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

Le Stelvio, patronyme qui fait rêver tous les passionnés de balades sur roues, constitue la première incursion d'Alfa Romeo sur le segment actuellement très porteur des SUV. C'est d'ailleurs presque un passage obligé pour les constructeurs, puisque quasiment toutes les marques, y compris les plus prestigieuses, y sont déjà représentées ou bien ont d'ores et déjà annoncé un modèle. Voyons si le Stelvio a les qualités pour espérer s'y tailler une part.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm^3
- 280 ch à 5'250 t/min
- 400 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 1'660 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'687 x 1'903 x 1'677
- Conso. mesurée : 11.61 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 161 g/km (F)
- dès CHF 59'050.-, mod. essayé: CHF 67'800.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Claude-Alain Ferrière

Alfa Romeo doit d'abord sa renaissance aux Mito et Giulietta, ainsi qu'à l'inattendue et excellente Giulia dont nous vous avons proposé les essais des versions Veloce et Quadrifoglio. Je ne compte pas la 4C destinée à un public averti. Mais c'est bel et bien sur le Stelvio que la marque italienne mise l'essentiel de ses espoirs de vente pour les années à venir.

Dire que la pression est grande sur ce modèle est un euphémisme. Après un premier contact prometteur réalisé début 2017 par un collègue, Wheels And You m'offre l'occasion d'en présenter un essai complet et je ne vais pas m'en priver.







A l'extérieur

J'ai d'abord cru que mon véhicule de test serait en robe Gris Stromboli, mais j'ai l'excellente surprise de le découvrir en Rouge Competizione, couleur qui, à mon goût, lui sied le mieux. Dès le premier regard, son esthétique me conquiert. Basé sur l'identité visuelle de l'élégante et racée Giulia, le Stelvio m'apparaît littéralement sculptural. A n'en pas douter le plus beau SUV qu'il m'a été donné d'admirer.

Sa silhouette mêle à merveille arrondis et lignes tendues. Sa forme générale est toute en galbe, du museau à la poupe en passant par la courbe de toit. Une première ligne latérale part de l'arche de roue avant et fuse sa trajectoire en reliant les poignées de porte, tandis qu'une autre surligne les bas de caisse noirs.

Les phares effilés partent des ailes avant pour pointer de part et d'autre la calandre à pointe descendante identitaire de la marque. Une ligne de feux diurnes LED enrobe le contour des phares et ajoute une signature lumineuse très

élégante. Il en va de même des feux arrière totalement en accord avec la face avant. Une double sortie d'échappement parfaitement intégrée dans le diffuseur reste suffisamment imposante pour ajouter une touche de véhémence visuelle. Cela s'avère, hélas, moins efficace en ce qui concerne les vocalises du moteur qui, tout en étant agréables, demeurent trop timides à mon goût.

Tant sur le masque que sur la poupe, les courbes reprennent leur droit et invitent le regard à parcourir leurs trajets. Le pare-brise mis à part, les pourtours des surfaces vitrées sont également infléchis avec douceur. Un presque sans faute esthétique, pour ma part je retirerais juste le chrome entourant les vitres latérales.

Des jantes Trofeo de 20 pouces posent la sculpture Stelvio au sol. J'aurais préféré le Classico en 19 pouces, plus identitaires Alfa Romeo et dont les arrondis des bâtons se marient mieux avec l'esthétique générale du véhicule. Pour avoir eu l'occasion de l'admirer également ainsi, je trouve le Stelvio aussi beau lorsqu'il est en mouvement que statique.





A l'intérieur

Le cockpit du Stelvio, même s'il n'est pas aussi original que son aspect extérieur, ne détonne pas avec celui-ci. En effet, on y trouve une qualité de matériaux et d'assemblage qui ne dépare pas l'ensemble. S'il cela n'atteint pas tout à fait les standards allemands, des touches latines viennent rehausser la bonne impression générale.

Le volant, de taille et d'épaisseur idéales, offre une prise en mains parfaite et dispose de l'option chauffante. Des arrêtes aluminium courant sur les branches latérales et dessinant la branche inférieure ajourée sont du plus bel effet. Le bouton de démarrage est accolé au creux de l'arrête alu gauche et "ferrarise" l'ensemble. Les palettes au volant sont grandes et solidaires de la colonne de direction, parfaites pour les changements de rapports. En revanche, elles

pénalisent légèrement l'accès aux commodos qui auraient mérité un demi-centimètre de plus en longueur pour mieux tomber sous les doigts.

