

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

En novembre dernier, à l'occasion du Salon de Los Angeles, Alfa Romeo dévoilait le Stelvio. A présent, au nom de Wheels And You, j'ai la possibilité de le découvrir sur les routes du Parc National du Stelvio et le moins que l'on puisse dire c'est que la promesse de sportivité est tenue !



- 4 cylindres, turbo, diesel, 2'143 cm³
- 210 ch à 3'750 t/min
- 470 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 215 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.6 sec.
- Poids : 1'671 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'687 x 1'903 x 1'671
- Conso. mixte : 4.8 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 127 g/km
- dès CHF 54'150.-

La marque de Milan mise beaucoup d'espoirs dans son premier crossover. Elle entend proposer un véhicule à même de s'approprier une place dans le très large segment des SUV moyens. Elle poursuit également le renouvellement de son image concrétisé par les lancements successifs de la Mito, la Giulietta et, plus récemment, la Giulia dont nous vous proposerons différents essais prochainement.

A-t-elle réussi la gageure d'offrir de vraies sensations de conduites sportives sur un véhicule dont l'habitabilité, la polyvalence et le centre de gravité sont ceux d'un véritable SUV ?



Esthétique

Alors que j'étais mitigé sur les proportions aperçues sur papier, il me faut reconnaître qu'en découvrant la Stelvio en 3D, je trouve ses lignes très réussies. Malgré un design tout en courbes et rondeurs, il en émane un sentiment de puissance, d'agressivité même, d'un véhicule sportif bien campé sur ses roues.

L'empattement est celui de la Giulia mais la hauteur sensiblement supérieure (1.67), comme la garde au sol et les voies élargies. La face avant est très semblable à celle de la Giulia et c'est sans doute là que l'esthétique est la plus racée. Le profil de 4.68 mètres est tendu, sans fioritures, avec une vitre de hayon très inclinée, alors que l'arrière est plus conventionnel. Les flancs sont assez

hauts avec une ligne de fenêtres plutôt fine. Le tout est harmonieux et décline tous les éléments du nouveau style Alfa Romeo.



L'intérieur est celui d'une Giulia, autant pour le tableau de bord que pour les commandes de climatisation, la sélection de vitesse et le volant. Seules les proportions de la planche de bord varient, l'intérieur étant plus haut, à l'image du véhicule. L'écran central n'est pas tactile mais commandé par une grosse molette derrière le levier de vitesses. J'ai également le plaisir de retrouver des palettes fixes de part et d'autre du volant. Mon seul regret vient des sièges avant dont l'assise ne peut être suffisamment abaissée à mon goût.

Le coffre de 525 litres est profond et plan. La banquette arrière se rabat en trois éléments, celui du centre faisant office de trappe à skis.





Sous le capot

Alors que la version Quadrifoglio présentée en novembre n'est pas encore disponible, le Stelvio propose dès maintenant deux motorisations 4 cylindres longitudinales : le premier en diesel « tout aluminium » de la marque, 2.2 litres de 210 ch et 470 Nm, le second en essence turbo de 280 ch et 400 Nm entre 2'000 et 5'000 t/min. Deux autres motorisations compléteront prochainement la gamme : un diesel de 180 ch avec une transmission par propulsion uniquement et un essence de 200 ch. Enfin, la version Quadrifoglio disposera d'un V6 dès fin 2017.

Le Stelvio ne sera pas disponible en boîte manuelle et adopte la performante boîte automatique ZF Quickshift à 8 rapports avec embrayage « lock-up » ainsi qu'une transmission intégrale Q4. Cette dernière transmet le couple à 100% sur l'essieu arrière et en reporte jusqu'à 50% sur l'essieu avant lorsque les conditions d'adhérence et de motricité le nécessitent. L'arbre de transmission est en fibre de carbone et permet d'économiser 15 kg à lui seul.

Les suspensions avant adoptent le système à double triangle AlfaLink déjà vu sur la Giulia alors que l'essieu arrière dispose d'une conception multi-bras. Le centre névralgique du freinage est un nouveau système électromécanique qui intègre dans un seul module le contrôle de stabilité et le servofrein, améliorant ainsi la réactivité et la précision de l'ensemble.

Le poids plutôt contenu de 1'660 kg (moteur essence) est parfaitement réparti entre l'avant et l'arrière (50-50). Y contribue une structure autoporteuse en acier alors que tous les éléments de carrosserie et les ouvrants sont faits d'aluminium.



Au volant

J'ai l'occasion de découvrir les deux versions sur les routes d'Engadine et d'Italie voisine et le moins qu'on puisse dire, c'est que la sportivité annoncée par Alfa Romeo est au rendez-vous !

Les ingénieurs ont conçu des centres de roulis avant et arrière dont la position relative par rapport au conducteur est la même que sur une Giulia et cela malgré l'assise conducteur 19 cm plus haute. Il en résulte des sensations presque comparables à celles distillées par la berline.

Plus même que les sensations, ce sont les performances dynamiques qui sont étonnantes : 0.92 G latéral et plus de 1 G au freinage, du jamais vu sur un SUV selon Alfa Romeo. La version 280 ch abat le 0-100 km/h en 5.7 sec seulement. A l'exception de la hauteur, j'ai véritablement l'impression de conduire une Giulia et cela même à rythme élevé, tant le roulis est bien contrôlé.

Le comportement, assisté par l'électronique, est extrêmement sécurisant et le freinage performant. Cela passe tout de même par une suspension au confort assez ferme que certains pourraient regretter. La direction est très directe et incisive pour un SUV, avec seulement 2 t ¼ de butée à butée, ce qui participe au dynamisme de l'ensemble. Dommage que les deux versions essayées ne proposent pas une sonorité plus sportive, en accord avec ce que j'attends d'une Alfa Romeo, même moderne.

On retrouve le déjà connu sélecteur DNA qui permet de choisir entre les modes de conduite Dynamique, Natural et Advanced Efficiency. Il agit sur le tarage des suspensions, le profil de la boîte à vitesses, l'assistance de la direction et la progressivité de la pédale de gaz. C'est surtout le changement de caractère de la boîte qui est flagrant, avec des passages de vitesse qui deviennent très rapides, voire parfois presque brutaux en mode Dynamique. Les sensations de conduite sont alors vraiment sportives.

A l'arrière, l'espace et la garde au toit sont généreux, même pour des personnes de 1.80 m. Le coffre est profond et facile d'accès grâce au seuil de chargement abaissé.



Verdict

A n'en pas douter, la promesse d'Alfa Romeo de proposer un SUV de taille moyenne offrant les sensations d'une sportive à son conducteur est tenue. Que ce soit en termes d'agrément de conduite, d'habitabilité ou d'esthétique, je suis conquis par le Stelvio, à n'en pas douter une réussite. Gageons qu'il saura intéresser au-delà des inconditionnels de la marque au trèfle...

Quant aux prix, ils devraient aussi contribuer au succès du Stelvio : en finition Super, ils démarrent à CHF 54'150.- pour la version diesel et à CHF 57'950.- pour l'essence 280 ch. La First Edition, également 280 ch, est proposée à CHF 64'900.- avec un équipement plus riche. Les deux motorisations à venir devraient être plus compétitives encore. Divers packs permettent de compléter ces finitions,

notamment les packs Sport et Luxe. Pas moins de sept types de jantes de 17" à 20" sont disponibles, les possibilités de personnalisation étant étendues.

Bravo à Alfa Romeo pour ce Stelvio auquel je souhaite beaucoup de succès et nous ne manquerons pas de vous proposer un essai complet tout prochainement.



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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Alfa Romeo Stelvio.



A lire aussi

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



