

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

Roi de trèfle

Lancé en 2017, l'Alfa Romeo Stelvio avait la double charge d'incarner l'arrivée de la marque parmi les SUV, tout en confirmant le renouveau technologique inauguré par la Giulia. Il est bientôt arrivé à mi-carrière et après un léger remaniement l'an dernier, nous prenons le volant de la version de pointe Quadrifoglio.



L'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio est très certainement l'un des SUV les plus exaltants dans sa gamme de prix.

L'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio est très certainement l'un des SUV les plus exaltants dans sa gamme de prix. Il a d'ailleurs été récompensé à de nombreuses reprises pour ses prestations, au nez et à la barbe de productions allemandes tout aussi affûtées. En fin d'année 2020, Alfa Romeo lui a apporté quelques modifications mineures sur le plan du style, mais plus importantes s'agissant de l'électronique embarquée. Les mauvaises langues diront qu'elles auraient dû faire partie de la dotation au lancement du modèle.

Cœur toujours sportif

Commençons ce tour d'horizon par ce qui ne change pas: le moteur. Le bloc V6 biturbo concocté par les sorciers de Ferrari officie toujours sous le capot. Il développe 510 ch et 600 Nm, catapultant notre SUV de 1930 kg en ordre de marche de 0 à 100 km/h en 3,8 s pour une vitesse de pointe de

283 km/h. Pas besoin de plus. Cette cavalerie passe au sol sur les 4 roues – lorsque nécessaire – au moyen d'une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. En conditions optimales, le Stelvio Quadrifoglio est une propulsion.

Discrètes retouches

Esthétiquement, le dernier millésime du Stelvio Quadrifoglio se distingue par des feux arrière translucides et les monogrammes du modèle teintés en noir. En option, l'échappement Akrapovic (6000.- francs tout de même) accentue le look sportif avec ses canules entourées de carbone. A l'avant, l'applique intérieure en V de la calandre se pare de noir, tout comme les rétroviseurs, ou alors en carbone en option.

A l'intérieur, Alfa Romeo a discrètement redessiné la console médiane et enlevé les plastiques de différentes textures qui entouraient les commandes. On gagne assurément

en qualité perçue, bien que la mouture précédente ait déjà été de très bon niveau. Le sélecteur de vitesse se pare désormais de cuir et ses plastiques sont de meilleure qualité. Pour le reste, cuir, Alcantara et carbone se marient pour créer une atmosphère soignée et résolument sportive.

Plus de techno

C'est sur l'équipement électronique que le Stelvio fait de nets progrès. L'écran d'info-divertissement de 8,8 pouces est maintenant tactile, son interface est aussi améliorée et de nouveaux menus font leur apparition. En revanche, l'image de la caméra de recul reste de petite taille et une vue à 360°, un standard sur les SUV, brille encore par son absence. Entre les cadrans analogiques de l'instrumentation, l'écran de l'ordinateur de bord affiche désormais les systèmes d'assistance pour la conduite autonome de niveau 2 (maintien de voie, contrôle d'angle mort,



Cuir, Alcantara et carbone se marient pour créer une atmosphère soignée et résolument sportive.

régulateur de vitesse adaptatif et lecture des panneaux). Si cette mise à jour technologique est bienvenue, il pourrait manquer aux *geeks* un affichage tête haute, ou des possibilités de connectivité plus avancées – et pas toujours très utiles – qu’offre la concurrence. Mais à bord du Stelvio Quadrifoglio, l’essentiel est ailleurs.

Piqué au jeu

C’est assurément derrière le volant que le Stelvio dévoile sa quintessence. Moteur et boîte de vitesses travaillent de concert et avec à-propos dans chacun des 4 modes de conduite, de plus sage au plus déluré. L’amortissement, forcément typé sport, reste malgré tout prévenant et convient aussi aux voyages au long cours. Ce d’autant que dans les modes plus sportifs (Dynamic et Race), il est possible d’assouplir les suspensions

au moyen de la touche dédiée. Bien vu! La plate-forme du Stelvio, qu’il partage avec la Giulia, est probablement l’un des meilleurs châssis de la production automobile actuelle. Mais à l’inverse de la Giulia Quadrifoglio, très dynamique et joueuse, le Stelvio Quadrifoglio fait montre de plus de sagesse. En vraie propulsion, les sensations sont présentes, le train arrière est mobile mais l’électronique, même «débranchée» en mode Race, ne laisse que très peu de latitude à la glisse. Juste ce qu’il faut pour se placer avec célérité pour le virage suivant dans les enchaînements serrés. La raison en est probablement la transmission intégrale Q4, qui transfère jusqu’à 50% du couple sur les roues avant à la moindre perte d’adhérence des roues arrière. Il n’empêche, l’agrément et le plaisir de conduite sont bien au rendez-vous. La masse, juste en-dessous des 2 tonnes, est

un avantage et sa répartition idéale sur ce châssis rigide donne l’impression d’avoir pris place dans une berline sportive plus que dans un SUV. S’y ajoutent la direction directe, le toucher de route, le roulis parfaitement maîtrisé, le freinage indestructible et la sonorité envoûtante de l’échappement. Tous les ingrédients typiques d’Alfa Romeo sont là.

Proposé à partir de 99 671.- francs (offre en cours jusqu’au 31.12.2021), l’Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio se positionne en outsider de choix face aux BMW X3 M (480 ch) affiché 116’900.- francs et X3 M Competition (510 ch) proposé dès 127’560.- francs ou les Mercedes AMG GLC 63 et 63 S respectivement à 113 000.- et 122 200.- francs. Sans oublier que dans la plus pure tradition allemande, puiser dans une liste des options abyssale est une impérieuse nécessité et fait allègrement grimper la note finale. ■

JÉRÔME MARCHON

GROS PLAN

On aime



L’échappement signé Akrapovic, qui ponctue une conduite dynamique de borborygmes et pétarades, en plus de sublimer la sonorité rauque du V6.

On aime moins



Le toit panoramique, en option, qui augmente le niveau du bruit ambiant dans l’habitacle.

FICHE TECHNIQUE

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

Moteur ICE, cylindrée, carburant	V6 biturbo, 2891 cm3, essence
Puissance max. / régime	510 ch (375 kW) à 6500 tr/min
Couple max. / régime	600 Nm de 2500 à 5500 tr/min
Transmission	BVA 8 rapp., 4x4
0 à 100 km/h	3,8 s
Vitesse max.	283 km/h
Poids à vide (DIN) constr. (mesuré)	1830 kg (1930 kg)
Consom. moy. constr., WLTP (mesuré)	11,8 (11,6) l/100 km
CO2 (WLTP)	267 g/km
Dimensions (L x l x h / Empattement)	4702 x 1955 x 1681 / 2818 mm
Prix de base	99’671.- CHF jusqu’au 31.12.2021 (prix catalogue : 111’990.- CHF)

Davantage d’images

