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

En plus d'une version Pure et Légende, le revival de l'Alpine A110 c'est aussi une version siglée S. Comme chacun aura pu le deviner, le postulat dans cette voiture est on ne peut plus simple : l'accent sportif est grandement renforcé au détriment de la composante confort. C'est le cœur plein d'entrain que je me lance dans cet essai que j'espère fantastique.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm^3
- 292 ch à 6'400 t/min
- 320 Nm de 2'000 à 6'400 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 260 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.4 sec.
- Poids : 1'114 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'180 x 1'798 x 1'248
- Conso. mesurée : 8.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 168 g/km (D)
- dès CHF 74'800.-, mod. essayé: CHF 82'037.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

Lors de l’essai de l’Alpine A110 “Première Edition” que nous vous avions proposé en septembre 2018, le Centre Alpine de Lausanne nous avait très gentiment mise à disposition un second modèle de la version standard, afin de réaliser des photographies multi-modèles, dont l’iconique Berlinette originale. J’avais alors été le chanceux pilote qui, le temps d’un weekend, avait pu tester la belle.

Bien que très convaincu par le design et la proposition globale de l’A110, j’étais resté néanmoins assez critique sur la partie roulante de l’Alpine. Son comportement lors des transferts de masse m’avait laissé circonspect. J’avais immédiatement souhaité qu’une version plus radicale, plus sportive voit le jour afin de pallier les défauts dont souffre la version Pure.

Mon vœu fut réalisé durant l’été 2019, où Alpine annonçait la sortie de la mouture A110S : plus radicale, plus légère, plus ferme, elle est sur le papier tout ce que je souhaite d’une Alpine. Alors qu’en est-il après 900 km à sillonner les montagnes suisses ? Est-ce que cette Alpine a réussi à enfin totalement me séduire ? Réponse dans la suite.

A l’extérieur

D’une manière absolue, faire la différence entre une version Pure, Légende et S d’une Alpine A110 n’est pas forcément chose aisée. C’est un petit élément que je regrette. Il faut être un connaisseur pour, d’un coup d’œil, reconnaître immédiatement la version la plus vitaminée de toutes.

Sur cette A110S, on retrouve, comme pour les autres versions, le châssis et la carrosserie en aluminium, doté d’un fond plat intégral et d’un diffuseur arrière. Cependant, le châssis est décliné en mode sport. Les feux arrière sont logiquement à LED, intégrant les clignotant à défilement, tandis que les phares avant sont aussi à LED.

Parmi les éléments purement distinctifs, on peut citer les logos et monogramme Alpine en noir, les drapeaux carbone/carbone/orange sur les montants de lunette arrière, ainsi que les jantes 18 pouces avec le design « GT race » de série, pouvant être changées en option pour les Fuchs. Dernier élément purement exclusif de la version sportive, les étriers de frein Brembo dont l'auto est équipée de série sont orange. Il est par ailleurs possible d'opter pour une teinte de carrosserie spécifique à l'A110S, le "Gris Tonnerre mat". Malheureusement, et c'est là aussi un regret, notre version d'essai se pare de la couleur "Blanc Irisé".

Il est à noter enfin que, comme pour la version Légende, il est possible d'opter en option pour un toit carbone à finition brillante. Si la sortie d'échappement ne diffère pas dans sa forme, la fonctionnalité "sport actif" est livrée avec la dotation d'usine.

Pour le reste, on retrouve le dessin caractéristique de l'Alpine : un design néo-rétro, avec la reprise de la face avant à 4 projecteurs qui a fait le succès du modèle original. La vitre arrière bombée revenant sur les flancs est un autre élément signature de la berlinette d'antan.

J'ai parfaitement conscience que le design de cette nouvelle Alpine A110 divise : les uns trouvent que le dessin rétro-moderne est trop particulier et parfaitement anachronique ; les autres sont conquis par l'audace des dessinateurs et trouveront ingénieux la transposition entre le modèle classique et cette nouvelle génération. A titre personnel, j'adore le style de cette voiture, que je trouve magnifique, alliant subtilement clins d'œil du passé et traits stylistiques totalement modernes.

