

Essai - Alfa Romeo 4C Spider : Carbone, mon amour !

Il fût un temps où Alfa Romeo incarnait une icône de l'automobile sportive. Après une période morose, la 8C puis la 4C ont remis la marque sur le devant de la scène, avec classe. Le pari de sortir la petite dernière au châssis carbone était osé. Place maintenant à sa version découvrable : décoiffante au propre comme au figuré.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'742 cm³
- 240 ch à 6'000 t/min
- 350 Nm de 2'200 à 4'250 t/min
- Boîte de vitesses à double-embayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : +250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 930 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'990 x 1'870 x 1'190
- Conso. mesurée : 9.49 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 161 g/km (G)
- dès CHF 81'000.-, mod. essayé: CHF 93'640.-

Les sportives propulsions à moteur central arrière sont probablement ce qui se fait de mieux en matière de performances pures. Même si cette 4C ne cache pas un 8 cylindres, la conception en carbone et en aluminium de son châssis permet de contenir le poids sous la tonne. Son moteur suralimenté de 1'742 cm³ suffit pour atteindre rapidement de grandes vitesses, tandis que les trains roulants autorisent de passer très vite en courbe. L'occasion est trop belle, je ne résiste pas à l'envie de parcourir les cols les plus hauts des Alpes françaises pour vous livrer mon verdict.



A l'extérieur

La 4C est sculpturale, le trait de crayon italien se reconnaît au premier coup d'œil. Ses liens avec la 8C sont évidents, mais j'y vois aussi sous certains angles de faux airs de Ferrari 458. Le pare-brise et l'arceau recouverts de carbone donnent, avec le contraste de couleurs, une impression de voiture encore plus basse qu'elle ne l'est.

Ce jaune sied à la 4C, mais il faut l'assumer. De plus, il est en réalité un ton plus pâle que ce à quoi je m'attendais. Ca ne me déplairait pas que le jaune optionnel des étriers de freins recouvre toute la carrosserie. Les jantes anthracite sont pratiquement obligatoires pour aller avec le toit noir et leurs tailles de 18" à l'avant et 19" à l'arrière équilibrent le profil de la voiture. Sur la face, on retrouve le V des Spider des années 60. Les phares quant à eux sont repris du coupé, mais du modèle sorti en Amérique du Nord, beaucoup plus esthétiques que ce qui avait été osé en Europe.

Les aérations des flancs et le diffuseur ne jouent pas qu'un rôle visuel mais sont bel et bien nécessaires à la 4C. A gauche s'engouffre l'air pour le radiateur d'huile tandis qu'à droite l'air s'en va directement vers le moteur logé en position

centrale arrière. L'échappement racing de notre exemplaire d'essai chante merveilleusement bien mais, visuellement, je trouve les sorties moins réussies.



A l'intérieur

Avec l'habitacle de ce petit roadster, mon attirance pour la fibre de carbone est comblée. Toute la cellule centrale du châssis est en carbone et, pour contenir le poids, il est le plus souvent apparent. On le retrouve, non laqué, sur les quatre aérateurs, ainsi que sur tout l'entourage du tableau de bord numérique. Une baguette devant le passager et l'entourage des boutons de boîte de vitesse donnent une dernière "carbon touch", au cas où il n'y en aurait pas assez.

Les sièges et la planche de bord sont recouverts de cuir noir agrémenté de surpiquûres et de broderies en fil jaune. Le résultat est aussi beau à voir qu'à toucher. Dommage que ces coutures ne se retrouvent pas sur le volant. Le pédalier en alu brut est idéalement placé pour le pilote qui, si l'envie lui vient, peut freiner du pied gauche.

L'autoradio et la ventilation sont orientés vers le conducteur. L'ensemble est bien conçu avec l'essentiel des fonctions réparti sur quelques boutons. J'adore jouer avec les commutateurs centraux typés aviation, mais celui qui démarre le moteur est manquant. En effet, ce dernier s'amorce comme ça ne se fait presque plus : en tournant la clé. Seul défaut de cet intérieur, la commande de ventilation empiète sur l'espace aux jambes du passager, l'ensemble aurait pu être mieux placé.



