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

Si la berline Giulia Quadrifoglio répond parfaitement aux passionnés de la marque, le Stelvio est lui plus dans l'ère du temps et permet à Alfa Romeo de conquérir une nouvelle clientèle. En alliant la bestialité de la première avec le coté pratique du second, il y de forte chance qu'on obtienne un résultat détonnant ! Il est temps pour nous de le vérifier en prenant les commandes du Stelvio Quadrifoglio.

- V6, biturbo, essence, 2'891 cm^3
- 510 ch à 6'500 t/min
- 600 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 283 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 1'830 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'702 x 1'955 x 1'681
- Conso. mesurée : 15.37 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 210 g/km (G)
- dès CHF 106'500.-, mod.essayé: CHF 113'150.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, François Cuany

Mon collègue qui avait réalisé l’essai de la Giulia Quadrifoglio il y a un peu plus d’un an ne refrène toujours pas son amour pour la berline italienne et, à ce jour, les compliments fusent encore. Pour ma part, à la même époque, j’avais opté pour la raison en découvrant sa petite sœur, la Veloce, et j’avais également été conquis. Cette dernière a l’avantage de disposer d’une transmission intégrale qui, pour une utilisation quotidienne tout au long des saisons, de surcroit dans notre pays, est un atout non négligeable.

Du coup, vous imaginez bien mon impatience face à la déclinaison Quadrifoglio du Stelvio qui propose d’une part une motorisation endiablée, à savoir un V6 2.9 biturbo de 510 ch, d’autre part les quatre roues motrices. En voiture pour un essai qui ne me laisse de loin pas de marbre.

A l’extérieur

Déjà sous le charme de la version normale, il me semble difficile de ne pas totalement craquer pour la robe de ce Quadrifoglio. Les attributs sportifs sont suffisamment expressifs sans pour autant être too much. Des ouïes d’aération sur le capot moteur, des pare-chocs plus agressifs, des bas de caisse spécifiques et

des ailes élargies, autant de petits détails qui font toute la différence. Certes la teinte « Misano Bleu » de notre voiture d'essai contribue largement à rendre l'auto désirable et très visible, preuve en est les têtes qui se retournent au fil de mes trajets. Il faut savoir être raisonnable à la conduite car c'est difficile de passer inaperçu, notamment aux yeux de la maréchaussée. Pour ma part, j'aurais plutôt opté pour le « Bleu Montecarlo » qui habillait la Giulia Quadrifoglio essayée l'été dernier, un brin plus discret quand même.

Pour renforcer son identité, outre les badges Quadrifoglio sur les ailes, on remarque immédiatement la quadruple sortie d'échappement et surtout les sublimes jantes 20 pouces noires qui laissent apparaître les généreux disques de frein et leurs pinces de couleur jaune (option à CHF 450.-).

Les avis sont unanimes, ce Stelvio est superbement bien dessiné, on ne peut que lui reprocher un arrière un peu massif et une garde au sol un peu trop haute. Toutefois, à mes yeux, il s'agit de l'un des plus beaux SUV du marché, une réussite à la hauteur des plus belles carrosseries italiennes qui marient parfaitement élégance et sportivité.

A l'intérieur

L'habitacle est lui aussi un bel exemple du savoir-faire italien et surtout il n'a rien à envier à la concurrence allemande qui caracole en tête du marché. Parole d'un ami Porschiste conquis par la finition et la présentation de cet intérieur qu'il trouve bien plus attirant que celui de son Macan GTS. Ayant réalisé l'essai de ce dernier en 2017, je ne peux que partager ses impressions. Alfa Romeo a véritablement fait très fort à ce niveau. La qualité est sans reproche, avec en plus un design des plus réussi qui arbore du cuir, de l'alcantara et un peu de carbone.

En prime, l'équipement de ce Stelvio Quadrifoglio est ultra complet avec tout ce que l'on peut attendre d'une voiture de ce rang de nos jours. Le système infotainement est réactif et dispose de toutes les dernières technologies. Je lui trouve un défaut quand même. Alors que son écran de 8.8 pouces est largement assez grand, l'affichage de la caméra de recul est lui beaucoup trop petit. On l'avait déjà relevé lors de nos précédents essais Alfa Romeo et, franchement, je ne m'y fais pas.

