

Essai - Alfa Romeo 4C : Cuore 100% Sportivo !

Presque deux ans après son arrivée sur les routes de notre pays, et dans la foulée de la présentation d'une déclinaison Spider, l'Alfa Romeo 4C passe dans les mains de Wheels And You. Voici nos impressions après un périple de plus de 1'000 km à travers les Alpes suisses, françaises et italiennes.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'742 cm³
- 240 CV à 6'000 t/min
- 350 Nm de 2'200 à 4'250 t/min
- Boîte de vitesses à double embrayage Alfa TCT, 6 rap.
- Vitesse maxi : 258 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 895 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'989 x 1'864 x 1'183
- Conso. mesurée : 9.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 157 g/km (G)
- dès CHF 71'000.-, mod. essayé: CHF 76'300.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

Avant même que je ne pose mon regard sur cette Alfa, son nom m'évoque déjà la passion. Bien sûr, la plupart d'entre vous penseront au récent coupé 8C, mais pour moi, ça se passe il y a bien plus longtemps, entre les deux guerres, avec les mythiques 6C et 8C (déjà), toute une série de voitures qui ont brillé lors de prestigieuses compétitions, telles que les Mille Miglia et la Targa Florio.

Aujourd'hui, la petite italienne prend la forme d'une sportive compacte qui vient chasser sur les terres des Lotus (Elise, Exige et même Evora), mais également des Porsche Cayman, voire Boxster, depuis que, l'année passée, la gamme a été complétée par une version Spider de la 4C. Avec de tels objectifs et des spécifications plutôt alléchantes, elle me voit impatient d'en prendre le volant.

A l'extérieur

Cette 4C est très compacte, ses lignes sont galbées et l'ensemble me fait vraiment penser à une petite Ferrari. Le charme à l'italienne est bien au rendez-vous, impossible de rester de marbre devant la belle. Le museau plongeant confère à la calandre un côté amusant, tout en étant suffisamment sportif.

Sans surprise je reste, comme d'autres, très sceptique concernant les phares avant. Le concept car proposait des phares standards, qui ont d'ailleurs été repris sur le Spider, tellement plus beaux que cette optique principale surplombée de cinq petites leds et du clignotant, le tout intégré dans un élément en carbone. Fort heureusement, cela se noie un peu dans la teinte noire de notre voiture d'essai. En revanche, les phares arrière ronds sont magnifiques, donnant l'impression d'être emballés dans la partie arrière de la carrosserie, elle aussi toute en rondeur. C'est splendide !

Pour revenir à la couleur de notre 4C, si je ne suis pas, loin s'en faut, un adepte des voitures noires, je reconnais qu'en l'occurrence ça lui donne une touche d'élégance supplémentaire. Les superbes jantes à 5 trous, un must selon moi sur une Alfa, lui vont à merveille.

Quelque soit l'angle d'où je l'observe, je profite des superbes lignes fluides et dynamiques de la voiture. Si elle est très belle à l'arrêt, elle l'est encore plus en mouvement, telle un petit félin qui glisse sur la route, c'est magnifique. D'ailleurs, au vu des têtes qui se retournent sur son passage, je ne dois pas être le seul à

l'apprécier.

A l'intérieur

La première chose qui me saute aux yeux en ouvrant la porte est la structure carbone. En effet, la 4C est composée d'une coque en fibre de carbone, c'est la seule voiture dans cette gamme de prix. En plus d'être beau, cela permet notamment de ne pas dépasser la tonne sur la balance (895 kg pour être précis).

Autre chose qu'il est impossible de manquer : les baquets recouverts de cuir rouge. Si certains pourront trouver ça un peu trop osé, moi j'adore ! C'est une parfaite combinaison avec la couleur extérieure et ça apporte encore un surplus d'élégance à la voiture. En termes de finition, cela reste correct, mais pas exceptionnel. On aurait pu espérer un peu mieux pour le prix.

Pour le reste, tout a été réduit au strict minimum, voire même en-dessous.... Par exemple, à l'exception de deux petits filets, l'un sous le tableau de bord côté passager et l'autre entre les sièges, il n'y a absolument aucun rangement. A l'utilisation c'est plutôt contraignant, il faut faire travailler son imagination pour placer ses affaires dans l'habitacle. J'ai notamment dû caler mon étui à lunettes de soleil entre le siège et la console centrale, en appui sur l'attache de la ceinture de sécurité.

A la place du pilote, je me sens à l'aise, je trouve rapidement une position de conduite agréable, pas de souci pour avaler les kilomètres. A l'inverse, côté passager, aucun réglage possible pour l'assise, cela peut s'avérer inconfortable pour le copilote, selon sa taille.

Le volant à jante épaisse propose une prise en mains excellente et l'affichage du tableau de bord plutôt futuriste donne l'impression de conduire un concept car. C'est amusant.

Malgré la vocation plaisir de la voiture, on a tout de même droit à un autoradio. Si la qualité musicale est correcte, son fonctionnement n'est pas des plus intuitifs. De plus, gros point négatif selon moi, il faut connecter son téléphone portable et activer la transmission de données pour pouvoir utiliser le GPS. En Suisse, ce n'est pas trop grave, mais ça peut vite vous coûter très cher à l'étranger. Bien

entendu ce n'est pas rédhibitoire, mais dans cette gamme de prix, ça n'aurait pas été un luxe d'installer un véritable GPS.

Sous le capot

Pour animer la petite italienne, on retrouve un quatre cylindres maison de 1'742 ccm³ placé en position centrale arrière, gage de plaisir de conduite. Ce dernier développe 240 CV à 6'000 t/min pour un couple de 350 Nm disponible entre 2'200 et 4'250 t/min.

