

Essai - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio MY24 : Un cocktail explosif dont on ne se lasse pas !

Présente sur le marché depuis 2016, la Giulia Quadrifoglio a subi une petite cure de jeunesse cette année. Voilà une bonne excuse pour reprendre le volant d'une des dernières autos modernes qui distillent de véritables sensations et procurent des émotions incroyables.



- V6, biturbo, essence, 2'891 cm³
- 520 ch à 6'500 t/min
- 600 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 307 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'735 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'639 x 1'874 x 1'433
- Conso. mesurée : 13.12 l/100 km
- Emissions de CO₂ : 237 g/km (G)
- dès CHF 107'990.-, mod.essayé: CHF 107'990.-

Nul besoin de présenter la sculptrale italienne, tous les adeptes de belles mécaniques connaissent la déclinaison Quadrifoglio de la Giulia. Pour ma part, alors qu'en 2017 j'avais laissé ma place lors de notre premier essai au profit de la version Veloce 2.0 Q4 radicalement plus civilisée, je me devais d'aller au bout d'une quête qui me travaille depuis quelques temps.

Ayant déménagé à une altitude proche du lac Léman et n'étant donc plus confronté à beaucoup de neige en hiver, l'idée d'acquérir une Giulia Quadrifoglio comme voiture de tous les jours me turlupine l'esprit. Convaincu de ses qualités lors de la belle saison sur routes sèches, je voulais la tester en conditions hivernales.

Ainsi, j'ai réalisé la première partie de cet essai en février dernier. Pas de chance, la météo espérée n'était pas au rendez-vous. Il a fait beau et je n'ai pas vu un gramme de neige ; je n'ai donc pas pu vérifier ses aptitudes dans des conditions d'adhérence précaires. Restait à finaliser ma rencontre à la fin de l'été. Bref, je vous raconte tout ça en détails.



A l'extérieur

Au niveau de la ligne, je crois qu'on est tous d'accord pour dire que la Giulia est une voiture sublime et la version Quadrifoglio met en exergue son irrésistible beauté. Le dessin est racé et élégant, les proportions sont parfaites, l'ensemble est vraiment une réussite. Exemple marquant, la hauteur de caisse et l'espace dans les passages de roues sont sans reproche, alors que ce sont souvent des détails qui pèchent sur les berlines à vocation sportive.

La version 2024 - le troisième restylage de la Giulia - n'évolue que légèrement. Si les feux arrière reprennent le traitement translucide de la deuxième génération, l'avant arrive avec de nouvelles optiques. Leur signature LED s'inspire de celle du

Tonale et elle accentue le regard félin de l'auto. S'il m'a fallu quelques jours pour m'habituer, je leur trouve une touche moderne très bénéfique à l'ensemble de la voiture.

Cette dernière, malgré ses huit ans, n'a pas du tout vieilli et je suis totalement sous le charme. Avec la teinte « Rosso Alfa » de notre voiture d'essai ainsi que les jantes Quadrifoglio typique Alfa Romeo, je vous défie de ne pas succomber.



A l'intérieur

Même constat en m'installant à bord, j'aime l'ambiance qu'offre cette italienne au tempérament de feu. Peu de différences avec le modèle précédent mais on peut relever un nouveau traitement texturé 3D pour la fibre de carbone qui habille le tableau de bord, le tunnel central et les panneaux de portes. Comme déjà relevé lors de précédents essais Alfa Romeo, la qualité est bel et bien au rendez-vous et cette Giulia n'a strictement rien à envier à ses concurrentes allemandes, bien au contraire. C'est encore plus flagrant pour ce restylage 2024 et d'autant plus sur

une voiture de presse qui affiche presque 20'000 km au compteur, avec un nombre important de différents conducteurs qui en ont pris le volant. Si vous en doutez, allez vérifier par vous-même, je vous garantis que vous ne serez pas déçu, la qualité de finition est vraiment top.

Si la présentation ne change pas des moutures précédentes, on peut préciser que l'ensemble compteurs est maintenant entièrement digital. Et pour mon plus grand plaisir, il n'y a aucune faute de goût de la part des designers. La casquette de tableau de bord est toujours présente et l'intégration des écrans conserve l'apparence d'un véritable tableau de bord. Point de grande dalle numérique qui me donne de l'urticaire. Grazie Signori Designers !

Autre nouveauté, alors qu'elle était proposée en 4 places lors de son lancement, la Giulia Quadrifoglio est maintenant une 5 places. Ce n'est qu'un détail mais qui peut faciliter le choix d'une telle voiture. L'habitabilité à l'avant est bonne. Aux places arrière, c'est un peu plus restreint mais dans les standards d'une berline de ce segment. Pour rappel, le coffre dispose d'un volume de 480 litres, en parfaite adéquation avec la taille de la voiture.



Sous le capot

La pièce maîtresse de la Giulia Quadrifoglio, c'est son merveilleux V6 biturbo dérivé d'un V8 Ferrari. Alors que le couple de 600 Nm reste inchangé, la puissance de la version 2024 passe de 510 à 520 ch. Soyons honnête, impossible

de percevoir la différence mais pour le marketing, il fallait bien améliorer un peu les caractéristiques d'autant que le poids a pris quelques kilos, probablement en raison des normes de sécurité qui amènent facilement un peu d'embonpoint.

Les performances sont identiques et sans surprise, la cavalerie est toujours envoyée uniquement aux roues arrière. Depuis la deuxième génération, la Giulia Quadrifoglio est proposée exclusivement avec la transmission automatique ZF à 8 rapports. Pas de regret à avoir, cette boîte est un régal à l'utilisation. Très rapide, elle n'entache en rien le plaisir de conduite.

Sur la fiche technique, le constructeur annonce une consommation de 10.6 l/100km en cycle mixte. Pour ma part, sur les quelques 1'000 km de mon essai, réalisés en février et en août, j'ai mesuré une moyenne de 13.12 l/100km. C'est presque 1 litre de plus que mon collègue lors de notre test de la première génération en 2017 et je vous assure que j'ai le pied largement moins lourd que lui. C'est une surprise sur cette dernière version puisqu'il s'avère qu'elle consomme plus que la première ! La faute assurément aux artifices qui doivent la rendre plus « propre ». L'ordinateur de bord m'a gratifié de valeurs supérieures qui me laissaient présager des chiffres encore plus gourmands. Au final, en regard des performances de cette Giulia Quadrifoglio, sa consommation reste acceptable pour les passionnés dont je fais partie.



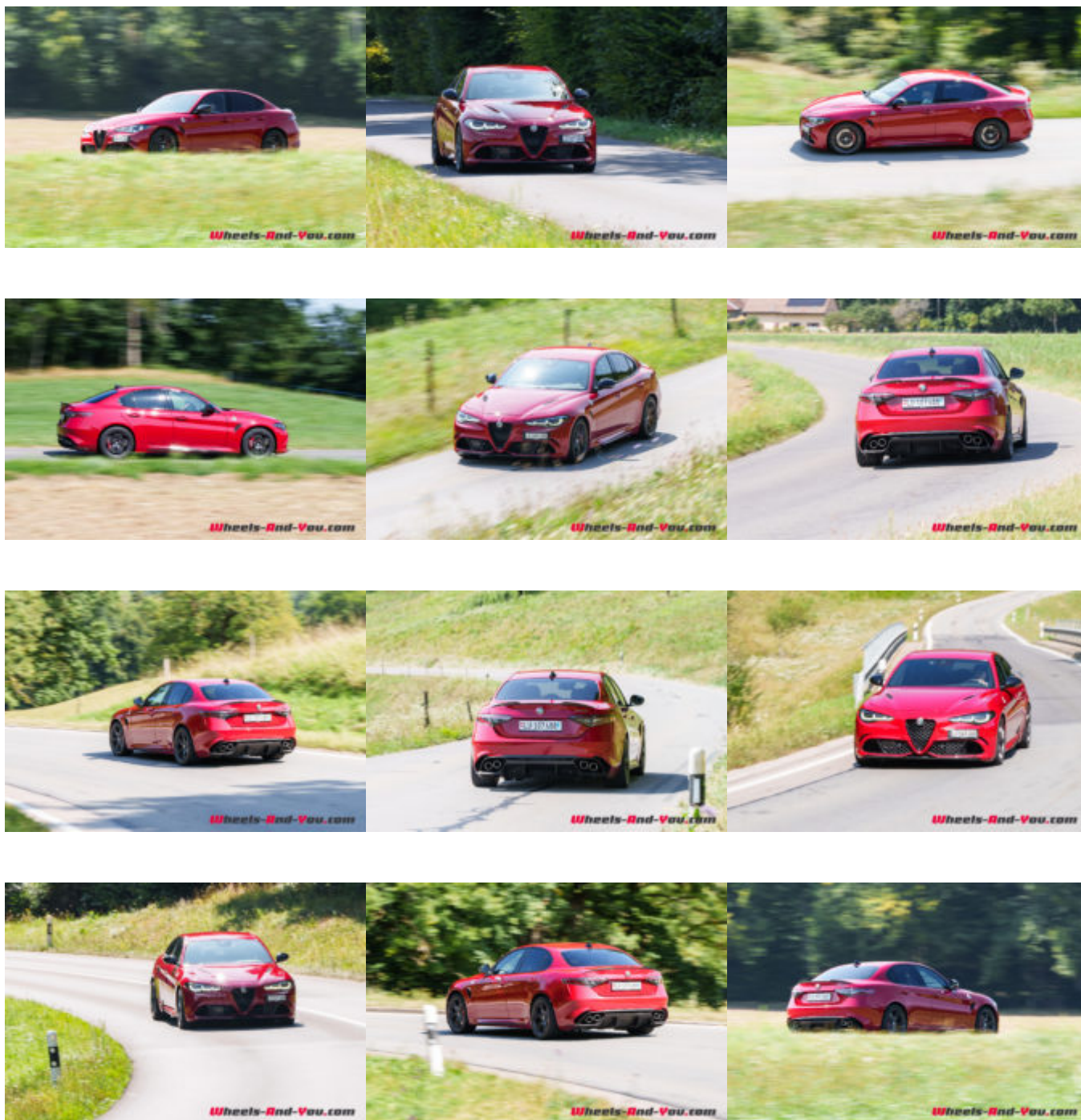
Au volant

Ayant déjà eu la chance de conduire la Giulia Quadrifoglio ainsi que d'autres Alfa Romeo, je me sens vite à l'aise au poste de pilotage de cette sulfureuse italienne. Comme dit en préambule, je n'ai pas pu vérifier ses aptitudes sur la neige; il n'y donc pas grand-chose à dire sur la première partie de mon essai. Sauf bien évidemment que la monte pneumatique hivernale, lorsqu'elle n'est pas nécessaire, ne rend pas justice à la sportivité d'une telle auto.

J'avais pourtant relevé 2-3 choses qui se sont confirmées lors de la seconde partie du test cet été. En laissant le mode « Normal », je trouve l'auto passablement aseptisée, pour ne pas dire amorphe. Le diabolique V6 ronronne en douceur et les sensations sont nettement moins enivrantes que sur la première génération. Il faut passer en mode « Dynamic » pour retrouver quelques vocalises envoutantes et surtout un amortissement plus ferme. Le mode « Race » permet d'atteindre l'extase - et encore - de manière plus modérée qu'avec le modèle essayé en 2017. Bémol de ce mode ultime, enfin si on souhaite comme moi utiliser la Quadrifoglio au quotidien, il désactive entièrement l'ensemble des assistances et nécessite des talents de pilote pour l'exploiter. A réserver à une utilisation sur piste car sur route, c'est clairement plus possible de nos jours.

Ainsi, pour vivre une expérience digne du trèfle à quatre feuilles, j'évolue la plupart du temps en mode « Dynamic ». Là au moins, je peux profiter d'une sonorité à la hauteur du badge et j'ai vraiment le sentiment de conduire une auto sportive. Certes, le tempérament moteur est un peu plus brutal mais ça se gère en passant la boîte en sélection manuelle. L'occasion de rappeler le plaisir d'avoir des palettes fixes sur la colonne de direction, un régal à l'utilisation surtout lorsque le tracé devient sinueux.

