

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

Riposte transalpine à la Golf, l'Alfa Romeo Giulietta est désormais disponible avec une boîte de vitesses à double-embrayage appelée « TCT ». Quitte à tester l'outsider venue du Sud, autant la prendre équipée de la motorisation JTDM, adversaire italien du sempiternel TDI de Wolfsburg. Essai.



- 4 cylindres diesel, 1'956 cm³
- 170 CV à 4'000 t/min
- 350 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'410 kg
- Conso. mesurée : 6.0 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 119 g/km (A)
- dès CHF 42'100.-
modèle essayé : CHF 52'790.-

Déjà essayée par Wheels And You en Juin 2011 équipée du 1.4 Turbo MultiAir de 170 CV, la truculente compacte italienne aux cinq étoiles NCAP revient sur le devant de la scène avec une nouvelle arme : la fameuse boîte aux trois initiales TCT pour « Twin Clutch Transmission » accouplée cette fois au très généreux moteur 2.0 JTDM. La Giulietta étrenne cette transmission logiquement juste après sa cadette, la MiTo. 1+1 ne faisant pas forcément 2 dans l'automobile et comme nous aimons aller au bout des choses, un essai intensif de ce nouvel ensemble propulseur nous a paru in-dis-pen-sable !

A l'extérieur

Même les italo-sceptiques en conviennent : en termes de design, Alfa a toujours eu une longueur d'avance. Prenons l'Alfa 156, une berline quatre portes lancée en 1997, qui réussit à se déguiser en coupé grâce aux poignées de portes arrière astucieusement cachées. Une idée, pourtant toute simple, qui a depuis été reprise par une bonne dizaine de modèles, de la Seat Leon à la toute dernière Clio présentée il y a quelques semaines.

Etant donné les nombreuses ruptures commerciales dans le plan produit du groupe Fiat, on redoutait que cela change, conscients que le design est tributaire des financiers (combien de portes "papillon" ont survécu à l'étape de la production ?), mais aussi des ingénieurs - qui ont toujours leur mot à dire - sans oublier les résultats aux crash-tests, voire l'horoscope du jour J. Jour ou, en grande pompe, quelques chanceux (futurs promus, ou futurs licenciés selon le succès de leur création) donneront leur feu vert au design pour la production.

Que d'écueils en somme, mais force est de constater qu'une fois de plus, c'est un réel plaisir de promener son regard sur des courbes aussi réfléchies et abouties que celles de la Giulietta. Seul l'arrière peut paraître en retrait, avec des blocs optiques qui manquent un peu de finesse. La Milanaise distille un charme latin qui ne manque pas de faire tourner les têtes. Les jantes 18 pouces équipant notre modèle d'essai ne font que renforcer l'aspect « large et bas » d'un dessin abouti, qui permet en même temps d'offrir une largeur aux coudes très généreuse pour la catégorie, ce que nous allons étudier plus en détail dans les lignes qui suivent.

A l'intérieur

Mon Dieu que c'est bas ! Première impression : on ne monte pas dans une Giulietta, on y descend. Centre de gravité oblige, l'assise est basse, ce qui surprend. Heureusement les réglages des sièges sont nombreux et l'on trouve sans peine une position confortable, ni trop près du plancher, ni trop proche du ciel de toit, teinté en noir sur notre version équipée du "Sport package 18". La nouvelle plateforme sur laquelle est construite la Giulietta est beaucoup plus large que l'ancienne, ce qui explique la disparition du sentiment d'espace confiné qui était le propre de la "147".

Le combiné d'instruments à diodes rouges est lisible, bien en face du conducteur, alors que l'écran 6.5 pouces motorisé du GPS est installé au dessus de la planche de bord, au centre du pare-brise. A ce sujet, l'ergonomie de l'ensemble ne m'a pas convaincu. Le sélecteur principal « à tout faire » est situé trop loin du conducteur, sur la planche de bord et non sur le tunnel central comme il se devrait et l'intuitivité du système m'a paru en retrait de ce qui se fait de mieux aujourd'hui. Peut-être est-ce dû à l'option GPS, mais il faut un certain temps avant d'être à l'aise avec les différents réglages et menus de l'ordinateur de bord. Cela dit, ce qui apparaît comme un défaut pour l'essayeur ne l'est pas forcément pour le propriétaire en utilisation quotidienne.

