

Premier contact - Alpine A110 : Renaissance réussie !

Les amateurs de voitures le savent : Renault fait revivre la marque Alpine ! Pour démarrer les hostilités, la première voiture s'appelle A110, comme la mythique Berlinette. Il faut que la nouvelle petite française soit à la hauteur de sa prestigieuse ancêtre, sous peine d'un sacré revers. Wheels And You s'est rendu dans la région d'Aix-en-Provence pour découvrir cela de visu.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm³
- 252 ch à 6'000 t/min
- 320 Nm de 2'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 1'103 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'180 x 1'798 x 1'252
- Conso. mixte : 6.1 l/100 km
- Emissions CO₂ : 138 g/km (G)
- dès CHF 62'000.-

A l'instar des skieurs qui attendent la neige au début de l'hiver, les passionnés d'automobiles sont très impatients du retour d'Alpine sur le marché. Moi aussi mais, pour être franc, avec une pointe de scepticisme sur le nom utilisé, tant la A110 originale est empreinte d'une histoire exceptionnelle.

D'ailleurs, c'est la première question que je pose à la conférence de presse. Nos interlocuteurs admettent que le risque est important mais, en préparant ce retour, il ressort que chaque fois que le nom Alpine est mentionné, les gens pensent immédiatement à l'A110. De plus, ce patronyme n'a aucune connotation négative, ils auraient donc tort de se priver d'un tel atout. Finalement, ils ont imaginé un scénario dans lequel la marque ne se serait jamais arrêtée et qu'aujourd'hui les équipes travailleraient simplement sur la sixième ou septième génération d'A110. Et comme cela fonctionne bien pour une marque allemande de renom, c'est une démarche qui a son sens.

En termes de marketing, ces explications me conviennent donc. Mais est-ce que la nouvelle A110 saura distiller le même plaisir de conduite que son aïeule ? C'est pour le vérifier que nous sommes là.



