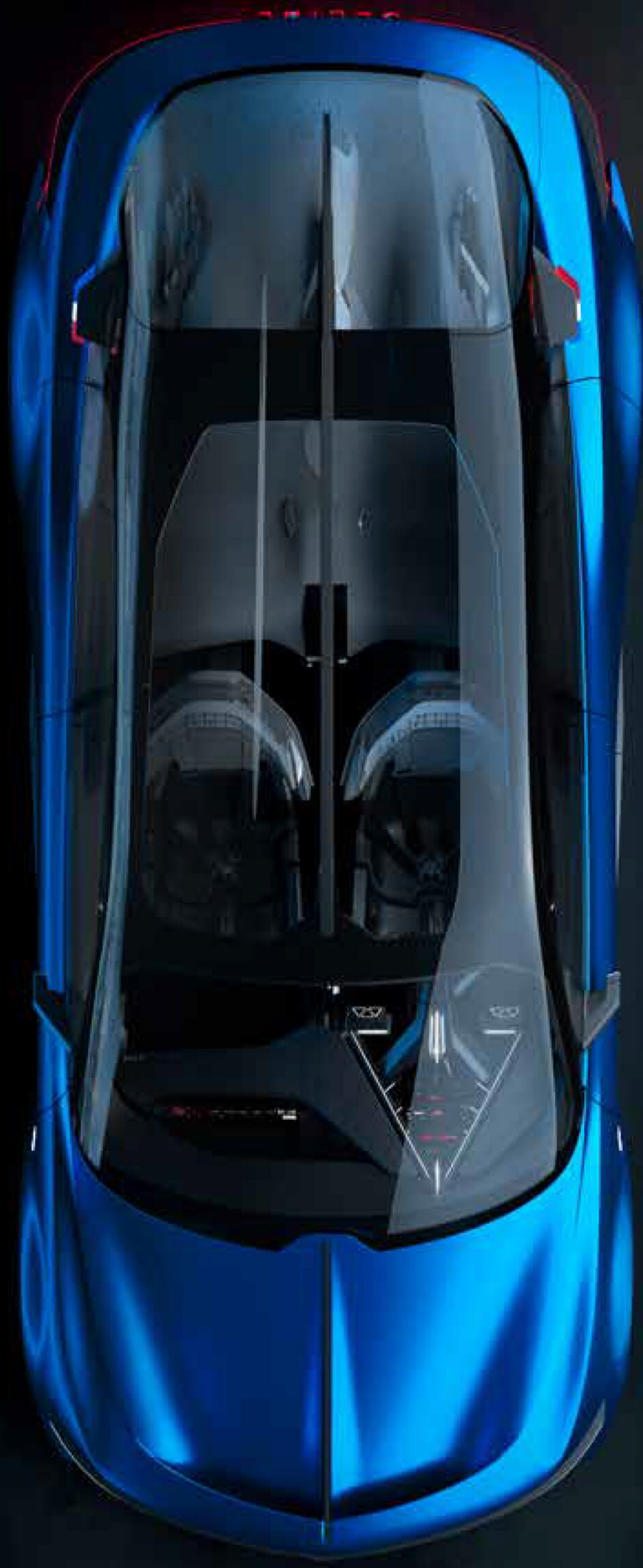
AUTO REVUE Alpine

LE MEILLEUR DE LA MARQUE FRANÇAISE LÉGENDAIRE



A390

LA GRÂCE DES TITANS

L 18041 - 7 - F: 12,50 € - RD

N°7 - Trimestriel - Décembre 2024 - Janvier-Février 2025 - BEL 12,50 €.

Les magazines

LE QUOTIDIEN DU SPORT

En kiosques

Le Foot

Le Foot magazine

Rugby magazine

France Basket

Handball magazine

Le Quotidien du Sport

Le Quotidien du Sport Album

Cyclisme magazine

Le Sport

Auto sport magazine

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ❑ Le Foot magazine (je reçois 8 numéros pour 38€ au lieu de 47€)
- ❑ Le Foot (je reçois 12 numéros pour 37€ au lieu de 47€)
- ❑ Rugby magazine (je reçois 8 numéros 42€ au lieu de 52€)
- ❑ France Basket (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Handball magazine (je reçois 8 numéros pour 57€ au lieu de 72€)
- ❑ Le Quotidien du Sport (je reçois 8 numéros pour 35€ au lieu de 44€)
- ❑ Le Quotidien du Sport Album (je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)
- ❑ Le Sport (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Cyclisme magazine (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Auto Sport magazine (je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX

Abonnements sur
groupe-entreprendre.shop

LE QUOTIDIEN DU SPORT.fr

Total commande : .....€

Ci-joint mon règlement **à l'ordre de Groupe Entreprendre** par : ❑
Chèque bancaire ou postal
❑ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] Expire-le [_]_] [_]_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_]_] [_]

Signature obligatoire

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date de naissance :** .....