Passons donc à l'ambiance, qui mérite les éloges, tant au niveau de la finition que des plastiques enfin au niveau des meilleurs, sauf pour les contre-portes. La planche de bord est légère visuellement, futuriste mais pas trop et les montants de pare-brise ont été élargis à leur base, offrant une sensation de robustesse et une touche d'originalité bienvenue. C'est donc bien toujours au cœur et à l'esthète qui sommeille en chacun de nous que l'Italienne parle. Le cuir perforé complète le tableau d'un ensemble sportif et raffiné, sans fausse note. Bien installé, c'est avec impatience que je tourne la clé et démarre le bloc JTDm dernière génération.

Sous le capot

Enfin nous arrivons à l'essentiel : le mariage entre le moteur « 2.0 JTDm » et la toute nouvelle transmission « Alfa TCT ». L'enjeu est de taille, le dispositif étant voué à équiper non seulement les modèles du Groupe Fiat en Europe, mais aussi

certains futurs modèles de l'autre côté de l'Atlantique dont notamment la Dodge Dart, qui partage déjà la plateforme de la Giulietta ainsi que certains éléments de suspension. C'est dire si les ingénieurs ont dû faire chauffer leurs ordinateurs pour résoudre la quadrature du cercle : l'efficacité d'une boîte mécanique, mais la fluidité d'une boîte automatique. Le tout à un coût raisonnable et, si possible, qui puisse tenir 300'000 km... rien que ça!

Mais revenons à notre « 4 pattes » turbo-diesel à la dénomination à rallonge. 170 CV à 4'000 t/min et surtout 350 Nm dès 1'750 t/min, de quoi déplacer des montagnes ! Voyons ce qu'il apporte par rapport à l'ancien 1.9 JTDm qui équipait la 147 en son temps. A cet effet, j'ai ressorti ma calculatrice d'écolier pour obtenir des pourcentages « maison » et voici ce qu'il en ressort après moult calculs : 13% de puissance et 15% de couple gagnés, avec en prime une facture à la pompe qui chute de 20%. M'étant pris au jeu, je décidais de le comparer à l'ancien 2.4 JTD 136 CV à la cylindrée bien supérieure, sorti il y a 13 ans (et inaugurant le règne du Common Rail) : +15% de couple et -30% à la pompe, sans parler de la réduction de cylindrée. Que de chemin parcouru ! Ce qui devrait également enchainer les écologistes de tous bords, qui noteront au passage que le filtre à particules est de série.

« TCT », mais qu'est-ce que cache cet acronyme ? Le Twin Clutch Transmission, qui nous vient de la course, regroupe deux boîtes de vitesses (une avec les vitesses paires, l'autre pour les impaires), disposant chacune de leur embrayage propre. L'avantage est de pouvoir passer la vitesse supérieure alors que la vitesse actuelle est encore engagée, sans rupture de couple (et cela se sent très bien au volant). Génial ? Evidemment, raison pour laquelle tout le monde s'y met, même récemment une moto Honda, et Alfa n'est de loin pas le premier. A l'inverse, on se rappelle que la 156 a été la première berline à proposer une transmission robotisée en 1998. Ah la belle époque, où le fait d'appuyer sur un bouton sur le volant (si, si, la palette est apparue plus tard !) nous transportait dans le baquet d'une Formule 1. Avoir les sensations d'une « manuelle » sans devoir actionner ces dispositifs vieux comme Hérode que sont l'embrayage et la boîte mécanique, tout en conservant les mêmes performances... enfin pas tout à fait : les temps de passage de vitesses vous laissaient largement le temps d'allumer une cigarette voire de changer de CD, renforçant encore l'impression que l'homme invisible s'invitait à bord pour manier la boîte 5 vitesses. Fort heureusement, on pouvait entendre 1) la pompe hydraulique qui s'activait à l'ouverture de la porte

conducteur 2) un cliquetis caractéristique au changement de rapport (lors de manœuvres). Rien de tout cela aujourd'hui, le processus se passe de bruit, de temps de réponse et... de commentaire, tant il cumule les avantages, dont celui - décisif - de la réduction de consommation.

Au volant

Quelle surprise de retrouver une voiture aussi incisive, malgré sa relative grande taille. Commençons par le mode Normal du sélecteur DNA, qui offre une conduite... normale selon les standards italiens, c'est-à-dire dynamique dans l'absolu. Bien que limité à 320 Nm (sur 350 Nm disponibles), le couple est largement assez généreux pour solliciter l'intervention de l'ESP au démarrage, et même, en forçant un peu, au passage de la deuxième. La direction, comme il se doit dans une Transalpine, demande une conduite attentive mais le châssis répond de manière télépathique, procurant un réel plaisir à mener (malmener ?) cette anti-Golf à un rythme de TGV.