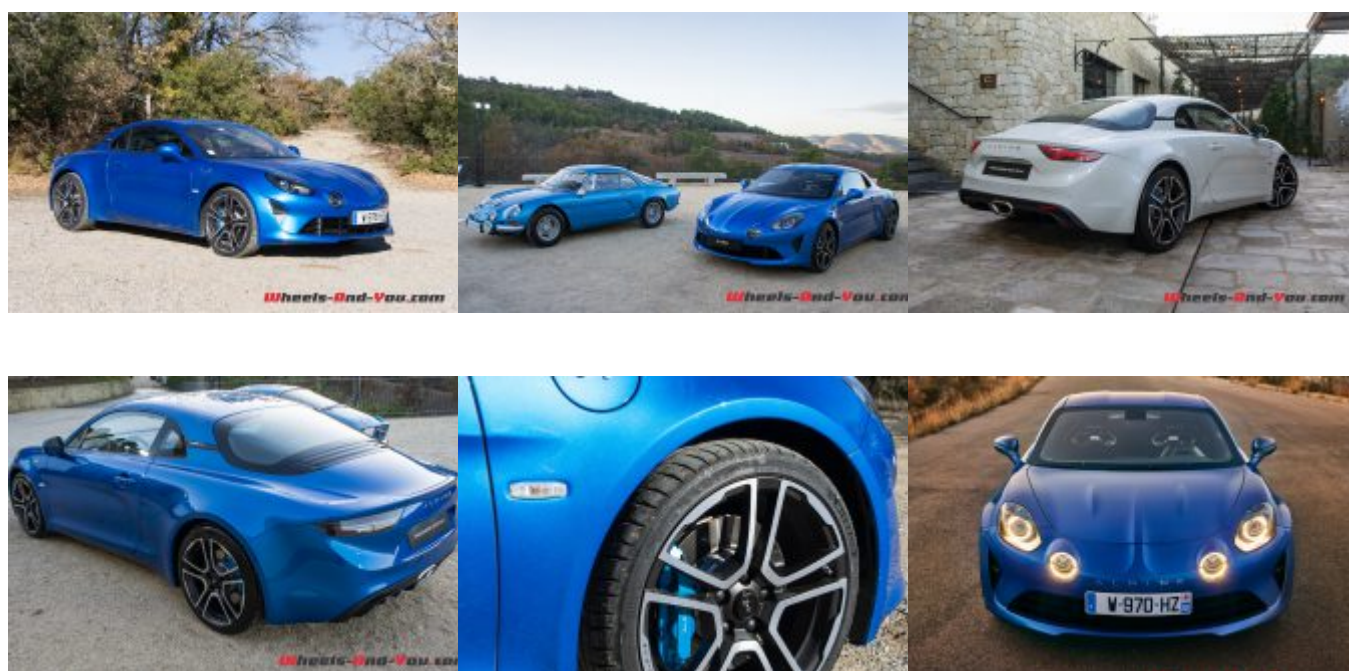
Esthétique

Sur les photos et lors de sa présentation au Salon de Genève, j'avais trouvé l'auto plutôt réussie, avec un dessin dans la lignée de la Berlinette lancée en 1962. Mais lorsque je la découvre à l'occasion de ces essais presse, je tombe littéralement sous le charme. A ses côtés trône un sublime exemplaire de 1976, les similitudes sautent aux yeux.

A l'avant, la nervure centrale sur le capot et les quatre phares, ainsi que le nom Alpine écrit en toutes lettres, sont directement inspirés de son aïeul. C'est aussi le cas pour les ailes relativement larges, les flancs creusés, la lunette arrière

bombée et les feux arrière horizontaux, tout cela respectant des proportions plutôt proches de l'originale. C'est vraiment bien joué de la part des designers et, pour moi, c'est un sans-faute !

Les maître-mots pour la mise au point de cette nouvelle mouture de l'A110 ont été « Compacte », « Légère » et « Agile ». Un programme qui me plait bien. Avec une longueur de 4,18 mètres, une largeur de 1,80 mètres et une hauteur de 1,25 mètres, le premier critère est atteint. Sur la balance, grâce à une structure en aluminium, l'A110 promet un poids à vide de 1'080 kg. Ça me semble plutôt bien parti pour le deuxième critère également. Encore un peu de patience pour le troisième.



A bord, la présentation est vraiment très flatteuse. C'est sobre et sportif, rehaussé d'une pointe d'originalité. J'aime beaucoup. La finition est plutôt bonne. Il y a bien sûr quelques plastiques durs mais, vu le tarif, il serait déplacé de lui en tenir rigueur. Surtout que le but n'est pas de proposer un véhicule trop cossu, ça doit rester une petite sportive.

Justement, pour ce faire, l'un des atouts majeurs de cette Alpine A110 est sa sellerie : deux magnifiques baquets Sabelt qui proposent un excellent maintien et suffisamment de confort avec, en prime, un poids contenu de 13,1 kg chacun. C'est donc moitié moins que ceux d'une Megane RS, pourtant déjà relativement légers. C'est bluffant et dans la lignée du travail qui a été effectué pour réduire la masse totale. Autres exemples : les haut-parleurs conçus par Focal pèsent

seulement 470 grammes pièce, les pinces de freins Brembo 8.5 kg. Tout a été pensé selon la devise « Light is Right » d'un potentiel concurrent, j'ai nommé Lotus. Vu que je possède une Elise, je suis bien placé pour comparer. Si la bataille aux kilos est la même, l'offre diffère car l'A110 est bien moins extrême et parfaitement utilisable au quotidien. J'y reviendrai.

Petit bémol, dans l'habitacle, les places de rangement font cruellement défaut. Point de boîte à gants ou d'espace dans les portes. L'unique compartiment se situe sous la console centrale et il y a un peu de place derrière les sièges. En revanche, il est à relever que cette A110 dispose de deux coffres, l'un à l'arrière de 100 litres, l'autre à l'avant de 96 litres. Ce n'est pas énorme, mais suffit pour partir en week-end à deux.



Aujourd'hui nous prenons en main le modèle « Première Edition » produit à uniquement 1'955 exemplaires, référence à l'année de création de la marque. Les dirigeants avaient estimé qu'il faudrait 6 mois pour écouler les autos. En fait, elles ont toutes été réservées en 6 jours ! Cette « Première Edition » dispose d'un équipement plutôt complet et existe en trois coloris : « Bleu Alpine », « Blanc Solaire » et « Noir Profond ». Pour la suite, l'A110 sera proposée en deux déclinaisons appelées « Pure », faisant la part belle à la sportivité, et « Légende », misant sur une clientèle qui souhaite un peu plus de confort. Peu de détails pour le moment, plus d'informations devraient arriver d'ici le deuxième trimestre 2018.



