Essai – Alpine A110 S : Un plaisir qui se perd

Alpine, une marque qui fait briller les yeux des trentenaires et plus grâce à plusieurs autos légendaires. Depuis 2017, le mythe renaît avec une nouvelle A110 dont j'avais eu la chance de prendre le volant lors des premiers essais presse. Aujourd'hui, on nous propose une légère cure de jouvence pour cette nouvelle berlinette et nous découvrons la dernière mouture de sa déclinaison la plus sportive, l'A110 S.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm^3
- 300 ch à 6'300 t/min
- 340 Nm de 2'400 à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
- Poids : 1'184 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'181 x 1'798 x 1'252
- Conso. mesurée : 9.47 l/100 km
- Emissions CO_2 : 153 g/km (D)
- dès CHF 77'900.-, mod. essayé: CHF 94'427.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Plus qu'un réel renouveau, c'est avant tout une refonte de la gamme que la marque a opérée en fin d'année dernière. Le modèle emblématique se décline maintenant en trois versions. Tout d'abord, l'A110 de base, avec toujours son 4 cylindres turbo qui développe 252 ch et qui, avec sa pureté, représente la véritable succession du modèle d'antan. Ensuite, on découvre l'A110 GT et l'A110 S, avec dans les deux cas le même moteur mais qui propose dorénavant 300 ch.

Si on connaissait déjà la S, et c'est justement celle que nous essayons aujourd'hui, la GT est un nouveau produit. En fait, elle allie les performances du modèle le plus sportif avec les valeurs d'une véritable auto de Grand Tourisme permettant d'avaler les kilomètres à bon train et avec le maximum de confort.

Adepte des voitures radicalement sportives, j'avais le sentiment que la S serait largement assez confortable à mon goût, j'ai donc opté pour cette version afin de la découvrir au quotidien. Sans compter que, pour être totalement transparent, j'avais l'envie personnelle de savoir si une Alpine A110 S pouvait se la jouer « Daily Car ». Patience…

A l'extérieur

Dès son arrivée sur le marché en 2017 je suis tombé sous le charme de cette petite française. Les designers ont réussi un magnifique projet en faisant revivre la mythique A110 lancée en 1962. Il n'était donc pas nécessaire de reprendre un dessin déjà abouti, cette « nouvelle nouvelle » A110 conserve les mêmes lignes après cinq années sur nos routes.

Notre A110 S arbore une teinte « Orange Feu » qui lui sied à merveille, surtout combinée à différents éléments en carbone et aux jantes 18 pouces GT Race Noir diamantées. Pour revenir au carbone, il habille tout d'abord le toit, offrant un contraste saisissant avec la carrosserie, mais aussi le Kit Aéro, disponible en

option, à savoir une lame avant et un aileron arrière. Rarement fan de ce genre d'attribut, j'avoue que ça lui va très bien, d'autant plus avec cette robe relativement provocatrice. Attention quand même, la lame est un élément sensible, le transporteur qui nous a livré la voiture en a fait les frais d'ailleurs.

Ainsi configurée, difficile de passer inaperçu au volant de cette Alpine, toutefois les regards sont avant tout joviaux et non pas envieux. J'ai également beaucoup de commentaires positifs et c'est avant tout la passion qui anime l'intérêt pour cette A110. Pas de doute, la cote de popularité d'Alpine est toujours bien présente. A voir ce que ça donnera en 2024 lorsque la marque proposera exclusivement des voitures électriques.

A l'intérieur

Peu de différence également au moment de s'installer à bord vis-à-vis de la première génération. Notons quand même que la S dispose en série des sièges baquets Sabelt. De plus, sur notre voiture d'essai, ce sont des versions Racing,

entièrement en microfibre, et qui plus est agrémentés de surpiqûres orange. C'est vraiment du plus bel effet. Tout cela vient de pair avec le Pack microfibre qui se compose notamment du ciel de toit et du tableau de bord en microfibre, ainsi que du volant qui dispose lui aussi des surpiqûres oranges. L'ensemble est magnifique.

Seul bémol, à part en optant pour le traditionnel bleu Alpine, c'est uniquement avec cette peinture « Orange Feu » que le rendu total est aussi abouti. Pour les autres coloris extérieurs, il faudra définir selon vos goûts ce qui va le mieux, entre des surpiqûres bleues, oranges ou grises. D'accord, je pinaille, mais avec comme objectif de rouler au quotidien, il convient potentiellement de choisir une couleur extérieure un tantinet moins voyante.