Sous le capot

Cette sportive de poche affiche seulement 930 kg sur la balance. Les 240 chevaux du 4 cylindres en ligne tout aluminium et suralimenté par un turbo semblent tout à coup plus que suffisant. 350 Nm sont disponibles entre 2'200 et 4'500 t/min, cependant, pour augmenter le couple à bas régime, Alfa Romeo a équipé la 4C d'une ligne d'échappement exploitant les ondes de pression. Ce bloc a encore la particularité d'avoir une pompe qui continue de lubrifier et refroidir le turbo après arrêt du moteur, pour éviter de l'endommager.

La boîte de vitesses est aussi particulière : dotée de 6 vitesses et d'un double embrayage, la TCT fonctionne en carter sec, lui conférant un bruit de fonctionnement incomparable. Au quotidien, j'utilise volontiers le mode automatique, mais lorsque j'emprunte un parcours sinueux ou vallonné, l'électronique perd en réactivité et peine à engager le bon rapport au bon moment. Je préfère alors prendre le contrôle avec les palettes solidaires du volant.

L'électronique de la voiture est modulable sur 4 modes au travers de la commande Alfa D.N.A. Cet acronyme n'est autre que la première lettre de chaque paramètre : Dynamic, Natural, All Weather (toute saison). Le dernier mode, Race, est à première vue caché au grand public. Il permet aux bons pilotes de désactiver le contrôle de stabilité et de motricité (ESP, ASR) pour être le seul maître à bord. Seul l'ABS veille et, s'il vient à se déclencher, l'ESP fait son retour.

La commande D.N.A opère sur divers paramètres tels la sensibilité de l'accélérateur, la rapidité des passages de vitesse et le fonctionnement du différentiel Q2. Par exemple, en Dynamic, il privilégie la motricité en courbe pour gagner en agilité au détriment du confort. En même temps, la pédale de gaz devient extrêmement sensible, rendant ce mode trop radical pour un rythme de balade.



Au volant

Avant de partir à la découverte des routes avec cette 4C Spider, il convient de retirer le toit souple de la voiture. Dévisser les deux quart de tour près du rétroviseur puis enrouler les traverses latérales ne prend que quelques instants. Une fois le toit rangé dans le coffre, on peut s'installer à bord. Les sièges sont au ras du sol, s'y glisser sans se laisser tomber demande de l'entraînement. Un tour de clé pour réveiller l'orgue caché sous le capot, une pichenette du bout des doigts pour engager la première, voilà la petite Alfa est prête à bondir.

Dans la première plage du régime, avant 2'000 t/min, le moteur émet un grondement rauque avant de passer à un grognement puissant à mi régime, puis à un bruit digne d'une voiture de course à l'approche du rupteur. Voilà la bande son qui m'accompagne tout au long de l'essai. Avec davantage de tunnels sur ma route, je finirais probablement sourd.

A chaque changement de rapport, une décharge d'air explose dans la ligne d'échappement. Mais ce n'est pas la seule chose qui fait du bruit sur cette voiture : l'admission, le turbo, la wastegate, la soupape de décharge et la boîte en carter sec se joignent au concerto roulant de la 4C Spider.

Première impression de conduite : on ne fait qu'un avec la voiture. Le châssis sport et la direction très directe renvoient la moindre information de la route. Toujours en Natural et automatique, je découvre une voiture qui a du caractère. Elle semble imposante, difficile de s'approcher du bord de la route avec assurance.

Dès que j'élève un peu le rythme, je prends la main sur la transmission : même pour un simple dépassement, mieux vaut rétrograder soi-même. Cette 4C Spider, il faut lui faire voir de la montagne en mode séquentiel. C'est dans ce contexte qu'elle démontre tout son talent.

