

Alpine A110 S

S comme sérieuse?

Au printemps 2022, Alpine remaniait la gamme de sa berlinette (re)lancée en 2018. Nous prenons le volant de l'A110 S, au biais plus sport que grand tourisme.



Élégante et sportive.

L'Alpine A110 est un petit bijou automobile. Légère, correctement motorisée, l'A110 de base de 252 ch s'est déclinée ensuite en A110 S de 292 ch et au châssis plus affûté. Depuis 2022, Alpine a développé une vraie gamme, de la plus ludique A110 à la plus radicale A110 R, en passant par la sport-chic A110 GT et la plus rigoureuse A110 S, qui développe maintenant 300 ch.

L'A110 S de notre essai reçoit de série un échappement sport, des disques de frein de plus grand diamètre et des gommes semi-slicks pour le circuit. S'y ajoutent les optionnels toit en carbone et pack «aero» avec aileron arrière et lame avant dans le même matériau.

Ce printemps frisquet et humide nous a contraint à garder les pneus hiver, typés sport tout de même. Suffisant pour se rendre compte que la construction allégée, l'équilibre finement étudié de l'auto et l'amortissement spécifique à la «S» la rendent particulièrement efficace. On s'est même risqué à un petit tour en mode

«Track» sur le Circuit de Charade (F) lors d'un rassemblement autour de la marque, afin de jauger en piste de cette Alpine au sang plus chaud: c'est du sérieux, très sérieux. L'auto pivote autour de son axe sans retard, le train avant mord le bitume et la motricité, même dans ces conditions, est exemplaire. Tout comme le freinage, d'ailleurs. L'A110 S vit, grogne dans son échappement et s'exprime comme une vraie supercar. On regrette juste une assistance de direction beaucoup trop prononcée et ceci aussi bien en mode normal qu'en «Sport» et «Track».

Sur la route, l'A110 S semble accélérer plus fort que l'A110 standard, malgré 0,3 s d'écart seulement sur le 0 à 100 km/h (4,2 s contre 4,5 s). Le crédit en revient à la boîte de vitesses double-embayage, à la gestion revue et moins hésitante qu'auparavant. Le niveau de confort global est de haut vol, avec peu de fatigue constatée sur les longs trajets. L'assise offerte par les baquets de série est excellente, pour peu que le ré-

glage en hauteur, à réaliser en atelier, soit optimal. On pesterait cependant sur les aspects pratiques relatifs de l'auto pour une utilisation grand tourisme: point de boîte à gants, remplacée par un fourre-tout entre les sièges et deux coffres de 100 l à l'arrière et 96 l à l'avant, qui ne peuvent avaler que des bagages souples.

Il reste qu'à près de 94 000 francs dans cet accoutrement, notre berlinette n'est pas donnée; mais la cohérence, l'homogénéité et la personnalité de l'engin nous procurent tant de plaisir qu'on ne peut qu'y succomber... ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations

