

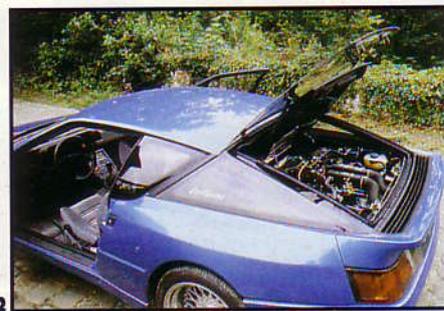
ALPINE "LE MANS"



Après l'Alpine "Mille Mille", voici une autre série spéciale qui ouvre l'ère de la catalyse pour le moteur 2,5 litres en porte à faux arrière. La "Le Mans" hérite donc d'un moteur prévu à l'origine pour le marché suisse et légère-

ment remanié pour l'occasion. Globalement, on note un mkg de plus et un régime de puissance un peu plus élevé. Peu de choses donc. On ne peut que regretter que, pour cette voiture, Renault n'ait pas jugé bon de se pencher plus

sérieusement sur la question, comme il l'a fait pour la R 25 dont la puissance est passée à 205 chevaux. L'Alpine, elle, est descendue de 200 chevaux à 185... C'est dur pour une sportive, même avec une esthétique revigorée...



BBS montées en 205/45 R 16 à l'avant et 255/40 R 17 à l'arrière, le résultat est vraiment impressionnant.

Évidemment, le traitement s'accompagne d'un bon de quelque 74 000 F du tarif. Les ailes avant sont vissées, mais tout le reste est collé, ce qui suppose un travail considérable sur la carrosserie de base, qui peut justifier, avec les jantes et un équipement plus soigné, cette somme rondelette supplémentaire.

A l'intérieur, la planche de bord et le tunnel sont revêtus de cuir gris, ainsi que le volant. Mais les sièges restent revêtus de velours. Le cuir est en option !

L'Alpine est une voiture très basse (1,19 mètre seulement, alors qu'une R 25, par exemple affiche 1,41 m !), dans laquelle on se trouve légèrement allongé, face à un volant spécial qui n'est pas rond et comporte deux parties droites sur sa jante. Le levier de vitesses tombe parfaitement en main, et l'on se sent très bien pour une conduite détendue et naturellement sportive.

Le confort est assez curieusement un

1. Réminiscence d'une époque glorieuse. Des jantes nids d'abeilles BBS de 255 à l'arrière.

2. Le PRV dans une version dépolluée dont l'agrément vaut bien l'autre...

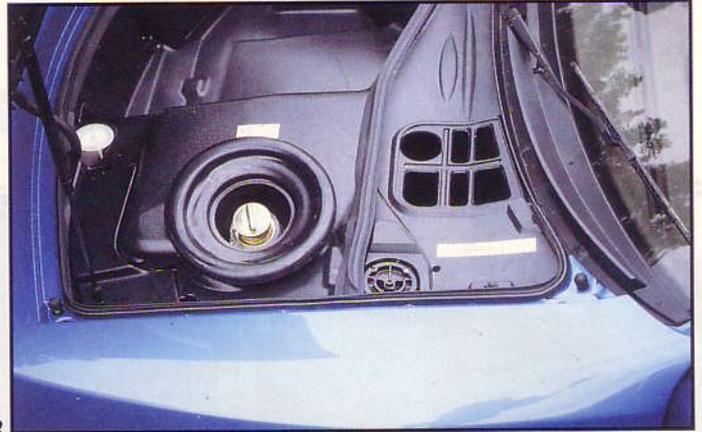
3. L'habitacle reçoit un habillage mi-cuir. Les sièges cuir sont en option.

des atouts de l'Alpine. Sa suspension, très bien étudiée, est parfaitement amortie et présente un compromis presque idéal entre la fermeté naturelle d'une voiture de sport et la souplesse d'une berline. Autre élément surprenant, et on peut dire gênant, sur une voiture aussi typée : le silence. Les moteurs turbos ne sont jamais particulièrement bruyants, et l'ancienne version confirmait la règle. Mais vers son régime maxi, on entendait quand même le moteur. Avec la "Le Mans", plus rien. On comprend pourquoi elle dispose d'une chaîne stéréo en série !