Si les atouts des transmissions "Dual Clutch" sont indiscutables, passons rapidement au vif du sujet : Alfa a-t-il fait mieux ou moins bien que la concurrence ? Le spécialiste des transmissions Getrag est à l'origine de la partie hydraulique, alors que les éléments mécaniques ont été développées "à la casa". En gros, ce système résout la quadrature du cercle : l'efficiency de la boîte manuelle sans l'effort musculaire, la conduite « douce » d'une vraie automatique sans le risque devenir le meilleur ami du pompiste et des temps de changements de rapports qui pulvérisent littéralement tous les systèmes existants. Quelle métamorphose depuis 10 ans ! Le grand public dispose aujourd'hui pour une modique somme de ce que quelques pilotes chanceux avaient la chance de connaître dans un baquet de prototype. Du couple à n'en plus savoir que faire, des changements nets et précis, il faut rouler beaucoup pour saisir le potentiel du système. En une seule image : les virages défilent à un rythme qui laisse tout juste le temps de tourner le volant, mais pas de lire la vitesse instantanée... Ça pousse fort, et de manière quasi-ininterrompue, incitant (un peu) à la débauche. Pour tout dire, les sensations sont proches de la regrettée Fiat Punto GT 1,4 turbo... la peur en moins ! De plus, il apparaît tout à fait possible de maintenir une consommation moyenne tournant autour des 6 litres (données constructeur, en mixte : 4.5 l./100km), de quoi satisfaire les plus exigeants.

Verdict

Si la Giulietta est déjà un succès commercial, l'ajout à la gamme de la boîte à malices "TCT" la rapproche encore de la concurrence allemande, tant au niveau de l'agrément que de l'efficacité. Ambiance course, changements "éclair", mais quel est encore l'attrait d'une boîte manuelle ? Seul le prix à mon avis (CHF 2'500.- de moins) et le fait de galber le mollet gauche des conductrices. Mon avis : quitte à n'avoir qu'un seul mollet musclé, autant préserver la symétrie et commander sa voiture avec l'option TCT. Monsieur pourra se prendre pour Alonso et Madame garder une démarche équilibrée. D'autant plus que face à un franc fort qui perdure, Alfa vient de baisser ses prix sur MiTo et Giulietta, de quoi puiser dans la liste d'options sans trop de scrupules. En conclusion, avec des « plus » solides au niveau châssis, du plaisir, et un petit bémol au niveau de l'ergonomie, l'Alfa Romeo Giulietta offre une alternative séduisante aux divas du segment et autres best-sellers bien établis. D'autant plus que, selon les dernières évaluations, cette voiture conserve une très bonne valeur résiduelle, ce qui est une vraie nouveauté.

Prix et options - Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 170 TCT Distinctive

Prix de base, finition "Sport" : CHF 42'100.-

Peinture métallisée : CHF 800.-

Marchepieds en aluminium : CHF 100.-

Sièges en cuir à effet côtelé avec sièges avant chauffants : CHF 1'500.-

Sièges électriques avec mémoire côté conducteur : CHF 900.-

Sport Package 18 : CHF 2'490.-

(volant en cuir Sport, surpiqûres rouges et commandes au volant, assiette sportive, jantes alliage Sport 18", pédalier en aluminium brossé, rétroviseurs extérieurs satinés, étriers de freins peints en rouge, paraboles des phares spécifiques foncées, minijupes, etc...)

NAV Package : CHF 2'850.-

(Système de navigation avec écran couleur 6,5", Blue & Me, TMC, 2D/3D, système audio avec lecteur CD/MP3 et 8 haut-parleurs, carte de navigation SD Suisse/Europe et volant multifonction à 8 touches)

Premium Package : CHF 1'900.-

(phares bi-xenon avec fonction AFS et lave-phares, capteurs de stationnement arrière, rétroviseurs extérieurs électriques, dégivrants, rabattables, pack visibilité (capteur de pluie, capteur de luminosité, capteur anti-buée, capteur de qualité de l'air, rétroviseur intérieur photochromatique, pare-brise athermique avec film de protection et bande foncée anti-éblouissement))

Roue de secours : CHF 100.-**2ème clé de démarrage avec télécommande : CHF 50.-****Prix TOTAL : CHF 52'790.-**

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland SA pour le prêt de cette Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 170 TCT Distinctive et à Jacquet S.A. pour leur accueil lors de notre shooting photo.

A lire aussi

Essai - Alfa Romeo Giulietta : Romeo retrouve Juliette

Economie - Collaboration entre Mazda et Fiat

Genève 2012 - Touring Superleggera Disco Volante

Genève 2011 - Alfa Romeo 4C Concept





