L'habitabilité est bonne, un espace généreux est proposé à tous les occupants avec un coffre offrant un volume de 525 litres. Ce n'est de loin pas le plus grand du segment, mais pour ma part, je m'en accommode, car la ligne de ce SUV fait qu'on lui pardonne pas mal de choses.

Un regret par contre, et ça j'ai de la peine à l'accepter, il n'est pas possible d'équiper le Stelvio Quadrifoglio d'un crochet de remorquage ! C'est vraiment

dommage car les amateurs de sportives sont à la recherche d'un véhicule tracteur qui correspond à l'image de leur passion. Espérons qu'Alfa corrige rapidement ce bémol, car la version « normale » du Stelvio permet elle de tracter 2'300 kg. Alors pourquoi pas le Quadrifoglio…

Petite déception à mes yeux, notre voiture d'essai ne dispose pas des sièges baquets Sparco proposés en option. Certes cela à un certain coût, CHF 3'800.-, mais ça colle tellement bien à l'image bestiale de l'engin qu'à mes yeux c'est quasi une obligation de les prendre.

Sous le capot

Pour animer ce diabolique SUV transalpin, comme je le disais en introduction de mon article, on retrouve la même motorisation que dans la Giulia Quadrifoglio. Pour rappel, ce V6 2.9 biturbo développé au sein de la prestigieuse marque cousine, j'ai nommé Ferrari, propose 510 ch à 6'500 t/min pour un couple de 600 Nm à 2'500 t/min. Il permet au Stelvio d'atteindre 283 km/h en vitesse de pointe et d'abattre le 0-100 km/h en 3.8 secondes. Grâce aux quatre roues motrices, c'est un dixième de mieux que la Giulia ! La transmission se fait toujours au travers d'une boîte automatique ZF à 8 rapports. A noter que ce Stelvio détient le record du SUV le plus rapide sur la mythique Nordschleife. D'ailleurs mon regret, à l'occasion de cet essai, est de n'avoir pas l'occasion d'emmener la voiture sur un circuit, rapide de préférence tel que celui de Dijon-Prenois.

Avec un poids de 1'830 kg en ordre de marche, soit un peu plus que la Giulia, le Stelvio est cependant largement moins bestial. Je soupçonne une cartographie moteur un peu moins pointue ayant pour objectif de satisfaire plus de monde et mieux correspondre à une utilisation quotidienne. Rassurez-vous, les performances sont quand même au rendez-vous, mais ce Stelvio sait aussi se montrer doux comme un agneau, j'y reviens dans un moment.

Même si ça peut paraître inutile sur un véhicule de ce tempérament, le fait que ça soit un SUV m'oblige à parler de consommation car bon nombre de clients vont s'en servir tous les jours. Alors que la fiche technique annonce une valeur de 9.0 l/100km en utilisation mixte, je mesure pour ma part une moyenne de 15.37 l/100km sur la durée de mon essai. L'ordinateur de bord affiche lui 15.0 l/100km sur les 1'200 km parcourus. Vous imaginez bien que je sollicite largement la cavalerie à disposition, c'est donc normal d'obtenir de tels chiffres. A noter que j'avais consommé 16.1 l/100km avec le Macan GTS alors qu'il ne dispose « que » de 360 ch, mais offre un châssis bien plus performant qui n'aide en rien à opter pour une conduite cool. Cela n'arrêtera pas les passionnés, en tout cas moi ça ne freinerait pas, tant le plaisir distillé justifie ce besoin d'essence.

Au volant

Ayant eu la chance de pouvoir conduire le Stelvio Q4 équipé du quatre cylindres de 280 ch, ainsi que la berline Giulia avec le même moteur et la Giulia Quadrifoglio, je me retrouve en terrain connu au volant de ce Stelvio Quadrifoglio. La prise en main est relativement facile, il faut juste assimiler la largeur du véhicule, un peu moins de 2 mètres, une caractéristique de plus en plus commune sur les voitures actuelles.

J’avale les premiers kilomètres et je suis assez surpris du tempérament plutôt lisse de l’engin. Certes, le sélecteur DNA est en mode « Natural », mais je m’attendais à plus de bestialité en regard de la berline du même sang.

