

DOSSIER DE PRESSE

ALPINE A424_β



ALPINE



SOMMAIRE

- 01/ Avant-propos
- 02/ L'A424_β
- 03/ Fiche technique
- 04/ Alpine en Endurance
- 05/ La genèse du projet
- 06/ Questions-réponses avec Bruno Famin
- 07/ Questions-réponses avec Philippe Sinault
- 08/ Interview avec Christophe Chapelain
- 09/ Interview avec Raphaël Linari
- 10/ La catégorie LMDh
- 11/ Ambitions
- 12/ À suivre
- 13/ Contacts et liens



À PROPOS



« Nous espérons offrir à tous les amoureux de sport automobile de splendides batailles, épiques et excitantes et nous n'avons qu'une chose à leur dire. Rendez-vous en piste ! »

L'Endurance entre dans un nouvel âge d'or, et nous sommes impatients d'y apporter notre contribution. Après dix ans d'engagement avec notre fidèle partenaire Signatech, nous écrivons un chapitre inédit de notre aventure dans cette discipline fascinante qu'est l'Endurance.

Depuis sa fondation par Jean Rédélé, Alpine veut atteindre les sommets, et nous mettons tout en œuvre pour y parvenir. Résultat d'une stratégie ambitieuse, nous sommes parmi les seuls à disputer simultanément, depuis déjà trois ans, plusieurs Championnats du Monde de la FIA grâce à la mise en place de règlements innovants nous permettant d'établir des synergies entre nos programmes.

Née de la compétition, Alpine a des ambitions vivantes et croissantes. Le sport automobile n'est pas un simple passe-temps, il coule dans nos veines et imprègne l'ADN de notre « band of racers ». Quarante-cinq ans après notre victoire historique aux 24 Heures du Mans, notre présence ne doit rien au hasard. La démonstration en est à nouveau faite aujourd'hui en vous présentant l'Alpine A424_β préfigurant notre Hypercar destinée à défier les plus grands compétiteurs dès l'an prochain.

Fidèle à nos valeurs, ce nouveau prototype projette la marque au A fléché dans l'avenir tout en s'inscrivant dans la lignée de nos créations, à commencer par Alpenglow et l'A290_β. Racé, élégant et distinctif avec son design emblématique et iconique, il incarne à la fois notre présent et notre futur grâce à l'implication et l'investissement de nos designers dans son développement.

Depuis bientôt deux ans, ce projet est aussi une formidable aventure humaine au service de nos ambitions au-delà des circuits. Nos collaborateurs et partenaires travaillent d'arrache-pied pour que le succès soit au rendez-vous. Il l'est déjà visuellement, et nous redoublons d'efforts afin qu'il le soit également sportivement dès l'an prochain.

Nous ne sous-estimons pas la tâche qui nous attend dans ce défi exaltant. Nous restons humbles, mais déterminés à nous imposer, et ce des deux côtés de l'Atlantique. Nous espérons offrir à tous les amoureux de sport automobile de splendides batailles, épiques et excitantes et nous n'avons qu'une chose à leur dire. Rendez-vous en piste !

Laurent Rossi
Alpine CEO

L'A424_β



Soixante ans après son premier engagement aux 24 Heures du Mans, Alpine dévoile l'A424_β préfigurant son challenge dans la catégorie reine du Championnat du Monde FIA d'Endurance.

Avec son design, l'A424_β réaffirme l'ADN de la marque tout en préfigurant son futur.

Son nom A424_β en est le symbole : la nomenclature du A suivi de trois chiffres commençant par 4 respecte la tradi-

tion de nos voitures victorieuses en Endurance, 24 fait écho aux 24 Heures du Mans et à 2024, et β désigne son ultime étape avant son lancement.

L'A424_β est la quintessence de l'art automobile et sportif d'Alpine, tant sur le plan esthétique que technique. Riche en créativité, elle augure la future signature lumineuse d'Alpine sur une face avant extrêmement racée et affirmée alors que l'arrière laisse apparaître deux A fléchés exceptionnellement impactants.

Le motif triangulaire faisant écho aux flocons alpins y transparait aussi en acérant notamment le traitement des dérives et de l'aile arrière.

Autour du cockpit, les pilotes prendront place au cœur d'une carrosserie épurée, purifiée et lissée, telle une supercar de route.

Les flancs tirent également leur inspiration de ceux d'Alpenglow, le concept-car fondateur des ambitions d'Alpine en incarnant l'avenir fascinant des mo-

dèles de série et de compétition de la marque.



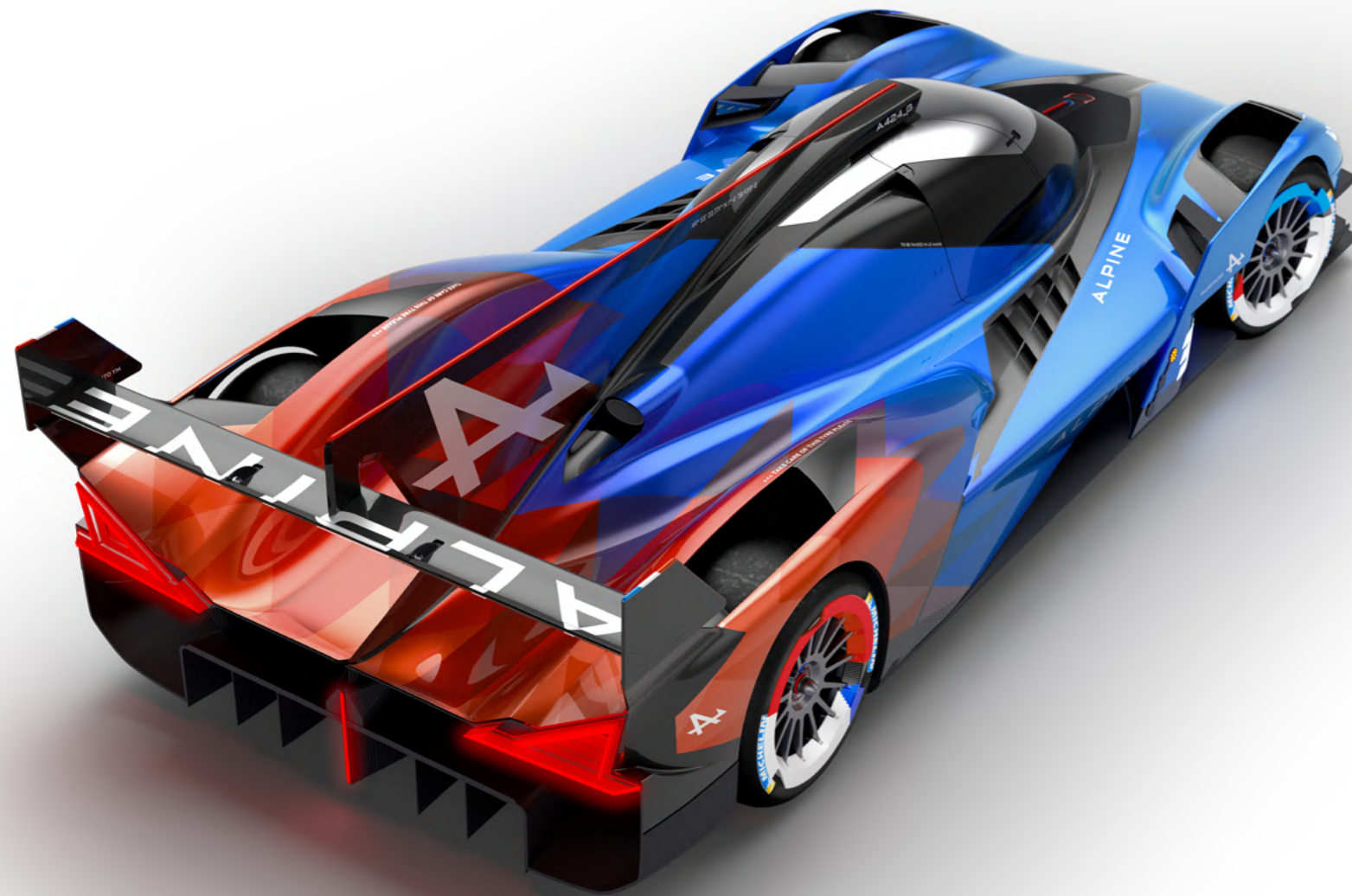
« Nous vous présentons aujourd’hui l’Alpine A424_β préfigurant notre Hypercar destinée à défier les plus grands compétiteurs dès l’an prochain.

