Loisirs – FCA Group Winter Training : Le plaisir de la neige sous différents angles

Une invitation à venir tester en conditions hivernales la gamme du FCA Group (Fiat, Jeep, Alfa Romeo et Abarth) ne se refuse pas ! Nous nous rendons donc à St. Moritz ou, pour être plus précis, sur le magnifique terrain de jeu tracé sur neige et glace à Samedan.



Texte et photos : Frédéric Tournier

Malgré de véritables conditions hivernales, froid glacial et neige tombant quasiment sans discontinuer toute la journée, FCA Switzerland SA nous organise un accueil très chaleureux. Au programme, une trentaine de voitures des différentes marques du groupe afin de parcourir plusieurs ateliers qui nous permettront de mettre en exergue le comportement des autos en conditions extrêmes. Ce Winter Training 2017 est avant tout un événement organisé pour les clients, en voiture donc tester les véhicules dans la peau d'une personne lambda.













Déroulement de la journée

En tout premier lieu, et pour que nous puissions nous « faire la main », un slalom assez large nous est proposé. Pris à vitesse relativement basse, il ne présente pas de difficultés particulières mais permet de cerner très rapidement le travail efficace de l'électronique qui équipe nos voitures. C'est d'autant plus vrai qu'après les premiers passages, la neige tassée laisse place à une belle glace bien vive. L'ESP fait actuellement partie de la dotation de série de la plupart des modèles et des marques du marché. Nous avons tendance à oublier qu'au quotidien, cette béquille technologique nous sort de situations qui pourraient devenir dangereuses, voire potentiellement catastrophiques.







Nous nous dirigeons ensuite vers l'atelier freinage / évitement d'obstacle. L'ABS, tout comme l'ESP, fait partie de ces technologies de sécurité dont tout conducteur dispose mais auxquelles il ne fait plus vraiment attention. C'est très ingrat, surtout considérant la sécurité active que cela apporte.

Lancé à une vitesse constante de 65 km/h, le freinage en ligne droite n'appelle pas de commentaire particulier si ce n'est que le poids (j'en reparlerai plus tard) a une incidence directe sur la distance de freinage. On n'arrête pas un Jeep Grand Cherokee de 2,5 tonnes aussi rapidement qu'une Fiat Panda 4×4 d'à peine plus d'une tonne…

L'évitement d'un obstacle en freinant d'urgence est très impressionnant en termes de résultats, mais aussi en termes de sensations. L'ESP intimement couplé à l'ABS assiste les manœuvres du conducteur de manière tellement efficace que, quel que soit ce dit conducteur ou la voiture utilisée, aucune sortie de route n'est à déplorer lors de cet atelier.

Plus impressionnant encore : l'évitement d'obstacle à 65 km/h sans freiner. Les mains positionnées à 10h10, un simple coup de volant (sans bouger les mains) dans un sens puis dans l'autre suffit. Il faut le tester dans ce genre de conditions pour se rendre compte qu'en situation hivernale de simples gestes peuvent permettre de rester sur la route.

J'encourage donc toute personne à suivre des cours de conduite en conditions hivernales pour se rendre compte des capacités de sa voiture et aussi pour

apprendre les bons gestes, les aides électroniques étant d'autant plus efficaces que les réflexes sont justes.

Pour clôturer une matinée déjà bien étoffée, un atelier fort ludique nous est proposé. Sont organisés en parallèle, une ligne droite d'accélération, un slalom pour le retour et une zone d'arrêt limitée appelée le garage. Le premier arrivé et stoppé dans le garage gagne (pour le fun). Simple, efficace, ludique et surtout parfait pour analyser le travail des assistances électroniques : le contrôle de traction pour l'accélération, l'ESP pour le slalom et l'ABS pour l'arrêt.







L'après-midi, nous prenons la route avec la gamme Jeep pour nous rendre dans une carrière et nous adonner aux joies du franchissement. Plus sérieusement, les sévères pentes proposées, bien que fort impressionnantes, sont facilement franchies grâce à l'aide au démarrage en côte et surtout grâce au Downhill Control System. La réputation de la marque n'est plus à faire quand on parle de franchissement. Cependant, au volant d'un Grand Cherokee, les capacités de démarrages en côte et de maitrise de descentes vertigineuses (en gérant la trajectoire à l'accélérateur) sont tout simplement bluffantes. Rien ne l'arrête au point où, dans la majorité des cas, aucun conducteur n'utilisera jamais 100% du potentiel de la voiture. Attention cependant à ne pas être trop téméraire. Bien que secondé très efficacement par les assistances électroniques, un Grand Cherokee pèse quand même 2,5 tonnes et il y aura un moment où, les lois de la physique étant ce qu'elles sont, l'électronique ne fera pas de miracles… Ceci reste d'ailleurs vrai pour tous les SUV du marché, le poids étant l'ennemi n°1 de

l’efficacité sur route.

