

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

Après une interminable attente, Alfa Romeo arrive enfin sur le marché avec sa dernière création, la Giulia. Ce modèle vient remplacer la 159 qui a cessé d'être produite il y a 5 ans déjà. Le résultat est-il au niveau des attentes ?



- 4 cylindres, turbo, diesel, 2'143 cm³
- 150 ch à 4'000 t/min
- 380 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'374 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'643 x 2'024 x 1'436
- Conso. mixte : 4.2 l/100 km
- Emissions CO₂ : 109 g/km (A)
- dès CHF 41'550.-

Texte et photos : Tony da Silva

Elle aurait presque pu s'appeler l'arlésienne... depuis le temps qu'on en parle. A côté des très exotiques et envoutantes Alfa 8C et 4C, la marque était très

attendue dans le segment D avec cette première voiture à propulsion depuis 1988 et la fin de l'Alfa Romeo 75.

Pratiquement 30 ans après, voici cette Giulia accompagnée de mes premières impressions sous un soleil de plomb allemand.



Esthétique

Assurément, la maison italienne sait encore nous faire rêver et la Giulia n'hésite pas à proposer un modèle tout en finesse ou, au contraire, exubérant avec la version Quadrifoglio.

En fonction de la taille de votre budget et de vos envies, vous pourrez opter pour un modèle discret et élégant (diesel et bientôt essence), ou alors voyant et accrocheur sous la forme d'une carrosserie pleine d'appendices pour laisser respirer l'engin de 510 ch.

J'aime beaucoup cette nouvelle ligne avec, bien entendu, une préférence pour le modèle Quadrifoglio qui dégage une présence indéniable. En effet, à ses jantes exclusives de 19 pouces (17 ou 18 sur les autres modèles) viennent s'ajouter de nombreux détails comme l'Aero Splitter à l'avant ou le diffuseur arrière.



A l'intérieur, c'est aussi la simplicité qui prévaut avec une planche de bord dépouillée et un grand écran baptisé Connect Nav 3D de 8.8 pouces (en option) pilotable via la commande rotative Rotary Pad sur la console centrale.

Coté assise, les modèles classiques sont confortables et apportent un bon agrément et un maintien suffisant. Du côté de la Quadrofoglio, j'ai pu apprécier les excellents sièges Sparco cuir avec coquille en fibres de carbone (option à CHF 3'450.-). Ils ne sont pas seulement du plus bel effet mais offrent une assise parfaite pour friser avec les limites de la voiture.

Enfin, j'ai aussi apprécié la qualité des plastiques utilisés pour différentes parties du tableau de bord, visuellement, mais aussi au contact de la main. En effet, suivant les parties touchées, le ressenti est différent et confère à l'ensemble une impression de qualité et d'assemblage irréprochable.

Finalement, avec ses 4.6 mètres de long, dont un empattement de 2.82 mètres, les passagers situés à l'arrière n'ont pas été oubliés grâce à un espace que je qualifierais de suffisant, y compris pour les gabarits importants. Côté coffre, les voyageurs peuvent compter sur un volume de 480 litres (pour comparaison, une BMW série 5 propose 560 litres).



Sous le capot

C'est probablement là que la marque était la plus attendue avec une nouvelle génération de moteurs. Pour le moment, seuls deux moteurs diesel de 150 ch et 180 ch sont disponibles, ainsi que le redoutable essence de 510 ch estampillé Ferrari.

Ce n'est pas la première fois qu'un modèle du groupe hérite d'un moteur Ferrari.

On se souvient notamment de la Lancia Thema 8.32 dans les années 80. La particularité de cet engin, c'est qu'il n'est pas disponible dans une voiture Ferrari, même si des rumeurs concernant une « petite » Ferrari sont toujours plus vivaces.

Les moteurs turbo-diesel partagent les mêmes caractéristiques : quatre cylindres, 2'143 cm³ de cylindrée avec une puissance de 150 ch à 4'000 t/min ou 180 ch à 3'750 t/min et un couple identique de 380 Nm à 1'500 t/min et 1'750 t/min. Du côté de l'engin Quadrifoglio, c'est une autre histoire avec un V6 biturbo de 2.9 litres et 510 ch à 6'500 t/min pour un couple de 600 Nm à 2'500 t/min.

Pour un petit moteur à essence, il faudra encore attendre le troisième trimestre 2016, tout comme pour la transmission à quatre roues motrices, essentielle pour le marché helvétique et attendue elle aussi pour le dernier trimestre de l'année.

Pour le moment, tous les modèles sont disponibles via une boîte manuelle à 6 rapports ou, pour le diesel, avec une boîte robotisée à 8 rapports que je n'ai malheureusement pas eu le temps d'essayer. Là encore, pour la boîte séquentielle à double embrayage pour la Quadrifoglio, il faudra attendre la rentrée.

Enfin, côté consommation, les moteurs diesel sont annoncés à 4.2 l/100 km et le petit Ferrari à 8.5 l/100 km en roulage mixte... des données certainement très optimistes vis-à-vis de la réalité.



Au volant

Dès les premiers mètres, avec le moteur diesel de 180 ch, j'ai apprécié la position de conduite ainsi que la boîte mécanique à 6 rapports très précise et avec une course courte. Ça semble être un détail, mais je ne connais pas beaucoup de voitures dans ce segment qui proposent une approche aussi radicale et c'est un choix qui plaira certainement aux amateurs avertis.

L'instrumentation derrière le volant est tout simplement un exemple du genre car

elle est sobre, claire et très lisible. La visibilité est excellente, y compris sur l'arrière et tout cet équipement se manipule aisément, même si je ne suis pas un adepte du mono-bouton rotatif.

Mais au-delà de toutes ces considérations, la nouvelle Giulia était très attendue sur la route et elle ne m'a pas déçu. Dans le trafic, la boîte se montre facile à manipuler et le moteur est suffisamment élastique pour endurer les embouteillages (oui, oui, on se tape aussi les embouteillages durant nos tests). Une fois arrivé sur les routes dégagées, le diesel de 180 ch se montre vaillant et le châssis répond présent aussi bien sur le plan du freinage que sur ceux de l'entrée en courbe et de la relance. Sur l'autoroute à 120, ou même 160 km/h, la voiture se montre silencieuse et parfaitement balancée grâce à sa répartition des masses de 50/50.

Sur ce point, c'était évidemment la Quadrifoglio qui était très attendue, avec un moteur et des suspensions d'une autre dimension, mais malheureusement pour moi un témoin lumineux « moteur » est venu perturber mon essai. Par précaution, notre ange gardien de chez Alfa Romeo m'a demandé d'interrompre le test et de retourner au centre d'essai. Bien sûr, j'ai pu faire quelques accélérations et vaguement me rendre compte des qualités du moteur mais pas de quoi me forger une opinion sur l'ensemble de la voiture.



Verdict

Je précise que nous ne sommes pas tombés en panne et que toutes les Quadrifoglio avaient tourné durant 4 jours sur le fameux Nürburgring sans aucun problème, les pneus peuvent en témoigner.

Bien sûr, je compte sur Alfa pour nous remettre durant quelques jours cette limousine afin que l'on puisse se faire une opinion impartiale sans rencontrer d'incident. Et pour ceux qui se posent des questions sur la fiabilité de ce nouveau navire amirale de la marque, je précise qu'en Suisse, elle est garantie 3 ans et

que les services sont offerts pour 10 ans (5 ans sur le diesel) ou 100'000 kilomètres.

Enfin, les voitures sont en train d'arriver en concession et le prix de départ se situe à CHF 41'550.- pour le modèle diesel et CHF 87'000.- pour la Quadrifoglio.



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

Nos remerciements à FCA (Fiat Chrysler Automobiles Switzerland SA) pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Alfa Romeo Giulia.



A lire aussi

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

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