Nouveauté importante pour ce refresh de l'A110, un tout nouveau système infodivertissement. Ce dernier dispose d'un écran tactile de 7 pouces et propose en toute logique, tout ce qu'on peut attendre d'une auto moderne.

Jusque-là, tout va bien pour une utilisation quotidienne, mais ça se gâte lorsqu'on aborde les sujets des rangements. Tout d'abord il n'y a pas de boite à gant digne de ce nom. Certes, on peut agrémenter l'habitacle d'un pack de rangement, mais ça reste un peu folklorique. De plus, les coffres, un à l'avant et un à l'arrière, offrent respectivement seulement 96 et 100 litres. On oublie directement l'idée d'y placer un sac de golf, mais même pour un simple bagage cabine c'est compliqué, ça ne passera qu'à l'avant car derrière l'ouverture est vraiment petite. Et je ne parle pas des sacs de courses qui se placeront dans l'idéal sur le siège passager pour éviter de broyer vos achats. Encore une fois, je suis critique sur ces détails car je visualise cette A110 comme une voiture de tous les jours. Si l'objectif est d'avoir une voiture plaisir, pas de souci, il faudra juste partir en vacances avec des sacs souples et ça ira parfaitement bien.

Sous le capot

Si la mécanique reste la même, à savoir un 4 cylindres turbo de 1’798 cm^3, les ingénieurs Alpine ont légèrement augmenté la puissance sur cette S, passant de 292 à 300 ch. Pour le couple, c’est un gain de 20 Nm et maintenant nous avons un total de 340 Nm. Grâce au « Pack Aéro », la vitesse maximum atteint 275 km/h (contre 250 km/h sans cette option), alors que le 0-100 km/h est abattu en 4.2 secondes, avec ou sans pack.

Les bénéfices sont faibles sur le papier, pourtant, grâce à quelques petits ajustements, notre A110 S se veut beaucoup plus dynamique. Sur la précédente version, je n’avais pas trouvé drastique la différence entre une normale et une S, alors que là, je découvre une auto qui distille largement plus de sensations que celle qu’elle remplace. Je note aussi l’excellente gestion de la boite de vitesses automatique à double embrayage qui a également été revue, ça fonctionne parfaitement bien et c’est très homogène dans son ensemble.

En matière de consommation, le constructeur nous promet 7.0 l/100km en cycle mixte. Plutôt optimiste vous en conviendrez, je mesure pour ma part une moyenne de 9.47 l/100km sur la totalité de mon essai. Là encore, même si l’envie d’exploiter pleinement les ressources m’a détourné du droit chemin à mainte reprises, j’ai aussi visé l’utilisation de tous les jours pour obtenir des chiffres relativement réalistes. Une fois l’euphorie des premières semaines passée, je pense qu’il y a moyen de gagner quelques décilitres.

Au volant

Plus trop habitué à rouler une voiture basse au quotidien, il me faut quelques jours pour m'y faire, surtout pour rentrer et sortir de cette A110. Mais rien à avoir spécifiquement avec notre Alpine, c'est juste que je roule un SUV normalement, donc le changement est majeur. Une fois installé, je me sens parfaitement à l'aise.

Malgré leur conception « baquet », impliquant qu'il n'est possible de les régler uniquement vers l'avant ou vers l'arrière, je trouve que ces sièges sont largement assez confortables pour une utilisation quotidienne et cela même si vous faites des longs trajets autoroutiers. J'avale pour ma part 250 km de voies rapides sans souffrir de quoi que ce soit. En plus ils sont vraiment très beaux et vont parfaitement bien dans cette voiture.

J'utilise donc cette A110 pour mes différents trajets professionnels, mélangeant autoroutes, routes de campagne et de ville. A aucun moment je ne constate un quelconque bémol, la belle française sait se montrer parfaitement docile et malgré son ADN sportif, d'autant plus sur la S, elle ne vous pousse pas trop aux excès.

En basculant en mode « Sport », c'est un peu plus difficile de rester calme car la sonorité (trop) artificielle vous titille les sens et on a vite fait de se prendre au jeu. En effet, pour un peu que le tracé devienne un sinueux, j'agrippe les palettes et je

joue des rapports au rythme des virages. Ces derniers s'avalent à rythme diabolique et notre A110 révèle un véritable tempérament sportif. Le comportement routier est tout simplement excellent, ça vire à plat sans hésitation et la mécanique répond toujours présent avec des relances franches.