La fin de journée s’achève en apothéose pour le fan de conduite que je suis avec un immense slalom que nous parcourons aux vitesses que nous voulons. Du plaisir à l’état pur, avec les dérives les plus folles et les angles les plus improbables.







Les voitures à disposition

– Alfa Romeo Giulia Veloce

Je pense que personne ne me contredira, la première chose qui me saute aux yeux, c’est la beauté de sa ligne ! Difficile de ne pas tomber sous le charme… mon collègue l’avait déjà relevé lors de notre première prise en main. Disponible en version Q4, avec à choix le diesel de 210 ch et l’essence de 280 ch, la Giulia est une berline plaisante à regarder et à piloter. Dans ces conditions hivernales, cette quatre roues motrices est d’une efficacité redoutable et apporte une réelle alternative aux productions allemandes. Difficile à prendre en défaut avec toutes les assistances électroniques, elle devient plaisante une fois déconnectée de ses béquilles électroniques. Cependant, on reste sur sa faim à l’amorce des dérives que l’on rêve interminables mais qui sont brutalement stoppées par les garde-fous. Certes le niveau de qualité de finition n’est pas encore tout à fait au niveau de la concurrence germanique, mais les efforts apportés et la pléthore d’équipements proposée font d’elle une berline à évaluer lors d’un potentiel futur achat. Nous aurons l’occasion d’y revenir puisque nous vous proposerons prochainement des essais complets de la Giulia Veloce 4×4 avec le moteur essence de 280 ch et de la démoniaque Giulia Quadrifoglio avec ses 510 ch.

– Fiat Tipo Station Wagon
Présentée en version break 1.6 Multijet II avec la transmission automatique à double embrayage, la Tipo en offre pour son argent, au propre comme au figuré, puisque qu'elle a été conçue en résolvant l'équation de la valeur d'une automobile par son prix, ses caractéristiques et ses équipements. Je n'ai malheureusement pas l'opportunité de prendre le volant de la Tipo lors de cette journée, mais un essai complet sera proposé prochainement sur Wheels And You.

– Fiat 500 X
Présentée dans sa version Cross Plus, dans un magnifique bleu nuit avec des insertions rouge, la 500X campée sur ses grandes roues dans la neige en jette. Là non plus je n'ai pas l'occasion d'en prendre les commandes lors de cette journée, mais vous retrouverez plus de détails sur l'essai réalisé l'année passée par un de mes collègues.

– Fiat Panda 4×4 Cross
Soyons francs ! C'est la voiture la plus basique et la plus compacte de tous les véhicules mis à notre disposition. Mais pas la moins efficace et pas la moins performante du haut de ses 90 ch. Véritable couteau suisse qui grimpe aux arbres (même enneigés), cette voiture, avec ses quatre roues motrices et son poids très contenu d'à peine 1.1 tonne, est la meilleure des compagnes en conditions hivernales. D'une efficacité redoutable, elle est loin d'être ridicule dans le slalom parallèle face à des concurrentes bien plus grosses et bien plus puissantes, mais aussi bien plus lourdes. La preuve que la taille ne compte pas toujours.

– Abarth 124 Spider
Une propulsion de 170 ch avec des pneus neige sur une piste glacée… Tout un programme ! Pour être honnête, si votre plaisir est la glisse et les dérives, ne cherchez pas plus loin, cette Abarth 124 Spider est faite pour vous. Certainement pas la plus efficace, surtout par rapport aux 4×4 présents, mais en termes de sensations, elle n'a rien d'une avare… Confortablement installé dans un intérieur couvert d'alcantara, le court levier de vitesse sportif bien en main, vous n'avez plus qu'une envie : lâcher les gaz et faire des dérives. Le look, notamment la couleur bi-ton avec capot noir mat, ajoute cette touche de « regardez-moi, j'ai un jouet sympathique », et le son de l'échappement travaillé spécialement par les ingénieurs maison donne ce petit frisson qui vous remonte le long de la colonne vertébrale… Un délice ! Malgré des aides électroniques bien trop castratrices pour l'exercice, nous en sommes tous ressortis avec la « banane ». Vous aussi

vous voulez en savoir plus à son sujet, pas de souci, la rédaction de Wheels And You a prévu un essai complet avec un programme très intéressant, il faudra juste un peu de patience. En attendant, nous vous proposerons de découvrir sa petite sœur badgée Fiat.

– Jeep Renegade
Trois niveaux de finition (Trailhawk, Limited et Powerplay) et deux moteurs (1.4 essence de 140 ou 170 ch et 2.0 diesel de 120, 140 ou 170 ch) composent la gamme actuelle. Je n'ai pas testé le Renegade à cette occasion, mais vous pouvez relire notre essai réalisé il y a bientôt deux ans lors de son arrivée sur le marché. Equipé des quatre roues motrices et du système d'assistance Select-Terrain, le Renegade est bien évidemment totalement apte à toutes les excursions possibles dans les conditions que nous avons rencontrées lors de cet évènement.