Si je reste un peu sur ma faim avec le caractère de cette Giulia Quadrifoglio dernière en date, je ne peux que me délecter de son comportement routier. Le train avant est ultra incisif, le châssis offre une rigueur sans égale. C'est un véritable bonheur d'avalier les kilomètres, si possible agrémentés d'un maximum de virages. Le rythme devient vite endiablé et il faut garder la tête froide sous peine de très rapidement risquer son permis.



Verdict

Je n'ai malheureusement pas pu réaliser mon essai quatre saisons comme je le souhaitais mais je suis toujours aussi conquis par la Giulia Quadrifoglio. Elle fait partie des rares automobiles modernes qui offrent encore de véritables sensations en faisant la part belle au plaisir de conduite. Ses origines italiennes et ses caractéristiques athlétiques renforcent les émotions qui ensorcellent ceux qui la conduisent.

Tout cela a bien évidemment un prix puisque le ticket d'entrée se place à CHF

107'990.-, ceci sans option à rajouter puisque seule la peinture métallisée est en sus. Le tarif de la passion, ça ne se discute pas ! Et si vous en voulez un peu plus, vous pouvez opter pour la finition Performante à CHF 117'990.-, qui comprend le toit en carbone non peint et un échappement Akrapovic ou alors carrément pour la version Competizione à CHF 135'990.-, qui inclut les baquets Sparco en carbone, les jantes Trofeo et les freins Brembo en carbone céramique. Rappelez-vous, quand on aime, on ne compte pas !



Prix et options - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio MY24

Prix de base : CHF 107'990.-

Peinture « Rosso Alfa » : CHF 0.-

Jantes en alliage léger de 19" Quadrifoglio foncées : CHF 0.-

Étriers de freins couleur Rouge : CHF 0.-

Pack Tech : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 107'990.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Alfa Romeo Suisse (Astara Ital Switzerland AG) pour le prêt de cette Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio MY24 ainsi qu'au garage GSG Racing Concept S.A. à Gingins pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Alfa Romeo Tonale Plug-In Hybrid Q4 : Le nouveau défi d'Alfa Romeo

Essai - Alfa Romeo Tonale : Mise-t-il tout sur son physique ?

Premier contact - Alfa Romeo Giulia et Stelvio MY2020 : Importante mise à niveau

Essai - Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio : Un volcan pour tous les jours !

Essai - Alfa Romeo Stelvio Q4 : SUV comme Sculptural Utility Vehicle

Essai - Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio : L'Alfa Rodéo !

Essai - Alfa Romeo Giulia Veloce 2.0 Q4 : La Bella Macchina !

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

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 Tonale

Evènement - Alfa Romeo, la marque automobile préférée des Suisses

Nouveauté - Alfa Romeo Giulia et Stelvio Quadrifoglio

Nouveauté - Alfa Romeo Giulia GTA

Sport Auto - Alfa Romeo Sauber F1 Team

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 Roméo 4C Concept

