Essai Alpine A110 GT : Taillé pour le circuit en tout confort !

écrit par Nicolas Vandersleyen

Quiconque s'intéresse un peu à l'automobile n'a pu manquer le retour en force d'Alpine ces dernières années. En effet, c'est **en 2012 que Carlos Tavares** annonce faire renaitre une icône créée par Jean Rédélé en 1955 à Dieppe, en France. Ainsi, l'idée était de proposer **une 2e génération de l'Alpine A110**, **20 ans après son arrêt en 1995** tout en gardant la marque Alpine rattachée à Renault. Finalement, le projet consistait à créer un châssis commun avec Caterham et que chaque marque sorte sa propre sportive. Malheureusement, Caterham ne sorti jamais la sienne. Ainsi, c'est seulement en 2018 que les premiers modèles d'Alpine A110, de 2e génération, ont pu être livrés à leurs propriétaires. Bien sûr, il fallait **proposer un modèle à jour tout en gardant une trace de l'héritage** de la marque française. A ce niveau-là, on ne peut manquer **les phares « longue portée »** intégrés au bouclier avant faisant référence à l'A110 de l'époque. En ce qui concerne **notre A110 GT d'essai, il s'agit de la version née en 2022 pour combiner la puissance de la version « S » avec le confort de l'A110 normale**. Alors qu'est-ce que ça donne ?

ALPINE
1-YTV-144

ALPINE
A110GT
1-YTV-144

ALPINE
A110 GT
1-YTV-144

ALPINE
B 1-YTV-144

ALPINE
1-YTV-144

ALPINE
1-YTV-144

Technique de cette Alpine A110 GT

Tout d'abord, le but d'Alpine n'était pas de créer une sportive taillée à 100% pour le circuit mais bien de **proposer une voiture orientée plaisir de conduire, légère, avec de belles performances et utilisable au quotidien**. L'optique était donc de **favoriser la légèreté** pour ne pas devoir opter pour un bloc moteur trop gros à la puissance démesurée. Néanmoins, le résultat se veut tellement performant qu'il est nécessaire d'aller sur circuit pour utiliser toutes les capacités de la voiture ! De ce fait, pour optimiser l'équilibre de ce coupé, les ingénieurs français ont décidé d'opter pour **un moteur en position centrale arrière.** Il s'agit **d'un 4 cylindres turbo essence d'1,8l de cylindrée qui permet d'atteindre le 0-100 km/h en 4,2S**. Dans notre version « GT » ainsi que dans la version « S » **celui-ci développe 300 ch et 340 Nm** de couple contre 252ch et 300Nm pour l'A110 normale. Associé à cela, nous avons **une boite à double embrayage Getrag à 7 rapports envoyant le couple aux 2 seules roues arrière** ! Cette boite a d'ailleurs

donné des cheveux blancs aux ingénieurs de Getrag étant donné qu'il fallait pouvoir encaisser 340Nm dans une boite initialement prévue pour 300… Certains arbres et diverses pièces ont donc dû être revues. Alpine aurait également pu prendre la boite double embrayage de la Mégane RS qui accepte sans souci les 340 Nm mais dans ce cas, il fallait dire « au revoir » à la position centrale arrière du moteur, pièce maitresse de la conception de ce coupé. Pas si simple donc !

1-YTV-144
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

MICHELIN
Pilot Sport 4
https://auto4x4enroueslibres.com

1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES

1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Les liaisons au sol ne sont pas oubliées !

Bien sûr, Alpine n'oublie pas les liaisons au sol **en proposant 2 types de suspensions.** La première, plus orientée confort pour améliorer l'agrément au quotidien est disponible sur la version « normale et la version GT ». Elle se veut donc plus souple et les sièges sont également **plus confortables.** La 2e se veut **plus adaptée pour le circuit** en étant plus rigide, avec des barres anti-roulis plus dures et creuses pour gagner en poids et des sièges plus typés baquets. Cette dernière est **réservée à la version « S »,** axée performances. D'autre part, Alpine équipe d'origine cette A110 avec des **pneus Michelin Pilot Sport 4** pour accrocher le bitume et offrir les performances attendues par les clients. Un choix dicté par des ingénieurs… D'autre part, il est également possible, en option (750€), d'opter pour des **Michelin Pilot Sport Cup 2**, des pneus semi-slick homologués pour la route mais optimisés, bien évidemment, pour un usage sur circuit. Si on veut vraiment les exploiter, il est

obligatoire d’y aller.

1-YTV-144

Crupet
1-YTV-144

1-YTV-144

L’intérieur de notre Alpine A110 GT d’essai

Lors de notre prise en main de cette Alpine A110, nous n’avons pu manquer de remarquer le **design et le confort des sièges baquets**. Alpine a su trouver **le juste milieu entre usage circuit et usage au quotidien.** D’autre part, la finition de notre intérieur est de bonne qualité avec des **matériaux nobles munis de surpiqures** assez jolies et respirant un certain standing. Seule la console centrale pourrait être remise à jour. En effet, l**e petit écran avec l’interface Renault** (simple d’utilisation soit dit en passant) **ne s’accorde pas vraiment avec le standing de cette Alpine**. D’autre part, **certains boutons peu flatteurs comme les commandes de cruise control non éclairées la nuit nécessiteraient une révision**. Mise à part cela, le petit rangement sous la console centrale s’avère bien pratique ainsi que **la pochette molletonnée pour insérer une bouteille… de champagne** éventuellement ! Enfin, les sportives ne brillent jamais pour leur habitabilité ni par leur coffre et l’Alpine ne fait pas vraiment exception à la règle. Si les grands n’auront pas de souci pour reculer leur siège, **la place dans les coffres reste limitée avec respectivement 96l derrière et 100l devant**. Le coffre avant permet d’insérer une valise de voyage tandis que le coffre arrière se veut moins pratique avec des renfoncements peu accessibles. On ne sait donc y mettre que de petites choses. A ce niveau-là, la Toyota Supra GR essayée fait mieux.