Fidèle à nos valeurs, ce nouveau prototype projette la marque au A fléché dans l’avenir tout en s’inscrivant dans la lignée de nos créations, à commencer par Alpenglow et l’A290_β.

Racé, élégant et distinctif avec son design emblématique et iconique, il incarne à la fois notre présent et notre futur grâce à l’implication et l’investissement de nos designers dans son développement. »

Laurent Rossi
Alpine CEO

FICHE TECHNIQUE



CHÂSSIS

| | |
|-------------|-------------------------------|
| Structure | Coque carbone & nid d'abeille |
| Carrosserie | Carbone |
| Suspensions | Double triangles à poussants |
| Direction | Assistée électrique |
| Longueur | 5000 mm |
| Largeur | 1998 mm |
| Hauteur | 1058 mm |
| Empattement | 3148 mm |
| Poids | Environ 1030 kg (selon BOP) |

MOTEUR

| | |
|----------------------|-------------------------------------|
| Configuration | V6 monoturbo à 90° |
| Cylindrée | 3400 cm ³ |
| Puissance maximale | 500 kW / 675 chevaux |
| Régime maxi | 9000 tr/min |
| Hybridation | Bosch standard / 50 kW |
| Lubrification | Carter sec / pompe à huile à étages |
| Gestion électronique | Marelli |

BOÎTE DE VITESSES

| | |
|------------------------|--|
| Marque | Xtrac |
| Type | Transversale |
| Changement de vitesses | Palettes au volant et commande pneumatique |
| Rapports | 7 + marche arrière |

ROUES

| | |
|-----------------|--------------------|
| Pneumatiques AV | Michelin 29-71/R18 |
| Pneumatiques AR | Michelin 34-71/R18 |
| Jantes avant | 12,5"x18" |
| Jantes arrière | 14"x18" |

FREINS

| | |
|---------|--------------------|
| Disques | Ventilés carbone |
| Étriers | Monobloc 6 pistons |

SÉCURITÉ

| | |
|-----------|---|
| Harnais | Six points, adapté pour le système Hans® |
| Réservoir | Souple sécurisé avec système de réserve intégré |

ALPINE

En Endurance



Pour accompagner son développement, Alpine a toujours misé sur la compétition, et notamment l'Endurance, où la marque a écrit certaines des plus belles pages de son histoire sportive.

1962-1969

En 1962, Jean Rédélé lance le développement de l'Alpine M63, premier modèle d'un prototype propulsé par un moteur Gordini de 996 cm³. L'année suivante, Alpine fait ses débuts aux 24 Heures du Mans. Sa stratégie misant sur la légèreté, la finesse aérodynamique et une cylindrée réduite lui permet de remporter rapidement les « Indice de Rendement Énergétique » et « Indice de Performance ». Les victoires au scratch sont également au rendez-vous avec l'Alpine M65 de Lucien et Mauro Bianchi aux 500 kilomètres du Nürburgring 1965. L'Alpine A210 entre ensuite en scène, entamant une longue série de succès en Europe et dans la Sarthe jusqu'en 1969.

1973-1978

En 1973, l'Alpine A440 est présentée avec un objectif clair : gagner le Championnat d'Europe des Sport-Prototypes 2 litres avant de concevoir une voiture capable de s'imposer au Mans.

L'année suivante, le titre européen revient à l'A441 d'Alain Serpaggi et la marque lance le développement d'un nouveau moteur turbo de 1996 cm³ développant 490 chevaux installé dans le châssis de l'Alpine A441 Turbo en 1975, puis dans l'A442 alignée en Championnat du Monde des Marques à partir de 1976. Cette dernière signera la pole position pour ses premières 24 Heures du Mans. Alpine se concentre alors exclusivement sur cette épreuve et la consécration intervient en 1978 avec l'Alpine A442B pilotée par Jean-Pierre Jausaud et Didier Pironi.

1979-1994

Après avoir atteint ses objectifs, l'équipe tourne toute son attention sur la Formule 1, où elle imposera sa maîtrise du turbo. En parallèle, des modèles privés continuent d'être engagés aux 24 Heures du Mans jusqu'en 1994.

2013-2020

Alpine revient officiellement en compétition pour accompagner sa renaissance. L'Alpine A450 s'illustre immédiatement avec deux titres consécutifs en European Le Mans Series en 2013 et 2014. Après un podium LMP2 aux 24 Heures du Mans, l'équipe Signatech-Alpine s'engage en Championnat du Monde FIA d'Endurance.

En 2016, l'Alpine A460 s'impose dans la Sarthe et remporte les deux titres mondiaux dans sa catégorie avec Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes et Stéphane Richelmi. Dès 2017, l'Alpine A470 connaît également le succès aux mains de Pierre Thiriet, Nicolas Lapierre et André Negrão avec une victoire pour célébrer le quarantième anniversaire du triomphe de 1978. Le trio récidive douze mois plus tard tout en s'offrant les couronnes pilotes et équipes lors de la Super-saison 2018-2019.

2021-2024

Alpine s'attaque à la catégorie reine du FIA WEC et des 24 Heures du Mans dès 2021. En deux saisons, l'Alpine A480 bouscule la hiérarchie de l'élite avec un podium au général sur le double tour d'horloge sarthois, puis deux victoires historiques à Sebring et Monza en 2022. Vice-Championne du Monde, Alpine « redescend » d'une classe en 2023 afin de mieux préparer son arrivée en Hypercar avec l'A424 développée par Alpine et exploitée avec la talentueuse équipe Signatech.

LA GÉNÈSE DU PROJET

5 octobre 2021

Alpine annonce son engagement en catégorie Hypercar / LMDh avec deux voitures à partir de 2024.

Janvier 2022

Viry-Châtillon entame ses premières études avec Oreca et Mecachrome.

Décembre 2022

Le moteur effectue ses premiers passages aux bancs.

9 juin 2023

Alpine présente l'A424_β, 60 ans après son premier engagement aux 24 Heures du Mans.

15 septembre 2020

Alpine annonce son retour dans la catégorie reine de l'Endurance pour 2021 et 2022.

Novembre 2021

Le Département Design ébauche les premiers sketches de l'Alpine A424.

Juillet 2022

Alpine et Oreca lancent leurs premiers tirs aérodynamiques.

Mai 2023

Premiers essais couplés moteur-boîte de vitesses aux bancs de Viry-Châtillon.

Questions - réponses

avec Bruno Famin

Directeur exécutif d'Alpine Racing SAS depuis 2022, Bruno Famin met sa riche expérience en sport automobile, dont l'Endurance avec une victoire aux 24 Heures du Mans en 2009, au service de la marque au A fléché. Le Français nous confie les premiers secrets de l'A424_β.

// L'A424_β est le premier prototype du genre développé par Alpine, à Viry-Châtillon, depuis 1978. Comment s'est constituée l'équipe responsable du projet ?

Viry-Châtillon est une entité regroupant de nombreuses activités au-delà de la F1. Notre Direction Véhicules réunit notamment la compétition-clients, la Formule E et d'autres projets, dont l'A424_β et Alpenglow. Nous nous sommes donc appuyés sur nos métiers déjà existants tout en complétant quantitativement et qualitativement nos effectifs.

Au-delà de l'équipe dédiée, tous les secteurs de Viry-Châtillon contribuent au projet A424 là et quand il le faut. Enfin, notre écurie officielle Signatech se prépare également à nos futurs défis, où leur expérience opérationnelle sera un atout.

// Pourquoi avoir choisi la voie du LMDh pour la nouvelle ère de l'Endurance ?

La décision de s'engager en Hypercar a été prise en 2021 et nous nous y sommes pleinement consacrés dès janvier 2022. Le rythme s'est progressivement accéléré et le choix de la réglementation LMDh s'est imposé comme une évidence avec l'ambition d'Alpine de pénétrer le marché américain tout en demandant un investissement plus limité que les LMH en matière d'ingénierie.

Le principe de la dualité LMH/LMDh est de mettre les autos sur les mêmes fenêtres de performances aérodynamique et moteur. En LMDh, nous disposons d'une colonne vertébrale commune, entourée d'un châssis de l'un des quatre fabricants homologués.

Les constructeurs peuvent également dessiner une carrosserie possédant les codes stylistiques de leurs marques, d'où les divergences que l'on voit déjà avec des prototypes dont le style n'est pas uniquement dicté par l'aérodynamique. Grâce à cela, Alpine réaffirme son identité forte et ses talents techniques avec un budget contenu afin d'avoir la possibilité de commercialiser sa LMDh à terme.



// Quelles sont les ambitions sportives d'Alpine Racing en Endurance ?

