d'une année après un premier contact avec la nouvelle Alfa Romeo Giulia, il est enfin temps pour Wheels And You de vous proposer un essai complet de la belle berline italienne. Pour ce faire, j'ai opté pour la déclinaison la plus adaptée à notre pays, la Veloce, avec son moteur essence et sa transmission intégrale. Andiamo !

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm^3
- 280 ch à 5'250 t/min
- 400 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 1'605 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'643 x 1'860 x 1'450
- Conso. mesurée : 10.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 152 g/km (E)
- dès CHF 54'600.-, mod. essayé: CHF 68'450.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Pour répondre à la question posée à multiples reprises pendant ma période d'essai… Non, je n'ai pas voulu faire l'essai de la Giulia Quadrifoglio ! Ce choix s'explique par mon envie de découvrir le modèle qui, selon moi, allie au mieux la passion et la raison.

Bien évidemment, les vocalises endiablées du V6 biturbo de la Quadrifoglio me font vibrer mais, pour un usage quotidien, de surcroit en Suisse, je modère ma folie au profit de bons nombres d'atouts intéressants.

Rassurez-vous, Wheels And You a quand même pris le volant de la Giulia Quadrifoglio et nous ne manquerons pas de vous en proposer prochainement notre récit détaillé.

A l'extérieur

Autant l'avouer tout de suite, à mes yeux, cette nouvelle Alfa Romeo Giulia est une des plus belles réussites de la production automobile actuelle. Elle est, pour moi et sans conteste, la plus désirable des berlines. L'élégance et le charme à l'italienne s'affichent ouvertement dans les lignes de sa carrosserie. C'est un sans-faute.

Les optiques avant sont légèrement agressives et le bouclier renforce cette prestance. A l'arrière, les phares sont eux aussi très dynamiques et l'intégration des échappements de chaque côté du bas de caisse accentue la sportivité de

l'ensemble. De plus, en déclinaison Veloce, les détails la rendent très proches de sa grande sœur délurée, la Quadrifoglio, sans pour autant être trop tape-à-l'œil.

Notre voiture d'essai arbore une teinte « Gris Stromboli » qui lui sied parfaitement. Oui j'admets, ce n'est qu'un gris de plus, mais je dois reconnaître que celui-ci offre quelque chose de particulier. Cependant, mon cœur penche pour le « Bleu Montecarlo ». Histoire de parfaire le tableau, les incontournables jantes Quadrifoglio rendent notre Giulia vraiment craquante.

A l'intérieur

Comme l'avait constaté mon collègue lors de notre première prise en main de cette nouvelle Giulia, la qualité est vraiment en hausse. La présentation, aussi bien que la finition de l'habitacle, fait un bond en avant, c'est fort agréable. Le tout est un brin original sans tomber dans l'excentricité, un savant compromis qui devrait, je l'espère, ravir la clientèle.

Les assises sont confortables, tout particulièrement appréciables pour les longs trajets, et les commandes tombent parfaitement sous la main, notamment les grandes palettes au volant. Ces dernières sont fixes, on sait donc toujours laquelle il faut actionner pour monter ou descendre un rapport, quelle que soit la position du cerceau. Un vrai régal que les amateurs de voitures de courses comprendront immédiatement.

En termes d'équipements à bord, Alfa répond présent et c'est le minimum pour

régater face la concurrence allemande. Tout y est, ou presque, surtout pour notre auto qui propose une liste d'options plutôt bien fournie. L'écran central du système infotainement est de très bonne facture et le fonctionnement général bien pensé.

L'habitabilité est plutôt bonne, même si les places arrière restent relativement étriquées lorsque le conducteur mesure plus de 1m80. Enfin, il faut aussi voir face à quelle autre berline vous la comparez. Certains parlent de la BMW Série 5, d'autres de l'Audi A4… pour ma part, je la mets dans la deuxième catégorie. En effet, il s'agit d'une berline plutôt compacte au même titre que la résidente d'Ingolstadt, le charme en plus, bien évidemment ! Du coup, face à l'italienne, je ne vois que la Jaguar XE pour donner la réplique.

A noter encore quelque chose de très pratique, et surtout plutôt rare sur une berline, la banquette arrière est rabattable. Vous pouvez ainsi profiter d'un volume de chargement intéressant, 480 litres au minimum avec cependant une ouverture de coffre relativement étroite. Que les skieurs ne s'inquiètent pas, la Giulia dispose également d'une trappe à skis, vous aurez donc le choix pour aménager l'espace de rangement à votre guise.

Sous le capot

Si la passion se met parfaitement en avant lorsqu'il s'agit d'esthétisme, c'est la raison qui prend le dessus au moment d'évoquer la mécanique de notre Giulia Veloce. Je vous rassure, on ne va pas basculer dans le trop propret non plus, il s'agit d'une belle italienne dont le slogan publicitaire de la marque, « Cuoro Sportivo », me tient à cœur.

Cette Giulia Veloce est donc animée par un quatre cylindres essence 2.0 turbo qui développe 280 ch à 5'250 t/min pour un couple de 400 Nm à 2'250 t/min. Cette motorisation est d'ailleurs uniquement disponible sur la finition Veloce. On est loin de l'extravagant V6 de 510 ch de la Quadrifoglio, mais c'est surtout bien plus adapté à tous les jours. D'autant plus que le moteur délivre sa puissance sur les quatre roues au travers d'une transmission automatique ZF 8 rapports dont les qualités ne sont plus à démontrer.

A noter qu'en restant sur cette déclinaison Veloce, il est aussi possible d'opter pour un diesel, un quatre cylindres 2.2 qui dispose de 210 ch pour un couple de 470 Nm. Moins sexy je vous l'accorde, mais à considérer si vous arpentez en long et en large les autoroutes de Suisse et d'Europe.

Revenons à l'essence et, justement, parlons consommation. La fiche technique est, comme de coutume, bien trop optimiste en annonçant une valeur en utilisation mixte de 6.4 l/100km. Pour ma part, sur les plus de 1'500 km de mon essai, je mesure une moyenne de 10.6 l/100km alors que l'ordinateur en affiche

10.1 l/100km. C’est conséquent et largement au dessus des données constructeur, mais en considérant la manière dont je sollicite la voiture, ça ne me choque pas.

Au volant

Jusque-là, le charme opère à 100%. Reste maintenant à voir si la conduite de cette Giulia Veloce est aussi convaincante. J’actionne le bouton Start superbement placé, directement sur le volant, comme chez ses cousines de Maranello. Petite déception, notre Alfa ne chante pas, ou du moins presque pas. La sonorité de la mécanique manque de saveur, c’est regrettable pour une italienne.

Dès les premiers tours de roues, un deuxième point me perturbe, le feeling de direction. L’assistance électrique transmet quelque chose d’artificiel, avec une sorte de flou sur les premiers degrés de braquage. Ce phénomène se ressent principalement sur petites routes lorsqu’on roule tranquillement et cela quel que soit le mode de conduite activé. Par contre, si on se met à arsouiller franchement, ce ressenti disparaît et la direction semble plus précise. C’est une bonne chose. Finalement, après quelques jours au volant de cette Giulia, je m’habitue à cette sensation et n’y fais quasiment plus attention. Donc, si vous prévoyez un petit essai de la Giulia, ne vous arrêtez pas à cela, croyez-moi.

Je continue ma découverte de l’auto sur des routes familières, je me sens vite bien aux commandes de cette Alfa. J’en apprécie particulièrement la facilité de conduite ainsi que le confort. Et ça reste constant au fil des jours, j’avale les kilomètres de manière sereine, quel plaisir de roulage au quotidien. Un véritable

point fort pour cette auto qui arrive dans un segment prisé presque exclusivement par les allemandes.

Pour ceux qui auraient zappé les Alfa des dix dernières années, je rappelle qu'elles disposent d'un sélecteur de mode de conduite appelé DNA. Trois lettres qui signifient Dynamic, Normal et All-Weather, soit les trois choix possibles. Notre modèle Veloce affichant un minimum de gènes dynamiques, je laisse le réglage par défaut, à savoir Normal, en me disant que ça doit déjà bien aller. Eh bien à priori pas, je trouve l'auto trop souple et peu réactive. Je bascule donc rapidement sur Dynamic. A présent notre Giulia est bien plus alerte mais avec un amortissement de loin pas assez sportif au vu de son tempérament. Je m'attendais à quelque chose de plus ferme. Du coup, j'oublie complètement la présence des deux premiers modes et je laisse la molette sur Dynamic pour la totalité de mon essai. A noter que, sur cette position, il est possible d'adoucir la suspension via un bouton. Vu que pour moi ce n'est déjà pas assez viril, vous imaginez bien que je me garde d'user de cette fonction.

