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

Alors que la marque au trèfle propose sa berline Giulia depuis 2015 et son SUV Stelvio depuis 2017, certaines voix s'élevaient pour regretter quelques lacunes dans leur équipement et leurs dispositifs de sécurité active. Alfa Romeo les a entendues et propose une importante mise à niveau sur les versions 2020.

- 4 cylindres, diesel, 2'143 cm^3
- 160 ch à 3'250 t/min
- 450 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 221 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'429 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'643 x 1'860 x 1'411
- Conso. mixtte : 5.8 l/100 km
- Emissions de CO_2 : 153 g/km (A)
- dès CHF 40'900.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Wheels And You a été invité à découvrir les nouvelles moutures de ces deux modèles phares, les plus importants de la gamme, à l'occasion de l'événement Winter Snow Training Alfa Romeo à St-Moritz. Sur une piste enneigée, le constructeur démontre ainsi l'attention que la marque confère au plaisir de conduire ses véhicules.

Esthétique

De l'extérieur, rien ne change, vous ne distinguerez pratiquement aucune différence. D'ailleurs, pourquoi changer un coup de crayon à la réussite indéniable, reconnue sur l'ensemble des marchés cible de la marque ?

Il faut s'asseoir dans l'auto pour découvrir certaines évolutions très attendues, à commencer par un écran central 8.8″ désormais tactile. C'était l'une des principales critiques remontées du marché alors que la concurrence cède désormais presque unanimement à la mode du tactile. Toujours parfaitement intégré dans la planche de bord pour en conserver l'esthétique racée, il se commande désormais du bout du doigt. Pour autant, la molette de commande rotative, située derrière le levier de commande de boîte, demeure et évolue même pour un usage facilité. Je trouve personnellement l'ergonomie de cette dernière bien plus agréable que l'écran tactile qui nécessite de le regarder en permanence pour se promener dans les menus.

Entre les deux cadrans de compteurs qui demeurent analogiques, un nouvel écran de 7.5″ trouve sa place, qui dispense quantité d'informations au conducteur. Il permet notamment de contrôler de nouvelles assistances de sécurité actives dont l'absence était quelque peu décriée ; c'est là l'évolution majeure de ce millésime 2020. Les deux modèles disposent maintenant du maintien actif de voie, d'un régulateur de vitesse intelligent, d'un assistant de conduite en bouchon et même d'une conduite autonome de niveau 2. La reconnaissance des panneaux de

circulation, la détection de perte d’attention du conducteur, l’avertisseur d’angle mort ou encore le freinage d’urgence assisté sont également présents pour une panoplie d’assistances désormais complète.

Apparaissent également quelques évolutions liées à l’infotainment : un hotspot Wifi qui permet aux occupants de se connecter durant le voyage. Diverses applications My assist, My remote, My car, My navi qui proposent au propriétaire la commande de toute une série de paramètre à distance, de retrouver son véhicule dans un parking, etc. La sonorisation évolue également et propose une qualité de son véritablement excellente.

Globalement, en termes d’équipements passifs et actifs, les Giulia et Stelvio rejoignent leurs principales concurrentes et surpassent même certaines d’entre elles. Kimi Raikkonen les présente actuellement dans une campagne de publicité presse et TV.

Sous le capot

Pas d’évolution notoire sous le capot pour des motorisations déjà performantes et appréciées. Alors que le Stelvio ne demeure disponible qu’avec la transmission à quatre roues motrices Q4, la Giulia est quant à elle disponible soit en propulsion Q2 ou traction intégrale Q4. Le système Torque Vectoring optimise en temps réel la motricité de chaque roue indépendamment et remplace les différentiels autobloquants.

Côté motorisation, la Giulia propose toujours le choix entre trois propulseurs diesel – 2.2 l de 160 ou 190 ch (2RM) ou 280 ch (4RM) – et deux moteurs essence – 2.0 l de 200 ch (2RM) ou 280 ch (4RM) – tous avec une transmission automatique à 8 rapports contrôlable par des palettes fixes sur la colonne de direction à l'ergonomie optimale. Quant au Stelvio, il est proposé en Suisse avec quatre motorisations : deux diesels de 190 et 201 ch et deux propulseurs essence de 200 et 280 ch. Je n'ai volontairement pas parlé des déclinaisons Quadrifoglio, ces dernières n'ayant pas bénéficié pour le moment de cette intéressante refonte.

Une nouveauté tout de même : la gamme 2020 inclut des services gratuits durant 5 ans ou 100'000 km.

Au volant

C'est donc sur une piste enneigée que j'ai eu la possibilité de découvrir les éditions 2020 de ces best sellers. Et force est de constater que l'objectif du plaisir de conduite, déjà vérifié lors de nos différents essais du Stelvio et de la Giulia, est réel sur cette surface à faible adhérence aussi.

L'équilibre général est excellent grâce à une répartition des masses 50-50 optimale. La motricité des quatre roues est bien gérée par l'électronique et les pneus neige passent parfaitement la puissance au sol. L'ABS répond correctement et le train avant est plutôt incisif.

En choisissant le mode Dynamic, l'électronique autorise même une certaine dérive. Toutefois, avec l'obligation pour tout nouveau véhicule d'être désormais équipé d'un contrôle de trajectoire ESP, il n'est plus possible de déconnecter ce dernier pour se faire plaisir sans les assistances. Si ça ne change guère la donne sur route sèche, j'avoue avoir été un peu déçu de ne plus pouvoir les désactiver et ainsi pouvoir juger du réel équilibre châssis. Dès la voiture franchement placée en glisse, l'électronique coupe les gaz jusqu'à ce que la glisse se résorbe ; frustrant comme tout ! Ce n'est qu'en prenant le volant d'un Stelvio dans sa version

Quadrifoglio MY2019 avec son V6 biturbo de 510 ch que j'ai pu retrouver de réelles sensations de glisse en supprimant l'action de l'électronique.

Verdict

Malheureusement les Giulia et Stelvio n'ont pas rencontré le succès escompté depuis leur lancement, à cause sans doute d'une réputation de mauvaise fiabilité que la marque Alfa Romeo traîne depuis les années 80 et dont elle n'est pas encore parvenue à s'affranchir, mais également des équipements qui, en comparaison directe, n'atteignaient pas le niveau de la concurrence.

Aujourd’hui Alfa Romeo corrige le tir avec ses versions 2020 qui disposent désormais de toutes les dernières assistances de sécurité active et d’un interface davantage en accord avec son temps.

Disponibles dès à présent à des prix compétitifs, dès CHF 40’900.- pour la Giulia et CHF 45’900.- pour le Stelvio, ces deux modèles n’en sont que plus désirables pour qui souhaite rouler avec le Cuore Sportivo.

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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour l’invitation au Winter Drive Training Alfa Romeo et la présentation de ces nouveaux modèles 2020 de la Giulia et du Stelvio.

A lire aussi

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 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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com