C'est formidable de retrouver la catégorie reine de l'Endurance grâce aux nombreux talents impliqués dans ce projet. L'équipe Alpine de Viry-Châtillon jouit d'un savoir-faire précieux, notamment au niveau du développement de l'unité de puissance, de la gestion de l'énergie et de l'incidence du système hybride sur la dynamique de la voiture.

Avec nos partenaires Oreca et Signatech, nous avons travaillé d'arrache-pied pour préparer cette nouvelle génération de prototype et nous nous approchons des premiers tours de roues après avoir bien progressé par rapport aux différents jalons du projet.

Nous avons tous hâte de voir l'A424_β en piste après un tel développement et de nombreuses heures aux bancs. Plus que jamais, Alpine est en ordre de marche vers les sommets !

Questions - réponses

avec Philippe Sinault

À la tête de la structure Signatech représentant Alpine depuis son retour en Endurance en 2013, Philippe Sinault s'apprête à retrouver la catégorie reine en Hypercar au côté de la marque au A fléché. Avant leur nouveau départ l'an prochain, ses équipes auront toutefois un programme intense entre leurs engagements actuels en LMP2 et les essais de développement de l'A424.

// Dix ans après le retour d'Alpine en compétition, est-ce le début d'une nouvelle ère ?

En 2013, nous avons su convaincre Alpine de revenir en course et nous avons la certitude qu'une telle marque n'est à sa place qu'en catégorie reine. Alpine ne se refuse jamais les rêves auxquelles elle prétend, tout comme nous chez Signatech. Nous n'imaginions pas la suite, mais nous l'espérons fortement et cette ambition est sur le point de se matérialiser.

Notre aventure de dix ans a été rythmée par des titres européens et mondiaux sur plusieurs terrains de jeu. Plus que jamais, c'est une véritable fierté et un aboutissement de représenter Alpine, tant au sommet de l'Endurance, que

dans nos autres collaborations avec les A110 Cup, A110 GT4, A110 Rally, et bientôt A110 Pikes Peak. Cela a créé une dynamique vertueuse autour de nos projets et laisse augurer de fantastiques perspectives pour l'avenir.

// Comment Signatech se prépare à son rôle important dans le développement ?

Avant d'entamer ce nouveau chapitre, notre mission était d'appréhender notre saison de transition en LMP2 tout en planifiant notre futur en Hypercar.

Dès cette année, nous avons changé de dimension en raison du programme extrêmement chargé qui nous attend entre nos engagements en compétition et le développement de l'A424 avec les équipes d'Alpine Racing à partir de cet été.

Nous avons recruté de nombreux talents venant d'horizons différents et nous aurons la chance d'avoir l'appui de Viry-Châtillon avec l'expérience précieuse de Bruno Famin, Christophe Chapelain et François Champod, pour ne citer qu'eux.



// Cumuler compétition et développement sera-t-il un défi important ?

Nous sommes avant tout des « racers » et il nous était inenvisageable d'imaginer les festivités du centenaire des 24 Heures du Mans sans Alpine.

Nous voulions absolument être engagés en compétition, car la course est inscrite dans nos gènes. C'est également le meilleur moyen de nous préparer. Nos équipes vont donc être présentes sur les deux fronts, mais de manière intelligente, en se relayant pour opérer sur la voiture de développement.

Un énorme travail de fond, d'anticipation et d'engagement de la part de tout le monde a déjà été fait depuis près d'un an. Le soutien d'Alpine Racing

et d'Oreca sera précieux pour être les mieux armés et faire que ce prototype magnifique puisse ancrer toujours plus Alpine au firmament du sport automobile français et international.

Interview

avec Christophe Chapelain



Présent à Viry-Châtillon depuis 2013, Christophe Chapelain est l'ingénieur en chef du projet Alpine Hypercar-LMDh. Fort d'une riche expérience dans le monde du sport automobile à travers une grande variété de discipline, le Français retrouve également l'Endurance après avoir évolué chez le constructeur OAK Racing de 2010 à 2013. Il nous dévoile aujourd'hui la genèse de l'Alpine A424_β.

// Que pouvez-vous nous dire sur le châssis ?

En LMDh, chaque marque doit s'associer à l'un des quatre partenaires homologués. En Endurance, nous sommes liés à Oreca depuis 2013. Nous avons consulté les trois autres fabricants. Tous ont leurs forces, mais l'expérience d'Oreca a prévalu, encore plus dans le cadre d'un projet 100 % français. Une fois la décision prise, nous avons collaboré avec Oreca pour le châssis, l'intégration moteur et l'apport de nos stylistes pour inclure les traits de caractère des futures Alpine en collaboration avec leurs aérodynamiciens.

// Comment se passe cette collaboration ? Quels compromis avez-vous dû faire pour reprendre les codes stylistiques d'Alpine ?

Nous travaillons extrêmement bien avec Oreca. Dès le début, ils se sont montrés extrêmement réactifs à nos demandes tout en nous offrant des informations précieuses pour l'intégration du moteur.

Sur le plan du châssis, c'est la première fois qu'ils composent avec autant de contraintes issues de designers automobiles. Certains compromis ont été nécessaires, par exemple entre la volonté du design et certains aspects réglementaires. La fenêtre aérodynamique laisse toutefois suffisamment de marge pour intégrer beaucoup d'idées tout en convergeant vers les valeurs demandées. Il fallait faire cohabiter deux univers différents et le résultat est magnifique. Cela démontre que tout le monde a œuvré dans le même sens pour faire de ce projet une réussite stylistique aujourd'hui, mais aussi sportive demain.

// Que pouvez-vous nous dire du moteur ?

Nous nous sommes associés à Mecachrome pour le groupe propulseur. Mecachrome possède de l'expérience en Endurance et nous avons mené beaucoup d'études et d'essais de principe dès le mois de juin 2022. Cela nous a permis d'en analyser les avantages et les inconvénients pour que nos équipes d'ingénieurs de la Formule 1 établissent un cahier des charges, définissent l'architecture et calibrent le bloc pour la plage de performances souhaitée.

Les ingénieurs de Viry ont été extrêmement impliqués en nous faisant profiter de leurs capacités, de leurs ressources et de leurs méthodes pour en améliorer la puissance, la fiabilité et les matériaux. Pour faire simple, il s'agit d'un V6 3,4 l monoturbo. Nous aurons la particularité d'être les seuls avec cette configuration.

Comme le veut la réglementation pour tous les concurrents engagés en LMDh, le moteur sera couplé à une boîte de vitesses Xtrac, un boîtier hybride standard Bosch et une batterie Williams. Enfin, il faut noter que les synergies avec la F1 sont telles que notre soft LMDh

est fortement inspiré de celui de la F1. Le cost cap en F1 joue d'ailleurs en notre faveur puisqu'il permet de libérer des heures de bancs, en plus de celles disponibles chez Mecachrome.

// Quels ont été les principaux défis de ce projet ?

Même si Signatech possède une grosse expérience de l'Endurance, nous sommes novices sur des sujets clés comme la balance des performances. L'objectif est de faire la meilleure LMDh tout en anticipant de futurs changements de BoP.

// Quelle est la suite pour l'A424_β ?

L'ingénieur que je suis aimerait toujours rouler le plus tôt possible. Nous avons tous hâte d'être à nos premiers tours de roues. Pendant ce temps, notre moteur continue de tourner aux bancs avant un premier démarrage prévu le 28 juin. Nous effectuerons ensuite un déverminage dans la seconde quinzaine de juillet avant d'enchaîner les séances d'essais dès le mois d'août.

// Quel est le programme concernant l'homologation ?

Il s'agit d'un sujet parallèle extrêmement important. Dès le mois d'août, nous devons avoir construit une deuxième voiture et l'équiper d'un moteur pour l'envoyer aux États-Unis en vue des tests en soufflerie mi-novembre. Avec deux séances de préparation, nous devons être au plus près de la configuration définitive de l'Alpine A424 puisqu'elle fera office d'homologation. L'exercice n'est pas si difficile, mais il faut savoir éviter tout contretemps. Une fois la procédure finie, nous partirons à la FIA pour l'homologation et de nouvelles mesures. Tout cela demande toute une organisation extrêmement spécifique.

« Un projet dont je suis fier »

Interview

avec Raphaël Linari



« Des proportions inédites pour une Alpine »

Responsable designer extérieur et racing pour Alpine, Raphaël Linari évolue depuis plus de dix ans au sein de Renault Group. Intégré à l'équipe de la marque au A fléché, il est arrivé à temps chez Alpine Cars pour rejoindre l'un des programmes transversaux les plus enthousiasmants du sport automobile contemporain : un véritable prototype de course ayant les traits des futures Alpine de série. Mission accomplie avec l'A424_β.