Sous le capot

Idéalement placé en position centrale arrière, le 4 cylindres turbo qui anime cette nouvelle A110 développe 252 ch à 6'000 t/min pour un couple de 320 Nm disponible entre 2'000 et 5'000 t/min. Ces chiffres ne sont pas sensationnels, mais largement suffisants au vu du poids contenu de la voiture. A noter que, pour la « Première Edition », il faut compter 1'103 kg avec une répartition des masses de 44% à l'avant et 56% à l'arrière.

La mécanique est couplée à une boîte double-embrayage 7 rapports avec palettes au volant, mais qui restent fixes. Je craignais un peu cette transmission car j'avais trouvé le résultat peu probant sur la Clio IV RS.

Pour la consommation, la fiche technique annonce un très optimiste 6.1 l/100km qu'il faudra vérifier lors d'un essai complet, car sur le parcours de ce lancement, l'ordinateur de bord nous affiche bien plus. Mais je reconnais volontiers que nous n'avons pas hésité à solliciter pleinement la sportive française.



Au volant

Le moment tant attendu arrive enfin, me voilà assis aux commandes de la nouvelle Alpine A110. Après un petit briefing, nous partons pour un parcours routier très varié qui nous amène au circuit du Grand Sambuc.

Trois modes de conduite sont à disposition : « Normal », « Sport » et « Race ». Je commence avec le premier, tout en laissant la boîte en mode automatique. Immédiatement je suis surpris par la facilité de prise en mains. La voiture est agile et docile, largement assez confortable même dépourvue de suspension pilotée. Clairement cette A110 est utilisable au quotidien. Je lui reproche quand même un manque de ressenti dans le volant. Il n'y a pas de miracle, j'ai de la peine avec les directions électriques. Du coup, je passe rapidement en « Sport » et je profite également de switcher la boîte en manuel.

Le feeling de la direction s'améliore un peu, mais il demeure un flou qui me

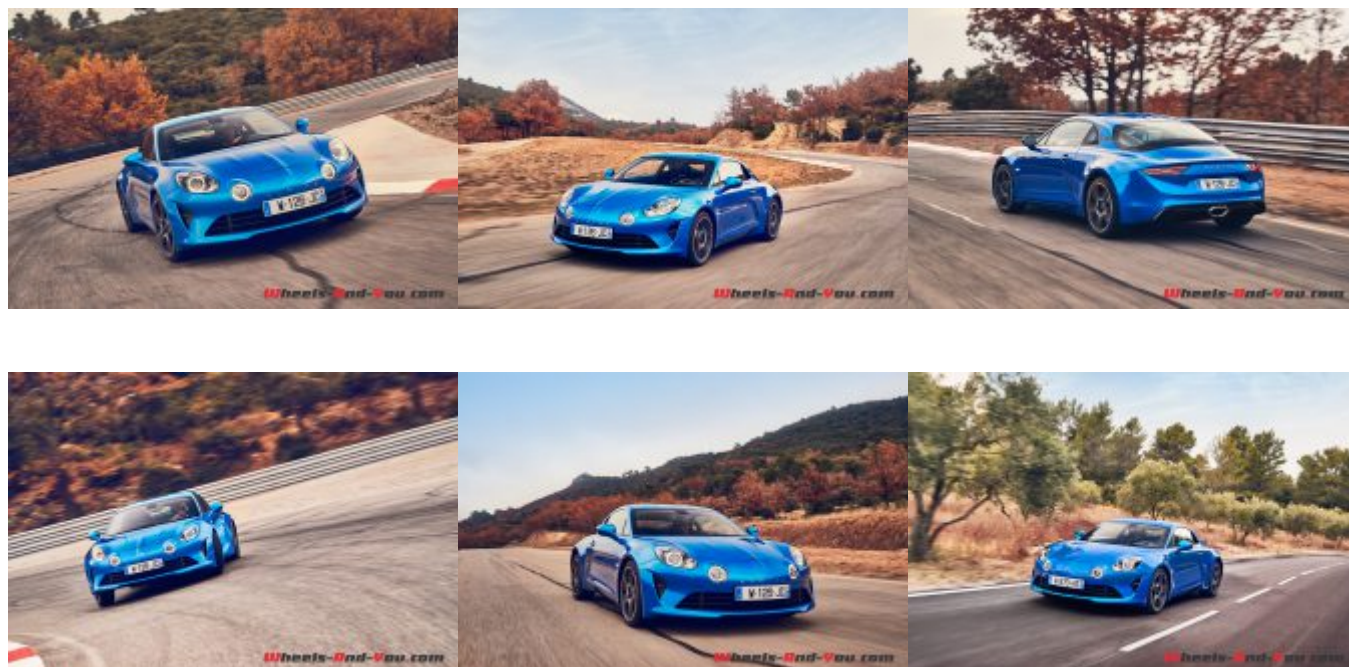
perturbe légèrement. L'échappement nous gratifie de quelques vocalises sympathiques, notamment aux rétrogradages, ça accentue encore un peu plus le sourire qui ne quitte pas mon visage. Les routes sont sinueuses avec parfois un revêtement bosselé. L'auto y conserve un amortissement exemplaire. Là où une Alfa Romeo 4C aurait pu être piégeuse, l'Alpine encaisse les imperfections sans broncher. Un régal ! Les virages sont avalés à rythme soutenu, pour ne pas dire très soutenu. Le moteur réagit parfaitement, de manière plutôt linéaire, aucun effet de turbo lag n'est à relever.

