

Alfa Romeo Giulia et Stelvio Quadrifoglio

Duo de charme

Les Alfa Romeo Giulia et Stelvio Quadrifoglio, versions de pointe de ces deux modèles, ont profité d'améliorations technologiques à l'occasion du récent restylage. L'occasion de se (re) glisser derrière le volant de ces deux références.



ALFA ROMEO

Deux divas...

Quand on roule en Alfa Romeo, on ne se déplace pas, on vit les trajets. Certains riront probablement en se référant à la réputation historique du manque de fiabilité ou d'une qualité discutable des productions de la marque par le passé. Mais le temps passe, les choses changent et les Giulia et Stelvio sont d'admirables machines à sensations qui, après huit ans de carrière, tiennent encore le haut du pavé. Et ce sans rougir!

Nouveau regard

Dans la foulée du restylage des versions «civiles» des Giulia et Stelvio en 2022, les versions Quadrifoglio y ont eu droit dans un second temps. L'élément le plus visible de cette mise à jour concerne les optiques avant, intégrant une nouvelle signature à trois LED, comme le reste de la gamme. Les feux arrière sont également nouveaux. Pour le reste, les Quadrifoglio n'ont pas pratiquement pas changé. A l'intérieur, le carbone verni laisse place à un carbone 3D

pour les placages. Le conducteur fait maintenant face à une instrumentation LCD d'un seul tenant sous la casquette. L'écran de 12,3 pouces est personnalisable et modulable selon le mode de conduite choisi. On gagne assurément en modernité.

L'essentiel est invisible pour les yeux

Mais Alfa ne s'est pas contenté de remaquiller ses deux divas. La mécanique en a aussi bénéficié. Tout d'abord, le V6 biturbo voit sa puissance passer de 510 à 520 ch. Ensuite, au niveau du châssis, les deux modèles abandonnent la technologie de répartition vectorielle du couple pour un différentiel mécanique autobloquant. Les ingénieurs en ont profité pour peaufiner les réglages des trains avant et arrière en améliorant certaines pièces structurelles et le calibrage des amortisseurs. Dans les faits, ils ont appliqué quelques-unes des recettes adoptées pour la radicale Giulia GTA(m). Voilà qui promet!

Enfin, pour ne rien gâcher, nul besoin de passer en mode «Race» – donc sans aucune assistance à la conduite – pour profiter des borborygmes de l'échappement. Les valves sont désormais aussi ouvertes en mode «Dynamic». Et si en plus vous craquez pour les marmites signées Akrapovic en option, les voisins vont être ravis!

De la rigueur et du confort

Il faut bien avouer que sur la route le résultat est bluffant. La Giulia Quadrifoglio devient tranchante comme un scalpel; point de sous-virage décelé, même en y allant comme un rustre. La tendance au survirage impromptu lors de relances énergiques semble s'être éloignée aux confins de l'univers. Ainsi transfigurée, certains pourraient juger que la berline diabolique s'est aseptisée. Nous préférons parler de gain en rigueur, précision et efficacité. Ajoutez une suspension plus conciliante et admirablement tarée entre souplesse et fermeté suivant les trois modes de conduite et

QUATRE ROUES



Intérieur élégant et fonctionnel.

vous obtenez une GT familiale capable de vous emmener loin et vite (vitesse maxi 307 km/h), sans perdre une once du caractère Alfa Romeo dont elle reste empreinte.

Au volant du Stelvio, c'est une autre paire de manches. Mené à la cravache, l'engin demande toujours de l'implication pour en tirer la quintessence en raison de débat-

tements de suspension sensiblement plus souples et d'un centre de gravité toujours haut perché. Néanmoins, l'équilibre de son châssis et sa relative légèreté lui assurent une agilité de haut vol dont peu de représentants parmi les SUV dits sportifs sont capables. Moins nerveux, un peu plus conciliant sur les chaussées dégradées que

la Giulia, il émane toujours de lui un caractère éminemment sportif qui le rend particulièrement attachant dans cette version Quadrifoglio.

Comme le bon vin italien, nos deux Quadrifoglio se bonifient donc avec le temps. Pleines de ressources grâce à un châssis mitonné dans le plus pur esprit GTA et à un moulin sorti des cuisines de Ferrari, nos deux Italiennes appartiennent résolument à une espèce en voie de disparition. Certes, le ticket demandé de 109 900.- francs pour la Giulia et 113 900.- francs pour le Stelvio dans leurs atours Quadrifoglio fait un peu tiquer, mais c'est désormais le prix de la passion. Dépêchez-vous de craquer, car elles disparaîtront du catalogue dans quelques mois... ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage
d'images



LA SÉCURITÉ DE VOTRE MOTO, ÇA N'A PAS DE PRIX ?

OUI, 1 FRANC

POUR 3H DANS 57 PARKINGS!



2'500 places motos et scooters à
Genève pour votre précieux 2 roues !