A l'intérieur

Pour le haut de la gamme, Alpine a doté son intérieur d'un ensemble homogène fortement composé de microfibre dinamica noir. Ainsi le ciel de toit, les pare-soleils, les montants de pare-brise ainsi que les sièges baquet Sabelt en sont dotés. Des pièces en cuir viennent par ailleurs compléter les assises et la planche de bord. Les baquets sont de plus surpiqués orange, une finition exclusive au modèle frappé S. On peut retrouver çà et là des définitions carbones mat mais aussi le drapeau carbone/carbone/orange remplaçant le blason français tricolore.

L'A110S est aussi dotée de série du pédalier et des repose-pieds conducteur et passager en aluminium. Du côté du paquet infodivertissement, le système audio Focal est fourni d'usine ainsi que l'ensemble "Alpine Telemetrics", permettant de suivre en temps réel différents paramètres de la voiture ou de multiples éléments de performance.

Bien que monochrome, l'habitacle est très harmonieux et la sensation globale de qualité est excellente. En plus de flatter l'œil, on peut noter que de grands efforts pour alléger au maximum la voiture ont été réalisés.

En ce qui concerne le volume d'emport, le coffre avant permet de loger un sac à dos standard bien rempli, tandis que l'arrière des sièges peut être équipée de filets de maintien pour servir de rangement. Tout juste de quoi emporter quelques affaires pour un long week-end de balade.

Sous le capot

Si de l'extérieur, la version S pourrait laisser penser que cette déclinaison de l'A110 n'est que très légèrement retravaillée, l'ouvrage réalisé sous la carrosserie finit de convaincre que l'évolution est importante. Ainsi les ingénieurs français sont repartis à la planche de travail avec la ferme idée de rendre la petite deux portes bien plus sportive.

En premier lieu, le moteur : on retrouve ici le bloc 4 cylindres en ligne de 1,8 L boosté à 292 chevaux, soit un gain conséquent de 40 chevaux comparativement aux versions Pure et Légende. Ce boost est permis par une augmentation de 0,4 bar de la suralimentation du turbocompresseur. La puissance maximale est atteinte à 6'400 t/min, soit 400 t/min de plus que le moulin d'origine. Du côté du couple, il reste inchangé avec 320 Nm, pleinement disponible de 2'000 à 6'400 t/min. Ce moteur est associé à une boîte Getrag à double embrayage sept rapports.

Les hommes de Dieppe ne se sont pas arrêtés au groupe motopropulseur mais ont aussi revu divers éléments du châssis. La hauteur de caisse est descendue de 4 mm, les nouveaux ressorts hélicoïdaux ont été rigidifiés de 50% (avec un ajustement conséquence des amortisseurs). Les barres anti-roulis sont quant à elle plus ferme de 100%.

L'Alpine A110S est doté de base de nouvelles jantes de 18 pouces. Elle s'offre aussi de nouveaux pneumatiques Michelin Pilot Sport 4 dont le composé et la construction sont spécifiques pour le modèle, mais aussi plus larges (215 mm à l'avant et 245 mm à l'arrière).

Au volant

Comme indiqué en introduction, le bref essai de l'Alpine A110 Pure m'avait laissé en demi-teinte. J'avais alors été immédiatement conquis par le postulat, par le design, par la nature organique de la voiture. Si sa tendance à braquer court et le fait que le point de pivot est au niveau de hanche m'avait enchanté, l'étrange sensation lors des transferts de masse, surtout au niveau latéral, avait grandement altéré ma joie et m'avait alors fait penser qu'une version vraiment orientée sport serait souhaitable. Je désirais vivement une révision probante de la partie suspensive soit opérée, tout comme un net raffermissement du châssis. En lisant l'annonce officielle de l'A110S, je me suis immédiatement dit qu'Alpine avait frappé précisément là où il fallait. C'est donc avec une grande impatience que j'entame cet essai, avec des attentes élevées et aussi, pour être franc, une vraie peur d'être déçu.

Sitôt dans l'habitacle, je me familiarise sans délai avec les instruments. Dans la construction, l'intérieur est similaire aux autres moutures de la gamme, seuls les matériaux utilisés sont ici plus nobles. Bien qu'ayant un solide gabarit, je m'installe confortablement dans le baquet, qui est d'un franc maintien et d'un confort vraiment surprenant. Je n'attends pas plus longtemps pour lancer le moteur. Bigre, que ce ronflement rond m'avait manqué. Le 4 cylindres propose ce bruit si caractéristique, caverneux sans être tonitruant, expressif sans verser dans l'outrance.

Mon objectif est simple : m'extirper le plus vite possible de la ville pour partir en balade. Au menu : le Lac de Thoune, la vallée féérique de Lauterbrunnen puis enfin les cols des Mosses et de la Croix. Un plan a fort teinte alpine pour la belle française.

La différence de caractère est flagrante. Tout est plus raide, plus incisif, la voiture montre déjà en ville qu'elle est plus affutée que sa petite sœur d'entrée de

gamme. Je suis tout de même bluffé de voir qu'elle reste très vivable en milieu urbain. Oui, c'est ferme, mais on est très loin de la planche à pain. Elle continue de m'étonner lors de la liaison autoroutière. Elle glisse sans effort, et sans mettre en peine les occupants. Même dans un segment où je n'attendais rien de probant, elle arrive à me surprendre.

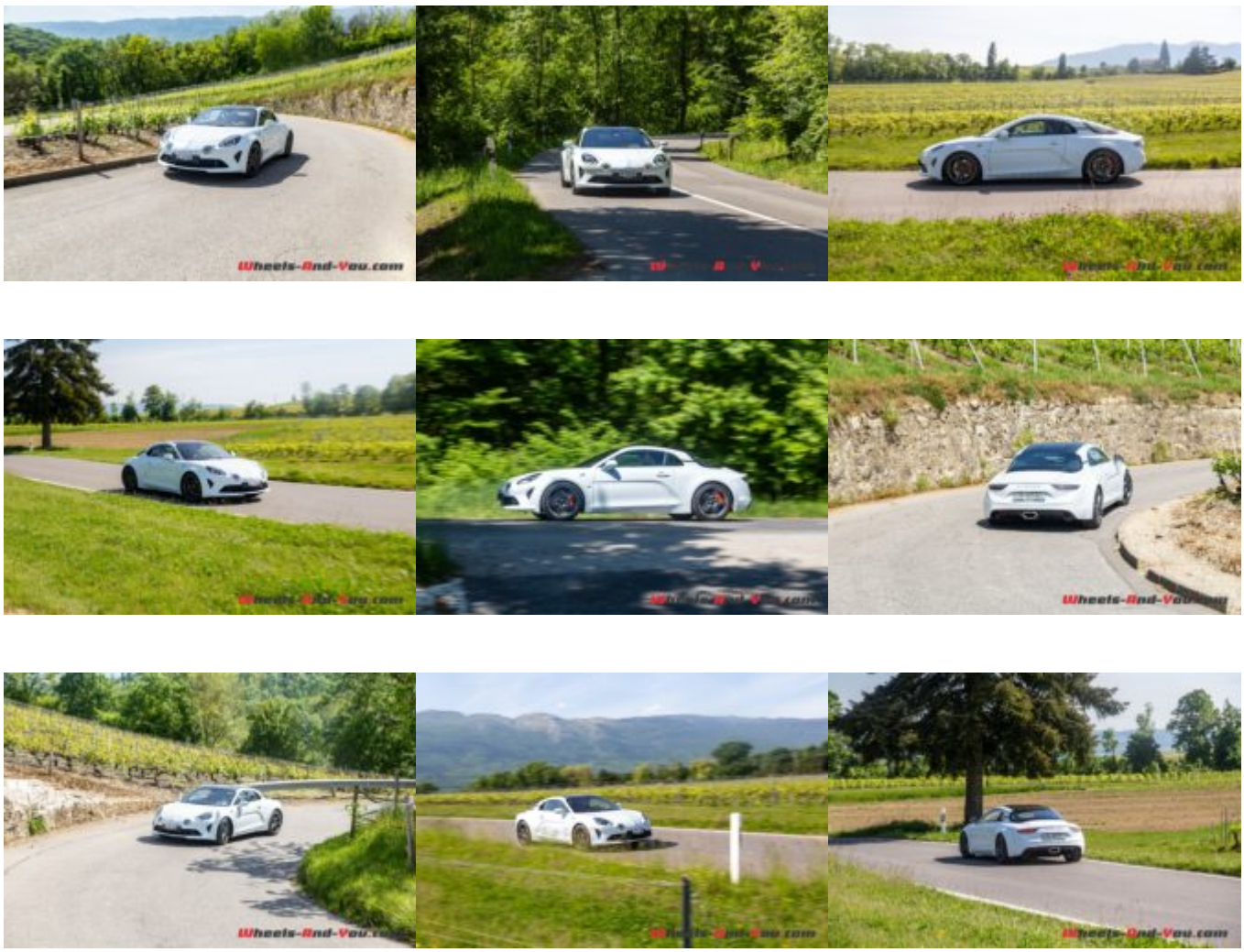
Le vrai plaisir débute quand je sors des voies rapides, pour parcourir les abords du Lac de Thoune et les routes de l'arrière-pays. Elle commence alors à déployer ses talents, pleine d'agilité et de nervosité. La mécanique répond franchement à mes sollicitations, le train avant est précis et limpide dans ses mouvements. Il plonge là où je veux aller, sans broncher.

Ce n'est pas assez, il me faut des virages serrés, des épingles, des courts tronçons pour lancer la machine à plein gaz. Bref, il me faut de la montagne. Les connaisseurs sauront que la route du col de la Croix est dans un état proche du lamentable. Bosses, nids d'autruche, revêtement sur l'extrême fin de vie, c'est un terrain chaotique où la machinerie est mise à rude épreuve. Pareil col fait le tri entre les mécaniques qui prétendent et celles qui délivrent. Finie la retenue, finie la rigolade.

En ce jour de semi-confinement, les dernières lueurs du soleil pointent le bout de leur nez. La route est vide et totalement à moi. J'active le mode Track et décide mettre l'A110S sur le grill. J'écrase l'accélérateur sans ménagement. L'entrée d'air située pile à mon oreille droite s'ouvre en grand, aspirant dans un lourd souffle l'atmosphère environnante. Le moteur, dès 2'000 t/min, crache tout son couple, m'écrasant dans le baquet, tandis que la puissance délivre tout ce qu'elle peut dans une linéarité parfaite. Je peux entendre la turbine du turbo prendre les tours et monter dans les aigus. A mesure que je me rapproche de la zone rouge, l'échappement lâche un féroce rugissement, puissant et jouissif. Les virages se présentent alors, dans un enchaînement infernal de variations de terrain. Qu'importe, l'Alpine n'en a cure. Elle trace, mange le bitume, fait fi du macadam qui s'effrite. Même quand une bosse l'expulse de la ligne, elle revient sur la trajectoire. Le roulis est absent, la rigidité omniprésente. S'il y a bien une chose qui valdingue dans l'histoire, ce sont bien mes limbes qui vont et viennent au rythme des tournants.

Bien que dotée de frein Brembo avec des disques de 320 mm, l'A110S démontre que la qualité de freinage n'est pas aussi bonne que le reste. Ça manque un peu

de mordant. Il demeure que l’exercice est bestial, à la franche limite du déraisonnable. Je la voulais efficace, l’A110S m’explique qu’elle est démoniaque. Mais aussi, quand je le veux, civilisée.

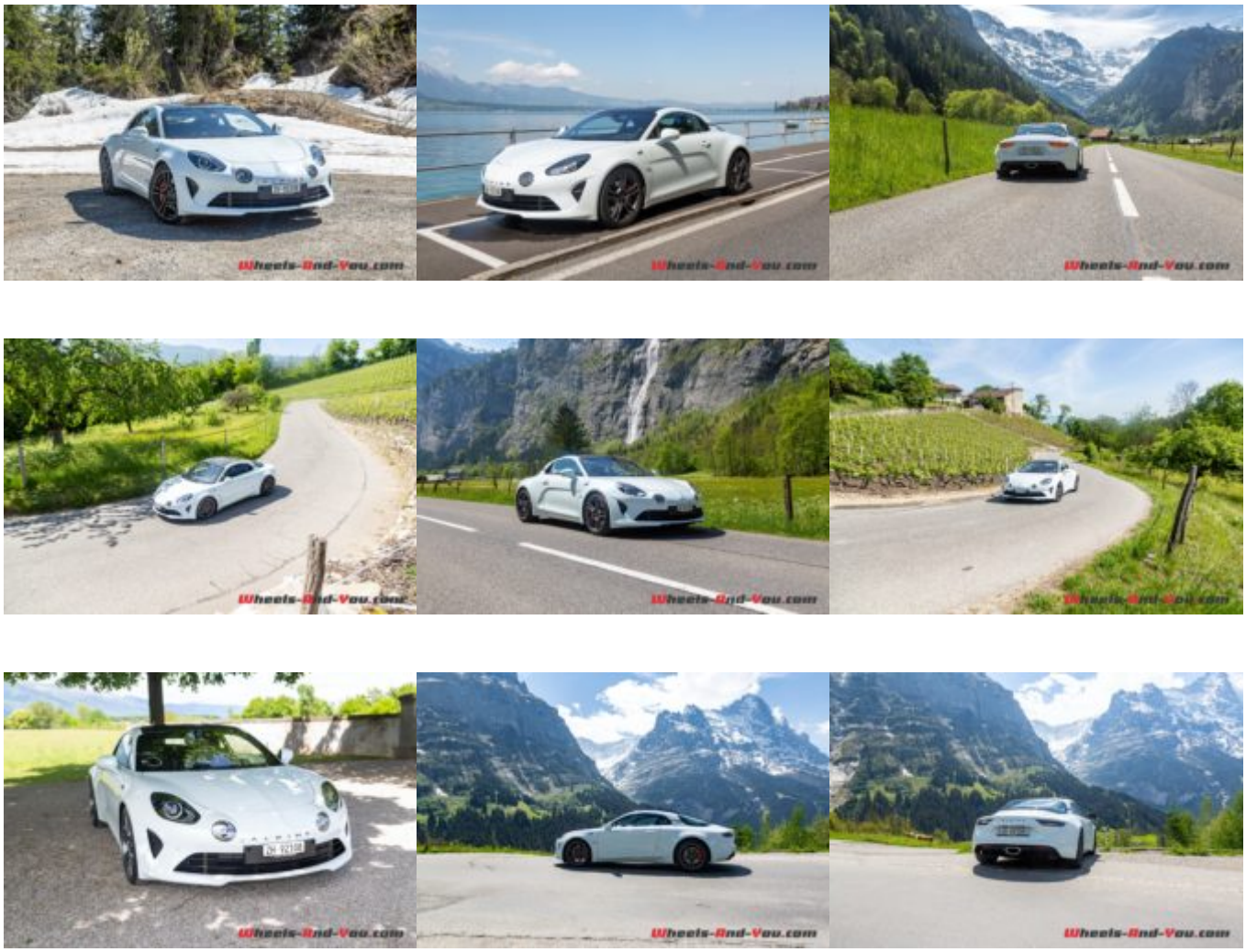


Verdict

Il y a de ces voitures qui interpellent, celles que l’on aime et puis, il y a le cran au-dessus, le top du top : ces autos où, quand on descend de la voiture, on lâche sans retenue un « Put*** que c’est bien ! ». C’est exactement la réplique qui met venue au sommet du col de la Croix. L’Alpine A110S fait dans l’organique, le viscéral, parfois le brutal. Elle souffle, elle gronde, elle hurle. Mais surtout elle tourne, et re-tourne. Elle offre du grip à n’en plus finir et surtout une dose colossale de fun.

Oui, dans la production actuelle, il existe du matériel qui met à l’amende l’A110S. Oui, il y a plus affûté, plus précis, plus puissant. Mais une machine avec pareil caractère et pareille « gueule », pour moi, c’est la seule. Cette voiture est une gemme, et plus que tout, la vraie définition de ce que c’est qu’une Alpine : une

dévoreuse de cols.



<u>Prix et options – Alpine A110S</u>

Prix de base : CHF 74’800.-

Jantes Fuchs 18 pouces gris titane finition satinée : CHF 1’086.-

Pack rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement et intérieur avec fonction anti éblouissement : CHF 517.-

Tapis de sol avec logo alpine : CHF 129.-

Toit carbone finition brillante : CHF 2’585.-

Pack de rangement filet de retenue derrière le passager arrière plus rangement fermé entre les deux sièges : CHF 517.-

Caméra de recul en couleur et lignes de guidage sur le tableau de bord :

CHF 464.-

Teinte blanc irisé : CHF 1’939.-

<u>Prix TOTAL : CHF 82’037.-</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 A110S.

A lire aussi

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

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