

# Alpine A110 R-GT, la nouvelle « Berlinette » des rallyes !



Alpine se donne de nouveaux objectifs. Luca de Meo, le récent DG de Renault a pris la décision de repositionner la marque comme fer de lance de l'âme sportive du groupe. Alpine sur tous les fronts, le constructeur de Dieppe change de braquet. La marque de Sport française passe clairement un cap dans toutes les disciplines, sur tous les terrains du monde... C'est de cette manière qu'est née la **A110 R-GT**, la nouvelle et future reine des Rallyes.

Du rallye au circuit, Alpine a pour ambition d'imposer la couleur bleu en Formule 1 dès l'année 2021, en endurance, également, au plus haut niveau avec en toile de fond les 24h du Mans, sans compter les nombreuses compétitions clients, avec les Cup, GT4 et autres R-GT.

Alpine va avoir fortement à faire alors qu'il y a quelques mois à peine, en raison de la Covid 19, certains pressentaient la disparition de la marque, purement et simplement. L'image du petit constructeur de Dieppe et celle de Signatech Alpine, concepteur de voitures de course pour le blason tricolore, va inexorablement changer de dimension. Une dimension plus internationale pour booster les ventes de l'Alpine A110 et A110S au-delà de nos frontières, seuls modèles actuellement au catalogue. Y en aura-t'il d'autres ? Depuis 2013, date du retour d'Alpine au sein du groupe, le futur modèle de série, imaginé à cette occasion, avait su réveiller l'ADN de la marque, si cher à son génialissime fondateur, Jean Rédélé. C'est sur cette base qu'est née la R-GT. Une voiture de course bien pensée, pour dévaler les spéciales des rallyes « *Asphalte* ».

C'est près de Bourges, au cœur même de la Compétition, chez Signatech Alpine que l'on découvre pour la première fois cette puissante Alpine, un peu plus surélevée que la Cup ou la GT4, les deux autres modèles de compétition destinés aux circuits. La A110 R-GT étant conçue pour le rallye, l'amortissement spécifique fait prendre un peu plus de hauteur à celle qui va devoir expédier les chronos en spéciales. Les équipes de Philippe Sinault, le directeur général et fondateur de Signature/Signatech Alpine, travaillent à l'élaboration de toutes les voitures de course (exceptée la Formule 1), les prototypes également qui roulent en endurance, aux 24 Heures du Mans par exemple. Un savoir faire « à la française » au service d'une marque depuis 8 ans. Il faut avouer que le préparateur accumule les victoires : on a la chance d'apercevoir, lors de notre venue, la LMP2 victorieuses dans sa catégorie aux 24 heures du Mans 2019 et championne du monde d'endurance... En attendant, peut-être, un résultat au général, dès la saison prochaine, en LMP1.



En tout état de cause, la A110 R-GT est largement préparée ici : les châssis nus proviennent de l'usine de Dieppe, où sont conçues les voitures de série. Signatech Alpine prépare chaque voiture et fabrique ses propres pièces, certaines en carbone. Moteurs, transmissions, trains roulants, tous les organes mécaniques ont fait l'objet d'études et de préparation pour être délivrés à la compétition.

Alors si la A110 R-GT a été destinée dans un premier temps au rallye dit «Asphalte», on espère évidemment, à terme, le retour d'Alpine au plus niveau ! Et pourquoi pas en WRC et même aussi, dès le Monte Carlo, en janvier... L'avenir nous le dira ! Mais on ne peut pas non plus oublier le passé : on se souvient du titre de 1973 avec la Berlinette, championne du monde des rallyes. En attendant, il ne s'agit que de la compétition « clients », homologuée FIA, et destinée à faire courir le modèle en rallye dans les différents championnats français et européens.

On a donc voulu découvrir cette toute première Alpine R-GT : une version « deux roues motrices », une petite bombinette dont le poids est très athlétique (1.080 kg). Et pour évoluer dans les meilleures conditions d'essai, il nous fallait prendre rendez-vous avec celui qui la connaît le mieux, Manu Guigou, multiple champion de France « deux roues motrices ». Un pilote expérimenté, maître du genre, qui a été aussi l'un des metteurs au point de la voiture dans toutes ses phases de développement.



Le superflu n'existe plus. Intérieur spartiate et minimaliste : la chasse est toujours faite au poids. Minimaliste, enfin, pas tout à fait, lorsqu'on découvre le volant, digne d'une F1, aux multiples réglages : répartition du freinage, ABS, anti-patinage configurable, Launch Control, etc... La voiture est composée d'une structure légère en aluminium dans laquelle repose un arceau de sécurité intégral homologué par la FIA, un harnais six points et un amortissement spécifique avec des suspensions trois voies à butée hydraulique.

Les freins sont surdimensionnés avec un diamètre de 355 mm, étriers 4 pistons. Le moteur évidemment ne change pas.... Il est situé en position « *centrale arrière* ». Le quatre cylindres reste à 1,8 litres, mais gagne une trentaine de chevaux supplémentaires pour culminer à 330 ch. Il est associé à une boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports, et à un différentiel à glissement limité.

A conduire, c'est fou ! Et ce n'est pas parce qu'on a décidé de faire évoluer la A110 R-GT sur circuit, que l'impression de conduite, la technicité d'usage, l'agilité du bolide, et surtout l'efficacité générale, ne sont pas avérées. Bien au contraire. La petite bombinette a de la ressource.

Les hauts régimes , 6.000 tours, un peu plus parfois... La vitesse de pointe, 200 km/h environ. Pas mal...

Les plages d'utilisation se situent davantage dans les bas régimes. La fulgurance des passages des rapports à la volée, l'accélération vive et forte dont le turbo intensifie le phénomène, la motricité excellente, offrent à la R-GT beaucoup de performances. Son gabarit spécifique et son poids contenu aident à la docilité.

La petite est réactive, l'amortissement joue un rôle essentiel dans le comportement dont on ressent une certaine souplesse. Elle est pourtant vive et joueuse à la fois, mais il faut, comme toujours, dans une voiture de course, être calme, méthodique, et elle ne perdra jamais l'occasion d'être rigoureuse. Le train avant suit, la direction vous y aide. Elle enchaîne les virages avec beaucoup de maîtrise, absorbant sans broncher les vibreurs. On s'amuse même à aller au-delà, chatouiller l'herbe, pour couper les trajectoires. Elle s'en moque, c'est son domaine de prédilection !

# BILAN

Avec un tel joujou, sans compter ses cousines, Cup et GT4, la nouvelle A110 R-GT va se faire connaître et le blason français risque, cocorico, de faire parler de plus en plus de lui sur tous les terrains du monde !

<b>Poids à vide</b>	1 080 kg
<b>Cylindrée du moteur</b>	4 cylindres Turbo, 1,8 litres
<b>Puissance moteur</b>	330 ch
<b>Vitesse max</b>	200 km/h environ
<b>Transmission</b>	Séquentielle à 6 rapports + marche arrière Deux roues motrices
<b>Amortissement</b>	Suspensions à butée hydraulique
<b>Freinage</b>	Disques acier 335 mm / Etriers 4 pistons
<b>Autre</b>	ABS, Anti-patinage réglable Arceau intégral homologué FIA
<b>Prix</b>	150 000 euros (hors option)