Les compteurs sont de petite taille, mais leur visibilité n'en est pas pénalisée. D'élégantes touches boisées courent le long du tableau de bord, des contreportes et habillent également le tunnel central. Dommage que celui-ci ne dispose pas d'une place pour y poser un smartphone. Les autres matériaux utilisés sont de très bon niveau, tant les plastiques souples que les cuirs. Les sièges en cuir noir Lusso sont confortables et suffisamment enveloppants pour presque tous types de conduites. Les appuie-tête sont frappés du logo de la marque. Certains passagers me signalent avoir été gênés dans leur confort par ce relief, mais il faut reconnaître que c'est superbement réalisé et que cela rehausse encore l'esthétique générale de cet intérieur.

Je remarque encore que le pommeau de vitesses est très facile d'accès et offre un sens de passages de rapports correctement orienté et que le système d'infodivertissement s'affiche sur un écran non tactile et se pilote via une molette. C'est complet, intuitif mais je note un léger manque de réactivité.



Sous le capot

Le Stelvio existe avec différents moteurs, un diesel de 180 ou 210 ch, un essence de 200 ou 280 ch et finalement le V6 essence de 510 ch pour la très désirable version Quadrifoglio. Pour l'occasion, nous avons hérité du 4 cylindres turbo avec 280 ch, le seul essence pour ce modèle First Edition. Ce dernier ne manque pas de vigueur avec tous les chevaux bien présents à 5'250 t/min ainsi que 400 Nm à 2'250 t/min. En revanche, je trouve qu'il manque d'allonge avec un rupteur annoncé à 6'100 t/min mais intervenant concrètement quelques centaines de tours plus tôt sur notre voiture de test.

La boîte associée est une excellente ZF à 8 vitesses avec mode séquentiel, pour moi l'une des meilleures transmissions automatiques du moment. Selon les trois

modes proposés et sélectionnables via la molette DNA (Dynamic, Natural, Advanced Efficiency), les rapports passent avec plus ou moins de douceur ou de célérité, toujours en cohérence avec le mode de conduite sélectionné.

La consommation annoncée est, comme d'habitude, largement dépassée lors de mon essai. Mais les mesures restent correctes au vu des prestations du véhicule et le contexte d'un essai complet. Ainsi la moyenne s'établit-elle à 11.61 l/100km variant entre des pics à 12.81 et 10.81 l/100km.



Au volant

Lorsque je me mets au volant du Stelvio, je me demande si cette sculpture sur roues est aussi avenante à conduire qu'elle est jolie. Je trouve très facilement une position de conduite agréable, suffisamment basse à mon goût pour un SUV, et je prends rapidement la tangente. Alors que, d'habitude, j'aime appréhender tranquillement un nouveau véhicule de test, pour cette fois, j'emmène mon Alfa illico direction quelques virages en direction de Saint-Cergue.

D'emblée je suis séduit par l'équilibre de l'auto. Le Stelvio est doté d'une répartition des masses idéales de 51% à l'avant et 49% à l'arrière, et cela se ressent tout de suite. Sans forcer l'allure et en demeurant sur le mode de conduite "Natural", j'enchaîne les premiers virages avec un bonheur non dissimulé. Le ressenti de la route n'est pas mauvais, le placement relativement précis, et cela s'améliore encore lorsque je bascule en mode "Dynamic". J'augmente quelque peu le rythme, l'auto demeure précise avec un roulis très bien contenue pour un SUV.

Les accélérations sont franches en sortie de virage et je place le Stelvio avec une précision rassurante en entrée de courbe. Bien entendu, le poids finit par se faire sentir en conduite vraiment appuyée, mais l'auto demeure saine malgré un sous-virage de plus en plus prononcé à mesure que la cadence augmente. Entre les modes "Natural" et "Dynamic", tandis que la réactivité du moteur s'améliore, les

passages de vitesses gagnent en promptitude. Ainsi je préfère laisser la boîte se gérer automatiquement sur “Natural” tandis que je la passe volontiers en manuel (un véritable mode manuel) sur la position “Dynamic”. C’est alors que je regrette le peu d’allonge moteur, me faisant régulièrement surprendre par le rupteur.

Durant la séance photo, je constate avec plaisir que la fougue du Stelvio est comparable aux accélérations d’une Audi SQ5 TFSI, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, disposant de quelques 74 canassons de plus, cela confirme mes bonnes impressions de départ.

Sur autoroute, cette voiture propose un confort de très bon niveau. Je peux enchaîner les trajets à la régulière grâce au régulateur de vitesse. Celui-ci est non-adaptif, mais je trouve que c’est un mal pour un bien. En effet, j’ai fini par ne plus apprécier les assistances qui déresponsabilisent trop le conducteur.

En ville, je constate que les dimensions du Stelvio sont plus contenues que ce qu’elles paraissent de prime abord et faciles à appréhender. Cette voiture est aisée à mener en milieu urbain. Seule sa largeur empêche de le parquer confortablement sur certaines places en épi un peu serrées.





Comme tout SUV 4×4 qui se respecte, le Stelvio mérite un petit tour sur neige. Ça tombe bien, il en est tombé passablement pendant mon essai. Je l’emmène d’abord direction Sainte-Croix et ses quelques routes de col bien blanches. Je sélectionne le mode “Advanced Efficiency”, recommandé non seulement pour

l'économie de carburant, mais également en conditions de faible adhérence. Tout devient alors plus doux, de la direction à la réponse moteur en passant par les changements de rapports. Un mode économe, certes, mais également bien adapté à ces conditions hivernales. Malgré la bonne couche de neige fraîche sur des montées franches, jamais la transmission du Stelvio n'est prise en défaut. Et en descente, j'ai l'occasion de constater que la fonction ad-hoc œuvre très bien.

Avec l'autorisation de l'importateur suisse, je puis emmener mon SUV sur la piste TCS des Diablerets. Sur ce circuit de neige et glace tout comme sur la route, le Stelvio se montre à son avantage. Du moins jusqu'au moment où je souhaite enrouler quelques virages en travers. Et là, déception, aucun moyen de désactiver les aides à la conduite, si bien qu'aucune remise de gaz n'est possible du moment que l'auto part en glisse. Au vu de l'équilibre du châssis et des qualités de la transmission, c'est vraiment dommage.

Avant de ramener la voiture à bon port, je me réconcilie avec elle le temps de quelques routes de cols que j'affectionne et voilà que rapidement j'apprécie à nouveau ce Stelvio à sa juste valeur.



Verdict

Aussi beau qu'efficace, le Stelvio Q4 de 280 ch est une réussite. Manquent quelques centaines de tours par minute au moteur et la possibilité de désactiver les béquilles électroniques pour en faire le must que je pourrais sérieusement envisager d'acheter. Je note avec plaisir que chacun de ses trois modes de conduite DNA est pertinent, au contraire de ce que je constate parfois sur d'autres véhicules.

Ce modèle va se frotter à une concurrence très rude sur un segment en pleine expansion, mais je ne doute pas une seconde qu'il possède toutes les qualités pour s'y tailler une place qu'il mériterait amplement. Et si certains jugent ses performances insuffisantes, ils peuvent se tourner vers le diabolique Stelvio

Quadrifoglio et ses 510 chevaux tirés d'un moteur Ferrari, dont nous ne manquerons pas de vous proposer un essai prochainement.

Si les premiers tarifs débutent à CHF 50'950.- (2.2 Diesel 180ch, propulsion), un Q4 First Edition tel que celui de notre test, se négocie à CHF 67'800.-. Pour le Quadrifoglio, le prix s'envole à CHF 104'500.- hors options, mais nous sommes clairement dans une autre catégorie de performances.





Prix et options – Alfa Romeo Stelvio Q4 First Edition

Prix de base : CHF 64'900.-

Peinture « Rouge Competizione » : CHF 2'550.-

Etriers de freins couleur Rouge : CHF 350.-

Prix TOTAL : CHF 67'800.-



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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de cet Alfa Romeo Stelvio Q4 First Edition, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique. Merci également à toute l'équipe de la piste TCS aux Diablerets pour leur accueil.








A lire aussi

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 boite "six" à malices

Essai – Alfa Romeo Giulietta : Romeo retrouve Juliette

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








Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com