// Comment le design a-t-il été impliqué dans la conception de l'A424_β ?

C'est un projet auquel nous avons été progressivement intégrés. Nous avons commencé à travailler sur les premiers sketches en 2021 avant d'être mis en relation avec Oreca. Nous avons pu récupérer un de leurs châssis en fin d'année afin de disposer d'une base sur laquelle dessiner une Alpine. Nous y avons passé une année entière, car nous avons besoin d'une phase d'apprentissage pour comprendre les contraintes en jeu, sur le plan des proportions et de l'attitude comme le poste de pilotage dicte la configuration de nombreux volumes associés. Nous avons alors réalisé une synthèse s'affinant ensuite au fil des tirs aérodynamiques. Ceux-ci ont rythmé le développement stylistique pour sculpter la forme de l'A424_β, au sens propre comme au figuré, comme nous devons entrer dans une fenêtre de performances imposée par la réglementation. C'était un travail de longue haleine, mais extrêmement enrichissant.



// Quels ont été vos principes directeurs dans la conception de ce design spectaculaire ?

Notre vision était d'avoir une carrosserie très pure, à l'image d'une supercar de route. Nous avons essayé d'être efficaces, donc nous avons simplifié, lissé et purifié les surfaces au maximum afin d'éviter une addition de volumes et d'éléments hétérogènes.

Cela est particulièrement vrai sur l'arrière. C'est la fin du siège aérodynamique, là où la traînée doit être la plus fluide possible. Nous l'avons donc épurée au maximum pour nous émanciper de tout aspect cubique caractéristique des prototypes du Mans.

// Que pouvez-vous nous dire de cette signature lumineuse remarquable ?

Ces signatures lumineuses sont peut-être les éléments les plus marquants. À l'avant, nous étions plutôt libres en dépit des obligations réglementaires sur

la visibilité comme il s'agit en fait d'un module de projecteurs à intégrer dans un volume donné. En parallèle, l'arrière était beaucoup plus contraint. Nous avons créé une signature lumineuse propre à notre LMDh en réinterprétant le A fléché et en l'ajustant à son environnement dans la partie basse. Quand un concurrent nous suivra, la caméra embarquée ne pourra pas manquer ce A fléché. Cela envoie un message fort à l'avant et impactant à l'arrière.

Quels sont les liens avec Alpenglow ?

Les deux projets se sont mutuellement nourris d'une certaine manière.

Alpenglow possède des codes de la LMDh pour un concept car roulant affranchi de toute contrainte, liée à la technique ou à l'homologation par exemple. Nous avons tiré notre inspiration des flancs d'Alpenglow tout en reprenant aussi certains travaux faits sur l'Alpine A110 pour l'A424_β.

Interview

avec Raphaël Linari

// L'exercice diffère-t-il vraiment de votre quotidien ?

Plus qu'un exercice différent, c'était inédit. Ces prototypes sont habituellement dessinés par des bureaux d'ingénieurs. De notre côté, nous n'avons pas forcément la même approche qu'un constructeur de véhicules de compétition.

Pour la série, toutes les surfaces sont issues du design en synthétisant toutes les contraintes techniques de nos fournisseurs et usines. Contrairement à nos habitudes, l'ingénierie de course reprend la main pour la fabrication des moules et des pièces. Il s'agissait donc de dessiner une voiture qui ne se dessine pas d'habitude.

Les contraintes liées à la performance sont toujours faciles à accepter, car nous faisons partie intégrante de la « band of racers » souhaitant voir Alpine atteindre les sommets. En parallèle, le modèle économique de la réglementation LMDh requiert une certaine rationalité budgétaire sur l'entretien et l'exploitation par une écurie privée. Là résidait toute la complexité, mais nous avons su créer un objet moderne, dans des proportions inédites pour une Alpine.

// Comment avez-vous vécu cette aventure ?

Tout d'abord, c'est un honneur incroyable et un immense privilège de dessiner l'Alpine qui disputera les 24 Heures du Mans.