Autre symbole indissociable d'une voiture italienne : la sonorité. La 4C ne déroge pas à cette règle, le moteur chante de manière sympathique et l'échappement propose une musique enivrante aussi bien pour les occupants que pour les passants. Là encore, ça ronronne comme une véritable sportive italienne, une vraie petite Ferrari.

Alors qu'on aurait pu s'attendre à une banale transmission manuelle sur une voiture de ce segment, Alfa a décidé d'y installer une boîte à double-embrayage 6 rapports avec palettes au volant uniquement. Le système est couplé au sélecteur « DNA », déjà présent sur la MiTo et la Giulietta, qui permet de choisir entre trois modes de conduite, à savoir « All Wheeler », « Natural » et « Dynamic ». Un quatrième mode « Race » est disponible qui permet de désactiver les assistances à la conduite, mais n'ayant pas eu l'occasion de tester la voiture sur un circuit, je ne l'ai pas vraiment expérimenté.

En ce qui concerne la consommation, puisqu'il faut bien en parler, le constructeur promet une moyenne de 6.8 l/100km en cycle mixte. Pour ma part, sur un parcours faisant la part belle aux routes de montagne, j'ai mesuré une moyenne de 9.4 l/100km. Je trouve cela plutôt honorable, tant je n'ai pas hésité à solliciter la mécanique au vue des belles routes qui se sont offertes à moi.

Au volant

Impatient de découvrir cette Alfa 4C, je l'exploite majoritairement sur des petites routes, cependant je peux constater qu'aussi bien en ville que sur autoroute, la

voiture se comporte à merveille. La transmission placée en mode automatique et le sélecteur sur « Natural », j'ai abordé ces environnements en toute quiétude, les changements de rapport se faisant de manière relativement souple.

Ayant aussi eu l'occasion de rouler avec une météo défavorable, je n'ai pas hésité à opter pour le mode « All Wheeler » qui limite légèrement la réactivité de la voiture, c'est plutôt recommandé sur route mouillée, tant la 4C peut se montrer vive.

Dès que la météo se montre clémente et que je quitte l'autoroute, je n'utilise quasiment plus que l'option de conduite « Dynamic » et la boîte en mode manuel. C'est ainsi que je trouve cette voiture la plus plaisante à mener, c'est là qu'elle est la plus réactive et c'est ainsi qu'elle dévoile son véritable tempérament de sportive.

J'avais une certaine appréhension concernant la boîte TCT à double embrayage. En effet, autant je reconnais l'efficacité de ces technologies sur des sportives haut-de-gamme, autant je craignais un manque de performance du fait du segment de la voiture. Alors, certes on est bien loin de ce qu'on peut retrouver sur une Ferrari ou une McLaren, mais cela reste suffisamment efficace et les changements de vitesse se font de manière rapide aussi bien en montée qu'en descente de rapport. Il faut reconnaître que c'est bluffant, je suis vraiment surpris en bien. Bien sûr, il faut respecter la gestion électronique qui régule le système et accepter que, de temps en temps, la boîte refuse de monter ou descendre un rapport si le régime moteur n'est pas en adéquation. En conduite (très) sportive, ça peut quand même être frustrant.

En termes de comportement routier, l'Alfa 4C est une réelle sportive au sang chaud. Son agilité est exceptionnelle et, malgré une légère tendance à sous-virer, le train avant est très incisif avec une direction plutôt précise. Il faut tout de même bien la tenir sur route bosselé car elle a vite tendance à sautiller. Cela vient peut être du fait que notre voiture d'essai dispose de la suspension sport, disponible en option (CHF 1'500.-), ce qui rend l'amortissement très ferme. Hormis cela, la voiture vire à plat et avale les courbes à un rythme effréné.

De manière générale, et à l'inverse de beaucoup de voitures aujourd'hui, même des sportives réputées, cette Alfa Romeo 4C nécessite un temps d'adaptation avant de pouvoir l'exploiter pleinement. Personnellement, je trouve ça positif. En

effet, de nos jours, n'importe qui est capable de conduire n'importe quelle voiture, tant les assistances à la conduite sont omniprésentes. Mais là, ça vous prendra un peu de temps pour comprendre la belle italienne et surtout pour qu'elle se laisse dompter. N'est-ce pas aussi cela, une véritable sportive ?

Verdict

Belle et d'un tempérament de feu, l'Alfa Romeo 4C vous offre tout un programme. Le ticket d'entrée à CHF 71'000.- n'est, certes, pas à la portée de toutes les bourses, d'autant plus que son utilisation restera davantage exclusive que quotidienne.

Je trouve, quant à moi, qu'une Lotus dispose d'un caractère plus sportif, mais elle est également moins utilisable car encore plus spartiate et un peu moins pratique pour l'accès à bord. L'anglaise compte aussi un bon nombre d'années à son actif, alors que l'Alfa jouit d'une image plus récente et moderne.

Avec la 4C, la marque italienne propose un beau produit, totalement dans l'esprit de ses prestigieux ancêtres. La 4C est une sportive à 100%, comme on aimerait en voir plus souvent, surtout de la part d'un constructeur comme Alfa Romeo. J'ai envie de croire à une renaissance de la marque, notamment après la présentation de la future Giulia dont nous sommes impatients de pouvoir vous proposer un essai.

Prix et options - Alfa Romeo 4C 1750 TBi 240 CV

Prix de base : CHF 71'000.-

Suspension sport : CHF 1'500.-

(suspensions, barre anti-roulis arrière, barre anti-roulis avant spécifique)

Calottes rétroviseurs satinées : CHF 100.-

Étriers de frein rouges : CHF 350.-

Jantes en alliage 18"-19" à 5 trous : CHF 1'650.-

Siège sport en cuir rouge : CHF 1'700.-

Prix TOTAL : CHF 76'300.-

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, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

























Wheels-And-You.com