– Jeep Cherokee
La gamme s'articule autour de trois niveaux de finition et de deux moteurs (diesel 2,2 litres de 200 ch et essence 3,2 litres de 272 ch). Exclusivement disponible en 4 roues motrices et boite automatique, le Cherokee de base est équipé du Select-Terrain, alors que le Trailhawk se distingue en offrant le Select-Speed Control qui, en agissant sur le pilotage de l'amortissement et le programme de stabilité électronique, apporte une traction optimisée quelles que soient les conditions de route. Je vous invite à relire notre essai complet publié l'année passée.

– Jeep Grand Cherokee
Les exemplaires étant nombreux à notre disposition, mon choix se porte sur les déclinaisons SRT et Trailhawk. Après notre essai réalisé en 2014, plus vraiment la peine de présenter le SRT. Sous le capot, un V8 de 6.4 litres développant 468 ch qui permet à ce Grand Cherokee d'abattre le 0-100 km/h en moins de 5 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 257 km/h. Terrifiant, tout comme le son qui à lui seul fait accélérer votre pouls et sa face avant agressive (millésime 2017) incorporant de nouvelles prises d'air pour améliorer le refroidissement du V8. C'est le 4×4 des superlatifs, et ce n'est pas la consommation affichée au tableau de bord qui dira le contraire, même si, je dois l'avouer, je n'hésite à malmener la pédale de droite.

Plus modeste mais pas pour autant inintéressant, le Trailhawk équipé d'un V6 3.6 litres de 286 ch est mon compagnon notamment pour l'atelier franchissement. Très confortable, spacieux et bien équipé, c'est un partenaire de voyage fidèle qui

permet de sortir des sentiers battus sans ennuis. Annoncé comme version aux capacités de franchissement les plus élevées du SUV Jeep, le Trailhawk est tout simplement bluffant pour ses aptitudes à se mouvoir sur des pentes ahurissantes : démarrages en côte sans broncher (merci à l'assistance aux démarrages en côte, au différentiel central et aux trois autobloquants), traction jamais prise en défaut, suspension pneumatique apportant confort tout comme améliorant la motricité et, surtout, le nouveau Select-Speed Control. Petite astuce si vous voulez augmenter vos dérives sur la neige, réglez le sélectionneur sur Sand.

– Jeep Wrangler

Quel plaisir de monter dans ce modèle rustique mais emblématique de la marque. Comme inscrit sur le tableau de bord : since 1941. Tout un programme. Certes, la position de conduite décentrée, la finition d'un autre temps et la conception ancienne peuvent faire sourire, voire faire fuir certains clients potentiels. Mais quelle gueule et quelle efficacité ! Rien ne l'arrête. Et dans cette livrée 2017, équipée du 6 cylindres de 284 ch, des différentiels électroniques bloquants avant et arrière le Wrangler reste, depuis l'arrêt du Land Rover Defender, le dernier vrai véhicule de franchissement. N'hésitez pas à relire notre essai complet.













Conclusion

Cette expérience proposée par le FCA Group est vraiment intéressante à tout point de vue grâce notamment à la diversité des véhicules essayés et aux conditions rencontrées. Comme je l'ai dit au préalable, je recommande à tous les conducteurs de découvrir le comportement de leur(s) voiture(s) sur de tels revêtements. En fait, ça devrait même faire partie de la formation dispensée aux jeunes conducteurs.

Cependant, j'ai une doléance importante adressée à tous les constructeurs automobiles que je tiens à partager avec vous. Je comprends que pour un conducteur lambda ainsi que pour l'utilisation normale que nous faisons de notre voiture, les assistances électroniques sont des aides indispensables qui apportent confiance et assurance lors des déplacements quotidiens, qui plus est, lorsque les conditions de route se font difficile. Elles permettent aussi d'améliorer drastiquement les statistiques de la sécurité routière. Mais où est le plaisir pour la petite tranche de la population (dont je fais partie) et pour qui voiture rime aussi avec plaisir ? Nous le savons tous, le poids est l'ennemi de la performance et l'électronique devient vite castratrice donc frustrante. Alors Messieurs les constructeurs, s'il vous plait, proposez-nous aussi des voitures légères (la plupart des SUV du marché atteignent, voire dépassent les 2,5 tonnes…) et dont on pourrait déclencher (totalement) toutes les aides électroniques… Histoire de pouvoir de temps à autre se faire plaisir sur des terrains de jeu aussi passionnants qu'à Samedan. Merci d'avance.







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour l'invitation à ce Winter Training 2017, ainsi qu'à toutes les personnes présentes à Samedan pour leur encadrement.










SNOW TRAINING
SAMEDAN
2017
CHEROKEE
Wheels-And-You.com




SRT


VELOCE
Wheels-And-You.com


NIGHT EAGLE


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com