Nous avons pris beaucoup de plaisir, malgré le « traditionnel » choc des cultures entre designers et ingénieurs. Face à l'émergence des contraintes, les designers vont chercher à lisser les surfaces pour les absorber alors qu'un ingénieur pourrait se contenter d'une bosse de dernière minute. Ce n'est qu'un exemple, mais il y a une approche d'harmonisation et de synthétisation des volumes.

Nous avons tous réussi à travailler dans le même sens comme il aurait été peu pertinent de proposer des concepts à l'encontre de la performance, mais nous voulions que cette voiture soit la plus Alpine possible en dépit d'une base technique imposée. Nous avons su trouver ce juste équilibre avec cette Alpine iconique dont je suis immensément fier.



LA CATÉGORIE LMDh



Dévoilée le 20 janvier 2020 en marge des 24 Heures de Daytona, la catégorie LMDh réunit des voitures de compétition conçues pour participer au Championnat du Monde FIA d'Endurance ainsi qu'à l'IMSA WeatherTech SportsCar Championship aux États-Unis.

Avec les LMH, les LMDh forment l'élite Hypercar du FIA WEC et la classe GTP en IMSA. Ces prototypes permettent aux pilotes, écuries et constructeurs de concourir avec les mêmes voitures tout en s'affrontant sur les plus beaux circuits de la planète et de l'Endurance.

Les LMDh doivent être basées sur l'un des quatre châssis acceptés en LMP2. Les concurrents les équipent d'un moteur de leur choix, ainsi que d'un système hybride de 50 kW commun à tous. Afin de garantir la compétitivité de toutes les voitures, l'ACO, la FIA et l'IMSA ont défini des principes, dont une fenêtre de performance aérodynamique à respecter, un poids minimum de 1030 kg ainsi qu'une puissance de 500 kW.

Les carrosseries peuvent néanmoins reprendre les codes stylistiques des véhicules de série de la marque dont ils défendent les intérêts, d'où le style inégalé d'Alpine A424_B.

En somme, un défi plein d'opportunités qu'Alpine ne pouvait manquer pour assouvir ses ambitions !

AMBITIONS



Si l'Alpine A424 fera ses débuts en compétition l'an prochain, l'année 2023 est décisive dans le développement de ce prototype qui défiera les nombreux constructeurs prestigieux dans la catégorie reine de l'Endurance.

En révélant Alpenglow et A290_β, Alpine a dévoilé sa vision du futur. Cet avenir se retrouve aujourd'hui distinctement dans les traits de l'A424_β, destinée à réaffirmer les ambitions de la marque dans une discipline où elle a connu d'immenses succès.

Avec ce modèle, les équipes d'Alpine ont deux objectifs : continuer d'élargir leur palmarès et séduire des écuries clientes.

En cette année du centenaire des 24 Heures du Mans, le double tour d'horloge sarthois sera l'un des rendez-vous incontournables pour tous les fans de sport automobile. Alpine choisit donc ce moment idéal pour se positionner face aux constructeurs déjà présents dans la catégorie Hypercar en dévoilant ses ambitions.

Conçu depuis Viry-Châtillon, ce prototype bénéficie du savoir-faire des meilleurs éléments dans des domaines cruciaux pour la performance : gestion de l'énergie, intégration moteur, fonctionnement dynamique, et autres facteurs clés de réussite.

L'exploitation des voitures sera assurée par Signatech, partenaire de confiance de la marque au A fléché depuis 2013. Une association dont le succès a déjà été prouvé avec un riche palmarès acquis grâce aux excellentes capacités

opérationnelles des hommes de Philippe Sinault.

Alpine cherchera aussi à attirer d'autres structures au côté de son écurie officielle en Hypercar afin de pouvoir jouer sur plusieurs tableaux, y compris outre-Atlantique en IMSA.

À SUIVRE

28 juin

Premier démarrage de l'Alpine A424_B.

Fin juillet

Déverminage de l'Alpine A424 à Lurcy-Lévis.

Mi-août

Première séance d'essais au Circuit Paul Ricard.

Septembre

Deuxième séance d'essais à Motorland Aragón.

Octobre

Troisième séance d'essais à Jerez.

Mi-novembre

Passage en soufflerie pour l'homologation LMDh.

Novembre

Premier test d'endurance de vingt-quatre heures à Motorland Aragón.

Décembre

Séance d'essais à Portimão.

Fin décembre

Procédure d'homologation auprès de la FIA.

Mars 2024

Première course en FIA WEC aux 6 Heures du Qatar