Pour la forme j’essaie le mode « Advanced Efficiency » mais j’ai le sentiment que notre voiture de test y perd toute son âme. C’est bénéfique pour la consommation et la conscience, mais l’auto est complètement asthmatique, je n’en vois pas l’intérêt du moment qu’on opte pour le badge Quadrifoglio. Retour en « Natural », la voiture est au final suffisamment performante et l’amortissement se veut plutôt

confortable, parfait pour commuter entre Lausanne et Genève. Toutefois, là encore, je reste plutôt de glace, ça manque de vie !

Je passe donc rapidement en mode « Dynamic » et le Stelvio commence enfin à ouvrir son cœur. L'ambiance est plus sportive, toutefois la suspension reste très confortable et le comportement moteur, même sans pour autant changer manuellement les rapports, n'est pas trop extrême. En fait, à mes yeux, c'est ça le mode « par défaut » d'un Stelvio Quadrifoglio. Quand la première entrée d'autoroute est en ligne de mire, j'écrase l'accélérateur et me voilà catapulté sur la file de gauche à la vitesse de l'éclair ! Ah oui, les bien 510 chevaux sont bien présents sous le capot et lorsqu'on les sollicite ils répondent sans hésitation. C'est grandiose ! Bon, va falloir se modérer car on atteint tout aussi rapidement des vitesses non-avouables. Je regrette cependant une direction pas assez incisive à mon goût et je trouve toujours la mécanique un peu trop polie. J'ai connu des italiennes bien plus expressives, notamment la Giulia Quadrifoglio. En fait, comme je le disais au préalable, afin de rendre l'auto utilisable de tous, les ingénieurs ont dû gommer en partie le côté démoniaque qui anime la berline.

Du coup, je n'en suis que plus tenté de switcher en mode « Race ». Les avertissements sont de mises et je ne peux ignorer que les assistances électroniques sont désactivées. La sonorité de l'échappement confirme que j'ai réveillé le diable. Ah ben voilà, il chante enfin correctement ce Stelvio ! Du coup, je reste sur mes gardes et c'est avec prudence que je repousse les limites.

Un passage sur la piste du TCS à Cossonay me permet de découvrir en toute sécurité le tempérament enfin révélé de ce Stelvio Quadrifoglio. Alors que la Giulia demande des notions avancées de pilotage, le grand frère est lui plus facilement domptable. Grâce à la transmission intégrale, la puissance passe parfaitement au sol et le comportement routier n’est pas traître. Attention quand même aux excès de confiance, le poids se fait ressentir rapidement, il faut savoir le manier avec douceur sous peine de vite en perdre le contrôle.

Maintenant que j’ai fait plus ample connaissance avec notre Quadrifoglio d’essai, j’opte plus régulièrement pour le mode « Race » car c’est quand même là que le véritable tempérament de ce Stelvio donne sa pleine mesure et fait sens. En repassant sur certaines routes chères à mes différents tests, je découvre tout le potentiel de ce super SUV. Le châssis est très performant, le moteur plus que généreusement fourni, une alliance qui offre à ce Stelvio Quadrifoglio une âme unique. Quel régal ! Certes, le poids se fait quand même un peu ressentir et la garde au sol un peu haute n’offre pas l’efficacité d’un Macan, mais l’ensemble est véritablement plaisant avec des performances phénoménales. Je regrette juste cette direction qui manque de fermeté et qui ne remonte pas parfaitement le feeling de la route. A ce jeu, un Jaguar F-Pace fait mieux, ce qui me rend impatient d’en découvrir la version SVR.

Je termine sur un point qui me subjugue totalement… le toucher de la pédale de freins. Tout d’abord l’efficacité du freinage est exceptionnelle, même en descente de col, mais surtout à la moindre pression sur la pédale, la décélération est d’une

intensité hors du commun. Au premier stop je me retrouve quasiment dans le pare-brise alors que je ne fais qu'effleurer la pédale. Le grip est direct, avec une bonne puissance et une performance sans faille. Je suis fan et j'aimerai que ça soit ainsi sur toutes les voitures, en tout cas toutes celles qui revendiquent une identité sportive.