J'arrive sur mon élan au premier virage, léger coup de frein pour placer la voiture tout en tournant fermement le volant. L'auto suit la route sans la moindre trace de sur ou de sous virage. Dès que la visibilité le permet, je remets les gaz en grand vers le virage suivant. Si le régime moteur est bon, 4C file sans attendre. Cependant, sous 2'000 t/min apparaît un turbolag plutôt important.

Lors de freinages plus tardifs et appuyés, avec toutes les forces vers l'avant, je

sens les roues avant suivre les reliefs de la route dans mes mains et je dois m'impliquer pour garder la trajectoire. L'histoire se répète à chaque gros freinage. Heureusement, les étriers Brembo serrant des disques ventilés sont d'une endurance déconcertante.

Avec le différentiel électronique Q2, la motricité semble ne jamais être prise en défaut. Bien sûre, en écrasant la pédale de droite trop tôt après la corde, l'ASR s'allume en sapin de Noël. Mais ce qui est inquiétant, c'est qu'il ne clignote que très peu de temps avant que la 4C soit à nouveau catapultée vers l'avant, tant le grip est phénoménal. Les Pirelli PZero du kit Racing n'y sont pas étrangers, mais ce sont essentiellement les liaisons au sol et le châssis qui contribuent à ce comportement.

A force de prendre des virages, je ne trouve jamais vraiment de position parfaite pour mes mains. Le diamètre du volant est le bon, il n'est pas trop fin ni trop épais, seulement sur ses deux branches il n'y a aucun autre endroit où bien mettre les doigts, ailleurs que sur les palettes. Dommage quand on veut rester sur le troisième rapport et conduire sans excès.



Verdict

Se séparer de cette voiture après avoir emprunté des routes incroyables à son volant est difficile. Cette impression de faire corps avec la machine catalyse le plaisir de conduire et demande une concentration bien plus élevée qu'avec une

autre auto. En conduite sportive, il faut donner de sa personne pour la garder en main à chaque freinage de trappeur, mais aussi en sortie d'épingle quand on a le pied lourd en mode Dynamic ou Race.

Son petit coffre permet tout juste de voyager à deux. Manœuvrer la direction non assistée nous renvoie vers le passé et chaque ralentisseur est une montagne à escalader en crabe. Vous me croyez si je vous dis que c'est le cadet de mes soucis en me souvenant des sensations que procure la 4C Spider ? Il faut la prendre pour ce qu'elle est : un jouet pour grands enfants dédié au plaisir de conduire.

Ne reste qu'à en accepter le prix, celui d'une voiture construite en petite série, dont le châssis est une seule pièce de carbone qui ne pèse que 73 kg. Après en avoir entendu parler, vous ne ferez pas l'impasse sur le kit racing, les jantes anthracite et toutes les pièces en carbone faisant encore grimper le tarif de la voiture. Disons que ce sera le prix de la passion arborant le blason Alfa Romeo.



Prix et options - Alfa Romeo 4C Spider

Prix de base : CHF 81'000.-

Pack Racing : CHF 2'750.- □

(pneus sport, châssis sport, échappement Racing)

Peinture Giallo Prototipo : CHF 600.-

Etriers de frein jaune : CHF 350.-

Jantes alu couleur Gunmetal av.18 / ar.19 : CHF 1'750.-

Sièges sport en cuir avec broderie : CHF 1'700.-

Tableau de bord couvert de cuir avec surpiqures : CHF 900.-

Inserts carbone pour arceau de sécurité : CHF 2'200.-

Coque de rétroviseur en carbone : CHF 840.-

Casquette d'instruments carbone : CHF 500.-

Inserts carbone du tableau de bord : CHF 350.-

Pack fumeur : CHF 50.-

Prix TOTAL : CHF 93'640.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à FCA (Fiat Chrysler Automobiles Switzerland SA) pour le prêt de cette Alfa Romeo 4C Spider, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

