



156 CrossWagon Q4

1.9 MultiJet

Luxury - 150cv



On entre en Alfa Romeo comme on entre en religion. Les critères d'observation sont ceux d'un passionné. Passionné de belles mécaniques, passionné de la légende Alfa Romeo, passionné de la conduite dynamique à défaut d'oser s'appeler sportive, passionné enfin d'être différent. Différent de la meute, si faible, des gens inconditionnellement respectueux des lois, de l'environnement, des gens pour qui le risque doit être écarté de nos vies. Alors, loin de moi l'idée de prétendre que les Alfatistes sont des dangers publics. Loin de moi. Être assis au volant d'un bijou comme la CrossWagon, de plus avec la finition Luxury, est un régal que l'on doit savourer avec d'autres critères que les habituels respects des consommations minimales, des manettes idéalement placées, de l'absence de reflets gênants, de convivialité dans les commandes...

La CrossWagon aurait beaucoup de difficulté à résister à ces critiques. Par contre, avec un brin d'imagination, tous les défauts peuvent être considérés, interprétés avec fluidité. Par exemple, le reflet dans la vitre gauche, juste au droit du rétroviseur, de la garniture en inox de poignée de porte dessine un trait net arqué qui complète impeccablement les courbes idéales du rétroviseur. Celui-ci d'ailleurs est redoutable d'efficacité au-delà de sa forme inhabituelle. Autre exemple : le rayon de braquage. Tellement large, celui-ci imposerait de faire le tour du pâté de maisons pour éviter de s'y reprendre à plusieurs fois pour un demi-tour besogneux. Ah oui ! C'est sans compter qu'un Alfatiste

trouve plaisir à faire quelques kilomètres de plus au volant de son acquisition. Ou qu'il sera ravi de prouver la précision de ses manœuvres. Juste une question de point de vue...

Un tableau de bord entièrement recouvert de cuir noir... Ça en jette, c'est cosu. Et cela écarte les esprits chagrins qui pourraient se plaindre d'une jauge d'essence qui indique déjà la moitié du réservoir alors que moins de trois cents kilomètres ont été parcourus. Et que l'ordinateur de bord prétend qu'il en reste encore plus de six cents à parcourir sur le plein. Et que la consommation réelle autorise les mille bornes d'autonomie. Des chiffres peu fiables pour le perfectionniste. Le puriste Alfa s'en contente parce que son plaisir est ailleurs. Là où la sonorité du moteur le chatouille, où la tenue de route et l'agilité le transcendent, où le regard approbateur du passant le réjouit...

Oui ! Une autre façon de voir les choses !

Alors quand on arrive au système audio, téléphone, GPS, monochrome, sans carte, on entendra les railleries des ignares qui ignorent comment interpréter les procédures de réglage. Vous trouvez un extrait du manuel de l'utilisateur en illustration. Les commandes sont peu commodes, demandent une dextérité et une mémoire peu communes. Il faut cependant reconnaître au constructeur le souci qu'il a de ses fans en leur proposant dorénavant la nouvelle mouture intégrée déjà à disposition sur la Fiat Croma. Le système a été totalement revu tant du point de vue de la

Break 4x4

Prix du modèle testé :	39.900 euro
Autonomie :	66 litres = 1.000 km
Émission de CO ₂ :	175 gr/km
Couple maxi :	305 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids : 1.530 kg Cx : 0.?? SCx : 0.811	

lisibilité que de celui de l'utilisation au quotidien. La différence est étonnante même s'il reste bien encore quelques détails à peaufiner. En en parlant avec un fana des Alfa, il m'a ri au nez en prétendant que ces gadgets n'apportent rien au plaisir de conduire et que le contact avec la route et le plaisir mécanique restent incomparables dans une Alfa.

Si l'Alfa présente des lacunes, elle offre aussi des nouveautés à copier rapidement par tous les concurrents. La poignée intérieure du hayon couvre à elle toute seule la largeur de la portière. Où que vous mettiez la main, la porte se ferme avec une aisance indicible. Le look d'une Alfa est reconnaissable de loin et démarque irrémédiablement son utilisateur de tous les autres usagers de la route. La plaque à gauche sur le pare choc avant est un signe d'identification unique. La poignée des portes avant utilise à nouveau les boutons-poussoirs des ancêtres. Alors que celle des accès arrière s'estompe dans le montant donnant ainsi une pureté à l'aile qui fait frémir les puristes. Je vous disais qu'il faut changer sa façon de voir la vie pour devenir un exalté d'Alfa. Une constante chez ces fervents de belles italiennes... Ce sont des gens heureux et fiers de leur automobile exceptionnelle.