11°C
178.8 km
9.0 L/100
48.4 km/h
P R N D
km/h
0
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

EN ROUES LIBRES

EN ROUES LIBRES

SAFETY PACK
ALPINE
ALPINE
A110 GT
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Une sportive polyvalente !

Bien sûr, on n'achète pas une Alpine A110 GT pour son volume de coffre mais bien **pour son plaisir de conduire**. A ce jeu-là, il faut bien avouer que nous ne sommes pas déçus. Les ingénieurs français ont su **maitriser « l'art d'en faire suffisamment mais pas trop ».** De ce fait, cette A110 GT possède un **comportement rassurant, une prise en main facile et un certain confort pour la conduite au quotidien.** Elle est également **bien insonorisée** sur autoroute au niveau du bruit de roulement et de vent. Seul le moteur se laisse entendre dans un doux ronronnement. **Le moteur et la boite de vitesse à double embrayage se veulent également volontaires et agréables** au quotidien sans provoquer d'à-coups ou de creux dans la plage moteur. Bien sûr, le moteur étant un 4 cylindres et non un 6 ou 8 cylindres, le couple apparait surtout après 2000 tr/min mais se veut ensuite linéaire et continu jusqu'à 7000 tr/min, de quoi donner une grande plage d'utilisation pendant laquelle on se laisse bercer par le ronronnement de l'échappement !

1-YTV-144
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES

1-YTV-144
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES

1-YTV-144
https://auto4x4enroueslibres.com

https://auto4x4enroueslibres.com

1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

ALPINE
B 1-YTV-144

EN ROUES LIBRES

L’Alpine A110 GT : pour le drift ou le circuit ?

Outre le fait de rouler au quotidien avec cette Alpine, il est clair que le but est de profiter de ce coupé sportif sur **de belles routes sinueuses, sur autobahn ou sur circuit.** C’est d’ailleurs dans ces conditions là que nous pouvons percevoir **toute l’étendue du savoir faire français** pour proposer **une voiture bien équilibrée**, qui accroche à la route et qui procure de bonnes sensations aux passagers. En effet, l’équilibre avec le moteur central arrière donne un **comportement plutôt axé sur la vitesse, le passage en courbe et la performance sur circuit.** On est loin du comportement drifteur de la Toyota GR86 essayée (lien à mettre). En effet, le moteur central arrière donne **une adhérence époustouflante aux roues arrière**, même sur route humide si bien qu’il faut une certaine maitrise de la glisse pour la faire décrocher. Par contre c’est à son avantage sur circuit ! De ce fait, les routes sinueuses peuvent être parcourues à vive allure en enchainant les tournants tout en se faisant bercer par le **ronronnement de l’échappement prépondérant au-dessus de 3500 tr/min et jusque 7000 tr/min.** A cela s’ajoute également des « **pop and bang** » en mode « sport » qui peuvent être très bruyants à l’arrêt (plus qu’en rétrogradant). De quoi se faire remarquer lors de l’arrivée chez quelqu’un et donner le sourire…

ALPINE
1·YTV·144

1·YTV·144

ALPINE
A110GT
1-YTV-144

ALPINE
A110GT
1-YTV-144

1-YTV-144
EN ROUES LIBRES

1-YTV-144
EN ROUES LIBRES

Consommation, prix et taxes de cette Alpine A110 GT

Pour terminer, il faut bien avouer que cette Alpine n'est pas non plus passée inaperçue durant notre essai. En effet, beaucoup de gens la regardent et aiment son design. Du côté de la consommation, lors de notre essai **nous avons consommé une moyenne de 8,8l aux 100kms**, avec un minima à 8l et un maxima à 9,6, ce qui reste encore raisonnable compte tenu des performances. D'autre part, **les émissions de CO_2 sont de 154 gr/km**. Enfin, au niveau du prix, l'A110 GT démarre à 70 650€ TVAC (10 000€ de plus que l'A110 normale) et nous avions les options suivantes :

- Gris Tonnerre Mat KPX 4940€
- Sellerie cuir Minoia noir avec surpiqures bleues : 0€
- Jantes Grand Prix 18 pouces : 440€
- Sièges 6 voies confort Sabelt chauffants : 420€
- Alpine Telemetrics : 310€
- Pack de rangement : 520€
- Repose pied passager en aluminium : 100€
- Logo au centre du volant bleu Alpine : 90€
- Tapis de sol avec logo Alpine : 130€
- Système audio Focal Premium : 620€
- Pack rétroviseurs : 520€
- Logo Alpine sur les ailes avant en chrome : 130€
- Pédalier en aluminium : 130€

Notre Alpine A110 GT d'essai valait donc 79000€ TVAC. A cela, il faut ajouter les taxes :

	Bruxelles	**Wallonie**	**Flandre**
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	431,20€
Taxe de circulation annuelle	374,48€	374,48€	323,81€
Eco malus	/	100€	/

[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]

-
1-YTV-144
EN ROUES LIBRES
-
ALPINE
1-YTV-144
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

-
1-YTV-144
-
ALPINE
B 1-YTV-144

-
-
1-YTV-144

-
1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com
-
1-YTV-144
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

-
-

Nicolas Vandersleyen