Si l'on superpose à cela une autre caractéristique des moteurs turbos, qui est le couple à bas régime, et une tendance marquée, passé un cap, à se comporter

L'ALPINE "Le Mans" dispose d'une carrosserie remaniée avec un kit du préparateur allemand Kleinemeier, que l'on trouvait auparavant en Suisse et en Allemagne. A peu de choses près, il s'agit de la même opération que la Renault 11 turbo Zender, en son temps...

Avec ses ailes avant et arrière élargies, son museau plongeant, ses bavolets latéraux et surtout ses énormes jantes



1. L'intérieur de l'Alpine est confortable comme peut l'être celui d'une sportive, entièrement capitonné et recouvert de moquette.

2. Le remplissage de l'essence implique l'ouverture du capot avant.

3. L'accès aux sièges est aisé.

comme des moteurs électriques dispensant une accélération continue, on débouche sur une incertitude permanente sur le rapport engagé.

En fait, passés 4 000 tours, il existe peu de différences sensibles pour le conducteur entre une reprise en 3^e et en 5^e. Ce qui fait que, sur des petites routes, on reste le plus souvent en troisième. C'est à la fois un avantage au niveau des performances, et un inconvénient pour le plaisir, car on ne "sent" plus vivre le moteur.

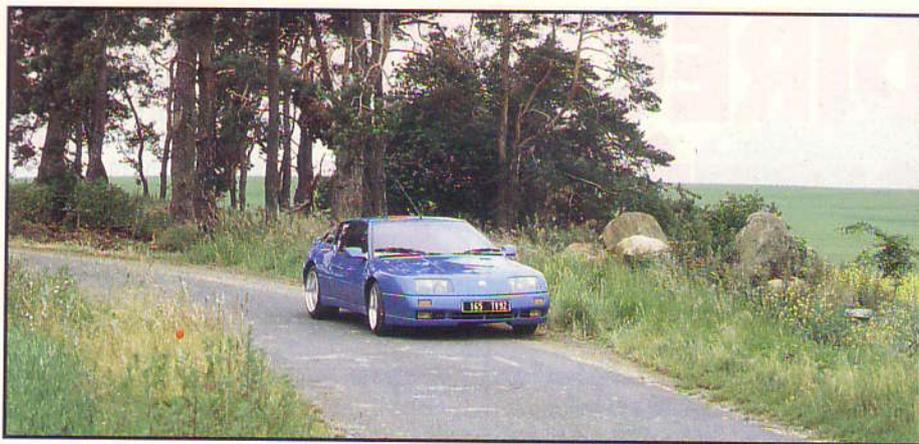
Le PRV dans sa version 200 chevaux non catalysée se caractérisait par un temps de réponse très net et une plage

n'ont jamais, en série, des régimes de puissance maxi très élevés).

Peu de puissance avant 4 000 tours, et ensuite un véritable festival jusqu'à 5 700 tours, qui aboutissait à deux niveaux de conduite : tranquille ou sportive...

Malgré 15 chevaux de moins, le V6 catalysé se comporte très différemment. Le temps de réponse est beaucoup moins sensible, dans la mesure où la voiture réaccélère franchement avant 3 000 tours, et qu'ensuite elle est beaucoup moins violente, aux alentours du régime maxi.

L'Alpine annonce une différence de



Un comportement qui dépend beaucoup du conducteur.

quelque 5/10^e aux 1 000 m départ arrêté qui confirme la baisse de vigueur de la voiture. Mais il faut quand même souligner que cet écart reste difficilement perceptible dans le cadre d'une utilisation normale de la voiture, voire même sportive. Il faudra la pousser pour s'en rendre compte! Le principal atout de l'Alpine "Le Mans" réside surtout dans cette puissance mieux dosée, cette montée plus progressive qui la rendra dans tous les cas contrôlable.

On reprochait à l'Alpine son manque de stabilité à grande vitesse, qui faisait envisager avec angoisse un dépassement de camion ou la sortie d'un tunnel à 200 km/h.

La "Le Mans" offre plus d'appui aérodynamique sur l'avant, avec son museau plongeant et ses ailes galbées. Disons qu'à 180 km/h, elle roule beaucoup moins qu'avant, mais cela ne reste pas, tout de même, un modèle de stabilité. On se demande d'ailleurs comment une auto comme l'Alpine pourrait être stable. La stabilité pour une voiture de rallye n'est pas une caractéristique positive d'ailleurs. Prenez l'Alpine A 110 : le tout

à l'arrière et un empattement réduit, ne plaident pas en sa faveur.

Si la pointe avant est si prononcée, c'est assurément qu'il paraît important de charger l'avant pour diriger la voiture. Une Alpine se pilote, et le principal plaisir que l'on peut tirer de cet engin provient assurément de son comportement qui dépend étroitement de son conducteur.

A des vitesses raisonnables, campée sur ses énormes pneus, l'Alpine vire sans la moindre dérive. La direction directe, précise, est un vrai régal. Si l'on force l'allure, elle devient franchement sous-vireuse, ce qui limite fortement ses capacités de passage en virage. Pour passer à un cap supérieur, il faut en fait la balancer pour reporter les masses sur l'essieu directeur. On peut alors atteindre des accélérations latérales importantes, bien calé dans le siège... La limite se manifeste par des décrochements du train arrière, comme s'il sautillait. Il n'est pas conseillé d'aller plus loin, à moins de posséder une bonne pratique, car l'équilibre très particulier de l'Alpine, tout comme son moteur turbo (dont

la puissance risque de chuter fortement avec le régime, vous laissant avec plus rien sous le pied) ne facilitent guère les choses.

Il est souvent aisé de commencer une figure. La difficulté consiste à bien la terminer...

L'Alpine est une voiture de connaisseur, qui pourra s'avérer terriblement efficace dans des virages serrés, sur des petites routes, mais sera beaucoup moins à l'aise dans des enchaînements rapides de grandes courbes.

Dans ce dernier cas de figure, il faudra faire attention de ne pas arriver trop vite (le confort et le silence ont tendance à gommer l'impression de vitesse) et ne pas balancer la voiture, mais passer dans un style coulé qui tiendra compte du sousvirage, et ne pas corriger ensuite. En un mot, prévoir la déviation du train avant...

Le freinage est exceptionnel, on s'en douterait vu la largeur des pneus. Ces Michelin MXX n'occasionnent pas de réactions de direction au freinage d'ailleurs comme on en trouve souvent avec des jantes larges.

Par contre sous la pluie, ils ont une tendance marquée à l'aquaplaning. Il faudra rester vigilant et à la moindre alerte (léger louvoiement ou patinage d'une roue arrière ou avant) lever immédiatement le pied.

Au freinage, on notera aussi une tendance marquée au blocage des roues et l'ABS proposé en série n'est certainement pas un luxe.

L'Alpine dans cette version dépolluée n'a guère perdu de son charme qui tient essentiellement à sa conduite si particulière, si instinctive. Malgré une perte de puissance, elle a gagné en agrément moteur, tout en conservant des performances largement suffisantes. Mais elle a, avec ce kit, certainement perdu une fraction de son formidable rapport prix/performances initial...

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR : V6 à 90°, 91 x 63 mm, 2458 cm³.
1 ACT par rangée
Injection/allumage électronique
Turbocompresseur Garrett T3
Échangeur air/air
Catalyseur trifonctionnel
30,2 mkg à 2200 trs/mn
185 ch à 5750 trs/mn

TRANSMISSION : 1^e : 3,364 ; 2^e : 2,059 ; 3^e : 1,381 ; 4^e : 1,037 ; 5^e : 0,821.
Rapport de pont : 3,444 (9/31)
Km/h pour 1000 trs moteur en 5^e : 45,264

SUSPENSIONS : AV/AR : doubles triangles avec combinés et barre antiroulis

DIRECTION : Crémaillère sans assistance

FREINS : Disques ventilés 0 259 mm AV/AR. ABS

ROUES : Jantes BBS 8J 16 AV et 10 J 17 AR
Pneus Michelin MXX. AV : 205/45 R 16 Z
AR : 255/40 R 17 Z

CARROSSERIE : Châssis poutre en acier avec carrosserie polyester collée et vissée.
L/l/h : 4,33/1,75/1,19 m
Empattement : 234 cm
Réservoir : 72 L
Poids : 1210 kg

PERFORMANCES : Vitesse maxi : 240 km/h
0 à 100 km/h : 6,67 s
1000 m D A : 27,3 s
Cons. norm. : 7,1/9/13, 71/100 km

PRIX : 350 000 F