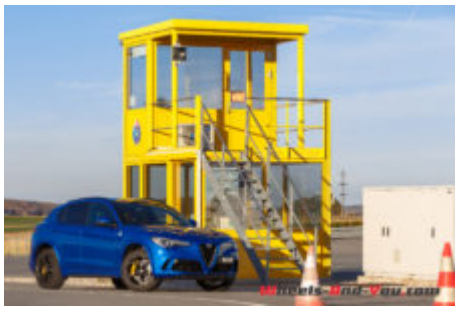
Verdict

Pas vraiment nécessaire de préciser combien il est difficile de rendre ce Stelvio. Bien sûr c'est fréquent lorsqu'on essaie des super-sportives ou d'autres autos très attachantes, mais c'est souvent des voitures dont l'utilisation reste limitée, alors

que là, ce Stelvio Quadrifoglio est parfait pour tous les jours.

Même son prix est relativement raisonnable à la vue des prestations et des performances proposées. L'addition débute à CHF 106'500.- et prévoyez de rajouter environ CHF 10'000.- pour les options qui vont bien, un peu plus si vous craquez pour les sièges baquets. D'accord, pas tout le monde peut mettre plus de CHF 100'000.- dans une voiture, mais le marché suisse n'est pas avare d'une telle clientèle. Cette dernière s'obstine pourtant à limiter ses choix à la concurrence germanique, Porsche Macan et Audi SQ5 en tête. Cependant, ces autos sont largement moins envoûtantes et leurs tarifs respectifs sont bien plus élevés ! Entre les deux, le Jaguar F-Pace SVR viendra surement animer encore un peu plus le marché des « non-allemandes » et c'est une bonne chose. Nous nous réjouissons de vous proposer un essai pour voir ce que ça donnera.

Pour finir sur le Stelvio, si vous n'allez pas jusqu'à succomber au Quadrifoglio, je vous rappelle que le « normal » est déjà super intéressant. N'hésitez pas à relire notre essai publié en début d'année. Enfin, moi je craquerais quand même bien pour le Quadrifoglio… c'est bientôt Noël, on y croit.



<u>Prix et options – Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio</u>

Prix de base : CHF 106’500.-

Prime Quadrifoglio : CHF -2’000.-

Vitre teintées : CHF 400.-

Barres porte-tout noires : CHF 350.-

Toit ouvrant électrique Alfa Sky Window : CHF 1’700.-

Etriers de frein couleur « Jaune » : CHF 450.-

Peinture métallisée « Bleu Misano » : CHF 1’000.-

Pack Power Seats QV : CHF 1’500.-
(Chauffage des sièges avant à 3 niveaux de température, Réglage de la largeur du dossier, Sièges avant à réglage électrique avec 8 possibilités de réglage et fonction de mémorisation, Volant chauffant)

Système sonore Harman Kardon avec 14 haut-parleurs (900W) et éclairage ambiant : CHF 1’400.-

Kit fumeurs : CHF 50.-

Filet à bagages pour le coffre : CHF 100.-

Séparateur du compartiment à bagages, longitudinal : CHF 100.-

Prise de courant dans le coffre à bagages : CHF 100.-

Adaptive Cruise Control : CHF 1’200.-

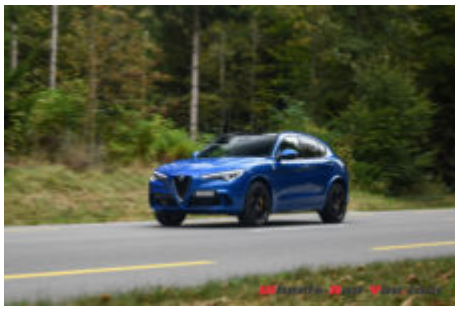
Prix TOTAL : CHF 113’150.-

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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de cet Alfa Romeo Stelvio

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

Merci également à toute l’équipe du Centre Vaudois du TCS à Cossonay pour leur accueil et leur collaboration à l’occasion de notre séance photos.



<u>A lire aussi</u>

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 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

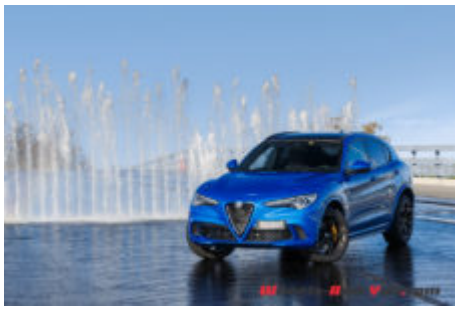
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com