Quant à la boîte, pas de doute, ce n'est pas la même que sur la Clio IV RS. Les passages de rapport se font de manière très rapide et l'on peut descendre plusieurs vitesses à la volée. Je suis enchanté, il n'y a presque rien à lui reprocher. Le petit bémol, dès qu'on approche de la zone rouge, est que la transmission enclenche le rapport supérieur avant que je n'actionne la palette et cela même en manuel. Un moyen de protéger la boîte selon les ingénieurs et ça ne devrait pas déranger car le changement s'effectue au régime idéal. Moi, j'ai l'impression que cela arrive un dixième de seconde trop tôt. Bon, rien de dramatique, surtout que, fort heureusement en mode « Race », cette sécurité n'est plus active.



Vient le moment d'entrer sur la piste du Grand Sambuc. Ce petit circuit propose un tracé sinueux qui ne ménage pas les autos. En première session, je laisse le mode « Sport » pour découvrir les trajectoires. Je suis toute de suite à l'aise, l'A110 est très sécurisante et j'enchaîne les tours avec de plus en plus de plaisir. Pour ma deuxième série, je passe en mode « Race » et, là encore, il est relativement facile d'emmener la voiture. L'ESP étant en partie déconnecté, je me permets même quelques petites dérives du train arrière sans que cela soit indomptable. En titillant les 200 km/h au bout de la grande ligne droite, je me dis que cette A110 a vraiment du potentiel. Bien sûr, ce n'est pas une pistarde comme l'est une Lotus Elise, mais il y a déjà de quoi bien s'amuser.

Le trajet du retour est un peu plus roulant, encore une fois je ne peux qu'apprécier les qualités de notre Alpine. C'est clairement plus confortable qu'une 4C ou qu'une Elise, plus pratique aussi, notamment pour s'installer à bord et en ressortir.



Verdict

Je partais avec un léger apriori sur son nom en craignant une offense à la mythique Berlinette. Après cette première prise en main, je suis pleinement rassuré et puis affirmer que la nouvelle Alpine mérite de s'appeler A110, au même titre qu'une 991 mérite le patronyme 911. Bien évidemment, avec 55 ans d'écart, les différences sont très importantes entre les deux générations, mais le plaisir de conduite est bel et bien présent et c'est le plus important !

Si, tout comme moi, vous êtes conquis par cette nouvelle Alpine A110, il vous faudra patienter car, comme je le disais au préalable, les 1'955 exemplaires de la « Première Edition » ont tous été réservés. Une centaine sont d'ailleurs destinés à la Suisse pour un tarif de CHF 62'000.- et, là encore, c'est une bonne surprise car, au vu des prestations proposées, le prix est raisonnable.

Face à la concurrence, une Lotus Elise ou une Alfa Romeo 4C sont plus radicales et moins pratiques, alors que pour une Porsche 718 Cayman, il faut avoir le porte-monnaie bien plus garni. Tout cela fait le jeu de la française et, à en croire mes confrères présents lors de ces essais, nos avis se rejoignent, de quoi offrir un

beau retour à la marque Alpine. Dans un premier temps, savourons cette A110, nous verrons ensuite ce que les équipes de Dieppe nous préparent pour continuer l'aventure. Pour l'heure, la renaissance du mythe est en marche !



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

Nos remerciements à Renault / Alpine Cars Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Alpine A110 "Première Edition".





A lire aussi

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