Pour être totalement honnête, je pense que l'A110 de base suffirait largement sur routes ouvertes, mais en tout cas avec la S, ça marche très fort sans être véritablement sauvage. Encore une confirmation d'un savant mélange permettant d'envisager sans inquiétude l'utilisation quotidienne.

Verdict

Avant de prendre le volant de cette nouvelle A110 S, je partais confiant tant j'avais déjà beaucoup aimé la délicieuse française lors de ma toute première rencontre. Je ressors de cet essai encore plus convaincu, elle a tout pour plaire, si ce n'est son manque de praticité pour ce qui concerne les espaces de rangement. Mais c'est une concession que je pourrais envisager de faire tant le plaisir est au

rendez-vous, ce qui est de plus en plus rare de nos jours avec les voitures modernes.

A mes yeux, la seule qui propose un tel cocktail, c'est la Mazda MX-5, avec le moteur 2.0 de 184 ch. La japonaise a l'avantage d'être un cabriolet, mais elle est quand même un peu plus basique que notre Alpine. Reste à voir prochainement ce que proposera la nouvelle Toyota GR 86, car ça peut aussi être intéressant.

Finalement, la plus grande rivale de cette A110, c'est la Porsche 718 Cayman. L'allemande dispose toutefois d'un châssis encore plus performant qu'il est difficile d'égaler et avec, de surcroît, des coffres bien plus généreux, mais au détriment d'un tarif largement plus élevé. En effet, l'addition sera facilement 20/25% plus chère pour des équipements comparables. Personnellement je trouve cela absurde et j'opterai sans hésiter pour l'Alpine. Cependant, il n'y a pas de miracle, le prestige du badge Porsche prendra le dessus chez bon nombre de clients qui privilégient le statut social avant le plaisir de conduite.

Pour revenir à notre A110 S d'essai, elle n'est pas vraiment bon marché puisqu'avec son équipement ultra complet, on avoisine les CHF 95'000.-. Mais il est important de relever qu'elle coche quasiment toutes les cases des options, je pense qu'il y a moyen de se faire plaisir pour bien moins cher et même, pourquoi pas, avec une version normale. Allez l'essayer, quelle que soit la déclinaison, cette Alpine A110 mérite d'être connue, surtout que c'est probablement la dernière du genre, car comme je vous le disais précédemment, dès 2024, la marque française proposera exclusivement des véhicules électriques.

<u>Prix et options – Alpine A110 S</u>

Prix de base : CHF 77’900.-

Couleur « Orange Feu » : CHF 1’939.-

Jantes 18″ GT Race Noir diamantées : CHF 730.-

Sièges baquets Sabelt Racing (microfibre) avec surpiqures orange : CHF 710.-

Pack microfibre : CHF 1’640.-

Aide au stationnement avant et arrière, avec caméra de recul : CHF 790.-

Pack rétroviseurs : CHF 517.-

Système audio Focal Premium : CHF 625.-

Tapis de sol avec logo Alpine : CHF 129.-

Pack de rangement : CHF 517.-

Pneumatiques « Piste » Michelin PS2 CUP : CHF 730.-

Toit contrasté Noir Profond avec Toit Carbone : CHF 2’860.-

Kit Aéro : lame avant + aileron arrière en carbone : CHF 5’340.-

<u>Prix TOTAL : CHF 94’427.-</u>

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

Nos remerciements à Renault / Alpine Cars Suisse SA pour le prêt de cette Alpine A110 S, ainsi qu’au Centre Alpine RRG Lausanne à Ecublens pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Alpine A110S : 100% Alpine, 300% fun

Essai – Alpine A110 : Renaissance d'une étoile

Premier contact – Alpine A110 : Renaissance réussie !

Présentation – Alpine A110 SportsX

Evènement – 1ère Rencontre Franco-Suisse Alpine : 1er septembre 2019

Nouveauté – Alpine A110S

Sport Auto – Signatech Alpine Matmut aux 24 Heures du Mans 2018

Présentation – Alpine A110

Présentation – Alpine Vision

Avant-première – Alpine Célébration

Présentation – Renault Alpine A110-50

Economie – Renault et Caterham, c'est fini !

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham