

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

Nous prenons en main la dernière évolution de la citadine d'Alfa Romeo sur le circuit privé de la marque à Balocco, en Italie. Un nouveau régime au trèfle à quatre feuilles a en réalité été appliqué aux deux modèles phares que sont la Mito et la Giulietta.



- 4 cylindres, 1'368 cm³
- 170 CV à 5'500 t/min
- 250 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesse double embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 219 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'170 kg
- Conso. mixte : 5.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 124 g/km (D)
- dès CHF 30'500.-

Nous avons déjà parlé à deux reprises de la belle Giulietta et il était grand temps de consacrer du temps à sa petite sœur, la Mito. Aujourd'hui, avec l'arrivée de la nouvelle version Quadrifoglio Verde, la voiture reçoit de série la boîte à double-embayage à 6 rapports TCT (déjà disponible dans la gamme) et quelques autres détails sont revus comme le son, digne d'une grande.

Depuis 1923, l'emblème Quadrifoglio Verde était synonyme de voitures d'exception dédiées aux courses automobiles à travers le monde jusque dans les années 70. Depuis, la marque a surtout récupéré ce symbole historique pour le greffer sur des modèles de série ce qui a souvent été perçu comme une récupération marketing et non sportive. Est-ce différent aujourd'hui ?

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il faut dire que les professionnels de l'automobile et autres aficionados de la marque sont fébriles depuis les déclarations de Sergio Marchionne, le CEO du groupe Fiat et propriétaire d'Alfa Romeo. Le constructeur est sensé introduire 7 nouveaux modèles entre 2016 et 2018 en investissant plus de 5 milliards d'euros. Le management présent au lancement de ces deux modèles Quadrifoglio Verde a simplement refusé de commenter cette annonce... Il faudra donc faire preuve de patience.

Esthétique

Esthétiquement parlant, quelques éléments distinguent clairement la nouvelle petite diva du modèle original : pare-chocs et calandre spécifiques, becquet arrière différent, étriers de freins rouges et bien entendu, le célèbre blason Quadrifoglio Verde situé au-dessus des clignotants latéraux. Le tout n'a qu'un seul but : rendre la voiture plus agressive.

Ces petites évolutions et modifications sont bienvenues puisque le modèle date de 2010 déjà. Vu son ancienneté ainsi que les objectifs affichés de la marque, cette Quadrifoglio Verde est certainement la dernière retouche esthétique avant une mise à la retraite du modèle.

Personnellement, j'aime toujours le style général qui dégage un charme tout

italien. Avec des mensurations contenues, l'ensemble dégage néanmoins une bonne présence avec une face avant agressive et des feux arrière ronds qui ne sont pas sans rappeler quelques modèles Ferrari. Avec ces nouveaux éléments, la Mito continue de me plaire et cette dernière cure de vitamines à base de trèfle à quatre feuilles rend l'ensemble encore plus corsé.

L'esprit Alfa Romeo se retrouve à 100% à l'intérieur : les traditionnelles buses d'aération rondes sont bien en évidence, les sièges en cuir sont surpiqués avec une couleur contrastée (blanc sur noir dans ce cas) et enfin, les cadrans sont agencés au centre pour offrir une lecture optimale et rapide des informations de base (vitesse, tours/minute, essence et température de l'eau).

Pour ce qui est du volant, la marque a opté pour une architecture exclusive avec une partie plate sur le bas qui facilite le positionnement lors de rotations importantes et rapides. A noter l'extrême facilité à tourner le volant à l'arrêt ce qui est probablement un argument pour la clientèle féminine.

Enfin, là aussi, la série Quadrifoglio Verde apporte son lot d'éléments différenciateurs et uniques. En standard, les clients retrouveront une climatisation double-zone, le régulateur de vitesse, l'écran tactile de 5 pouces, les seuils de porte en aluminium ainsi que les supports lombaires réglables. J'ai bien aimé aussi la finition type carbone (Competizione) puisque non seulement le style est au rendez-vous mais le plastique choisi offre un ressenti agréable et moelleux au touché.

Sous le capot

Les évolutions les plus importantes se trouvent bien entendu sous le capot, même si le moteur n'est pas nouveau, nous l'avions déjà essayé dans la Giulietta. Il s'agit du dynamique bloc 1.4 Turbo MultiAir essence de 170 CV à 5'500 t/min et 230 Nm de couple à 2'250 t/min. Comme le modèle classique, il est possible d'obtenir 250 Nm à 2'250 t/min en sélectionnant le mode Dynamic sur la console centrale.

La nouveauté est sa boîte Twin Clutch Transmission (TCT) à 6 rapports disponible en série, ainsi que des freins Brembo et des disques plus grands pour assurer un freinage performant dans toutes les circonstances.

Enfin, à noter le soin particulier qui a été apporté à l'échappement afin de rendre la sonorité beaucoup plus attrayante pour le système auditif du conducteur, passagers et autres passants ! L'ensemble répond à la norme Euro 6.

Au volant

Comme la plupart des voitures à caractère sportif d'aujourd'hui, la Mito offre deux visages au travers du sélecteur DNA placé sur la console centrale. En standard, le véhicule démarre en mode Normal et si les conditions sont précaires (pluie ou neige), le conducteur peut sélectionner le mode All Weather pour rendre les assistances actives comme le VDC, ASR et DST encore plus sensibles.

Après quelques kilomètres en mode Normal, je profite donc d'un parcours mixte long de 70 kilomètres pour profiter du mode Dynamic. Le changement est net avec la pédale d'accélérateur qui est beaucoup plus vive, la boîte de vitesses plus réactive, tandis que la direction devient plus directe et se raffermi, tout comme l'amortissement. Cette dernière option fait partie du Super Sport Package et il inclut donc les suspensions actives, le pédalier en aluminium, les capteurs de parking arrière, des jantes en alliage léger de 18 pouces et les vitres arrière teintées pour CHF 2'000.-.

A cause d'une trop longue course du levier de vitesses, j'opte exclusivement pour les - trop petites - palettes au volant. Sur les lignes droites et en laissant le pied au plancher, les montées en régime sont franches et régulières et des vitesses prohibitives sont rapidement atteintes même si après 5'800 t/min le moteur s'essouffle un peu. Au-delà de ces vitesses qu'on peut atteindre avec n'importe quelle voiture de plus de 150 CV, je suis très agréablement surpris par le bruit. Aucun sifflement de turbo mais lors des montées en régime ou des rétrogradages, l'électronique agit comme un véritable chef d'orchestre pour que tous les éléments de la voiture donnent de la voix pour le plus grand bonheur du conducteur. Un coup de gaz par-ci lorsque je descends un rapport et surtout, un petit coup de gaz par-là quand je passe à un rapport supérieur au-dessus de 4'000 t/min. Bref, tout cela est envoûtant même si on n'est pas à bord d'une supercar ; le son émit invite vraiment à aller chercher les limites de cette fournée végétarienne !

La plus grosse surprise va surtout venir du train avant, y compris lors des sorties

d'épingles. Les roues avant restent plaquées au sol et même si j'écrase l'accélérateur, la motricité n'est pas mise en défaut et je peux donc me concentrer sur la trajectoire idéale sans à-coups dans la direction. Ce bon résultat est à mettre sur le compte des suspensions, mais surtout le différentiel Q2, qui simule un différentiel autobloquant en activant le freinage sur les roues avant. Pour la partie circuit, le résultat est le même, y compris pour le freinage au bout de la courte ligne droite où j'atteins presque 160 km/h avant de rentrer dans un gauche serré. Le freinage Brembo à 4 pistons est mordant et continu. Malheureusement, je n'ai pas pu effectuer suffisamment de tours pour le mettre en défaut donc inutile de dire qu'il répondra présent dans n'importe quelle condition sur route ouverte. Reste que les sièges pourraient envelopper un peu mieux le conducteur mais Alfa propose en option des baquets Sabelt en carbone qui semblent de toute beauté sur les photos... à voir en vrai mais cette option reste raisonnable (CHF 2'400.-) vis-à-vis d'autres marques plus prestigieuses.

A la fin de la journée, il a bien fallu rendre les clés en regardant avec une certaine envie quelques Ferrari et autres voitures exotiques ou camouflées tourner autour de nous (photos interdites !).

Verdict

Globalement, d'un point de vue de la conduite, cette journée d'essai me réconcilie un tantinet avec la marque car cette édition réussit là où les modèles classiques précédents étaient trop lisses à mon goût. Ici, avec cette nouvelle édition QV, la marque offre un véhicule qui distille des sensations dès qu'on sollicite la pédale d'accélérateur. Le son, l'accélération, le freinage, la boîte et d'une manière générale la tenue de route rappellent l'ADN de cette marque qui a eu un passé prestigieux mais qui, ces dernières décennies, peine à trouver sa place dans un monde qui évolue et qui est certainement de plus en plus exigeant.

C'est là probablement que des détails viennent un peu assombrir la perception générale du véhicule. Par exemple, cet ordinateur de bord qui affiche des données via un petit dispositif monochrome d'un autre temps ; il est clairement dépassé. Ou alors le petit écran de navigation de seulement 5 pouces un peu lent et pas très ergonomique. Des composants qui sont pourtant proposés à moins de 100 dollars par les sous-traitants...

Ceci dit, avec un prix de départ fixé à CHF 30'500.-, les options et équipements inclus offrent un réel plus et sont dans l'ensemble attractifs vis-à-vis de la gamme classique située CHF 4'300.- en dessous.

Néanmoins, dans le segment premium B, l'offre est pléthorique et certaines concurrentes ont aussi des arguments à faire valoir même si sur le plan émotionnel, je suis bien plus attiré par cette Mito QV qui bénéficie d'un certain héritage ou autrement dit, d'une âme. Comme ce segment est voué à disparaître chez Alfa, je ne peux m'empêcher de me mettre à rêver à l'image du succès énorme de la 4C. Alfa Romeo a un capital historique incommensurable et le talent pour développer une nouvelle gamme de produits novateurs et sportifs. Fondamentalement, il me tarde de voir ce que les dirigeants vont nous proposer dans les années qui viennent.

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland SA pour l'invitation aux essais presse de cette Alfa Romeo Mito QV.

A lire aussi

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

Essai - Alfa Romeo Giulietta : Romeo retrouve Juliette

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









W.A.Y.



W.A.Y.





W.A.Y.



W.A.Y.







W.A.Y.



W.A.Y.