Je vois déjà les fervents adeptes des berlines teutonnes se frotter les mains face à tant de griefs. Ne vous emballez pas trop vite, ce sont ne sont que de petites choses relevées au long de mon essai, mais il est important d'en parler. Et tout cela ne vient pas entacher le plaisir de conduite que procure cette Giulia. Oui, elle a quelques défauts (Qui n'en a pas d'ailleurs ?) mais, en contrepartie, elle offre une atmosphère qu'il est impensable de trouver au volant de ses concurrentes germaniques.

Verdict

Peu de voitures m'ont procuré autant de plaisir que cette Alfa Romeo Giulia Veloce. Pas seulement sur un bref instant comme au moment d'écraser l'accélérateur d'une supercar ou bien dans un col avec un bolide ultra léger, voire sur autoroute dans une limousine ultra confortable, mais véritablement sur toute la durée de mon essai. Comme je le disais en introduction, mon objectif était de découvrir la déclinaison de la Giulia que je trouve la plus adapté à une utilisation quotidienne dans notre pays et, pour cela, je ne suis pas déçu, bien au contraire !

Proposée dès CHF 54'600.-, la Giulia Veloce est pour moi la berline par excellence pour celle ou celui qui souhaite rouler dans une auto au caractère affirmé et différent, sans pour autant sacrifier ce qu'on peut espérer aujourd'hui dans une voiture de tous les jours et cela quelles que soient les conditions météo ou de circulation.

Tout au long de mon essai, j'entends les vieilles histoires sur le fait qu'une italienne ça rouille ou que ce n'est pas fiable. Ce sont généralement les mêmes personnes qui critiquent les autos anglaises ou françaises, celles qui ne jurent que par les allemandes qui sont apparemment si parfaites… A ceux-là je dis simplement, et je termine là-dessus, qu'il faut sortir la tête du trou, que les choses ont changé et qu'il serait peut-être temps de se mettre à la page !

<u>Prix et options – Alfa Romeo Giulia Veloce 2.0 Essence Q4 280ch AT8</u>

Prix de base : CHF 54’600.-

Etriers de frein rouge : CHF 350.-

Jante en alliage léger 19’’ PERFORMANCE : CHF 1’000.-
(avec Pneus 225/40 et 255/35)

Peinture « Gris Stromboli » : CHF 1’000.-

Pack PERFORMANCE : CHF 2’300.-

(Blocage du différentiel et Châssis Alfa Active Suspension avec réglages électronique des amortisseurs)

Pack LIGHTING : CHF 600.-
(Projecteurs bi-xénon (35W) avec éclairage dynamique des virages (AFS) et Installation de nettoyage des projecteurs)

Pack CLIMATISATION : CHF 250.-
(Air Quality System avec boîte à gants réfrigérée, Ventilation avec alimentation vers l'arrière, Pare-brise athermique, Vide-poches réfrigéré dans le repose-bras central, Raccord USB à l'avant en arrière)

Pack DRIVER PLUS : CHF 1'450.-
(Assistant angles morts, Rétroviseurs extérieur et intérieur avec fonction automatique jour/nuit, Caméra de recul avec lignes de guidage dynamiques, Assistant feux de route High Beam, Capteurs de stationnement à l'avant et à l'arrière avec signal d'avertissement acoustique en cas de rapprochement d'obstacle, Rétroviseurs extérieur rabattables à réglage électrique)

Pack CONFORT : CHF 650.-
(Système d'accès sans clé Keyless Entry & Go, Poignées de portes éclairées, Pare-soleil conducteur avec miroir et éclairage intégré, Tiroir planche de bord)

Système sonore Hi-Fi avec 11 haut-parleurs : CHF 700.-
(y compris caisson de basse et éclairage ambiant)

Kit fumeur : CHF 50.-

Adaptive Cruise Control : CHF 1'200.-

Toit ouvrant électrique Alfa Sky Window : CHF 1'700.-

Système de navigation Alfa Connect 8.8'' : CHF 2'600.-
(avec représentation des cartes en 3D, 8 haut-parleurs et Rotary Pad, y compris DAB+, MP3, Aux-In, Bluetooth)

Prix TOTAL : CHF 68'450.-

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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de cette Alfa Romeo Giulia Veloce 2.0 Q4, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 boite “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 Roméo 4C Concept

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com