Adresse : ..... **Code Postal :** ..... **Ville :** .....

Courriel : _____

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 70 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

PS : Vous pouvez nous renvoyer votre bulletin par fax au 01 46 10 21 22 (paiement par carte bancaire)
Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2€ par revue livrée.

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☒ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert, 92 100 Boulogne Billancourt.

AUTO REVUE
Alpine
LA NOUVELLE FORMULE

ALPINE : UNE STRATÉGIE DURABLE POUR RETROUVER LES SOMMETS

Alpine se concentre désormais sur l'essentiel pour bâtir un avenir solide en Formule 1. Avec une vision claire orientée vers la saison 2025, l'écurie a choisi de stabiliser sa technique en 2024, renonçant aux mises à jour fréquentes qui ont parfois compromis les performances de ses concurrents. Alpine privilégie la constance et la construction d'une base durable plutôt que des ajustements à durée limitée.

L'usine d'Enstone a également connu une profonde réorganisation, avec une réduction d'effectifs de 1150 à 850 employés, recentrant ainsi les efforts sur la performance sportive pure. Cette réorientation s'inscrit dans la stratégie globale de Luca de Meo, PDG de Renault, qui vise à donner à Alpine une plus grande indépendance. Libérée de la dépendance aux moteurs de Renault, Alpine fonctionne désormais de manière autonome, avec une structure simplifiée basée au Royaume-Uni. Ce recentrage vise à transformer Alpine en une force compétitive capable de rivaliser avec les meilleures équipes de F1.

Les premiers fruits de cette nouvelle stratégie sont déjà visibles. Lors du Grand Prix du Brésil, Alpine a surpris en réalisant un double podium, un exploit qui a propulsé l'écurie de la 9e à la 6e place au classement des Constructeurs. Ce gain de trois places pourrait aussi avoir des retombées financières importantes grâce au « prize money » de la F1, estimé à environ 30 millions d'euros. Cette somme pourrait offrir à Alpine les moyens de renforcer ses capacités techniques et humaines, un atout crucial pour viser plus haut dans les prochaines saisons.

En adoptant une approche pragmatique et en se recentrant sur la performance, Alpine pose les bases d'une compétitivité durable en F1. Ce retour à l'essentiel, loin des stratégies de court terme, pourrait bien propulser l'écurie vers de nouveaux succès et asseoir sa place parmi les grands noms de la discipline. Bonne lecture et vive la passion Alpine ! ●

LA RÉDACTION

Edité par Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
groupe-entreprendre.shop
Tél. : 01 46 10 21 21

Directrice de la publication et de la rédaction :
Émeline Santerre
e.santerre@groupe-entreprendre.fr

Secrétaire générale des rédactions :
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr

RÉDACTION
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél. : 01 46 10 21 21

Rédaction déléguée :
Instant V, 6 rue du Mal de Lattre de Tassigny 78000 Versailles
Contact@instantv.fr
Ont participé : Olivier Certain, Saadia Habibi, Carole van Hille

ADMINISTRATION
Comptables :
Mélanie Dubuget - Tél. : 01 46 10 21 28
m.dubuget@ groupe-entreprendre.fr
Alizée Dufraisse - Tél. : 01 46 10 21 03
a.dufraisse@groupe-entreprendre.fr

PUBLICITE & PARTENARIATS
publicite@groupe-entreprendre.fr
partenariat@groupe-entreprendre.fr
contact@groupe-entreprendre.fr

FABRICATION
Impression : Mordacq
Papier LWC Couché brillant 60g Charisma
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE : Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100 % - Certification : PEFC - Eutrophisation : PTot 0.001 Kg/t.

DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

ABONNEMENTS
Hanane Rahmani,
h.rahmani@ groupe-entreprendre.fr
Korotoumou Coulibaly,
k.coulibaly@groupe-entreprendre.fr
Auto Revue Alpine est édité par Entreprendre S.A.
au capital de 246 617.28€
RCS NANTERRE 403 216 617.
SIRET : 403 216 617 000 23 - NAF : 5814Z SA
53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.221

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *Auto Revue Alpine* sans l'accord écrit de la société éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes et photos qui lui ont été adressés pour appréciation.

N° de commission paritaire : en cours
N°ISNN : 2999-3768 - Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres Entreprendre.

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR
À lire sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE : Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.
PEOPLE : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial Dernière, Paris confidences, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Spécial Police, Histoires vérité, Souvenirs Souvenirs, Chanson magazine, Numéro Spécial, Album, Album spécial, Johnny magazine, Reines & Rois, Royauté.
AUTO : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Automobile verte, Collection Auto, Automobile revue Alpine, L'essentiel Ferrari, L'essentiel Porsche, Tracteurs magazine, L'essentiel du Drone.
SPORT : Le Foot, Football magazine, Le Foot magazine, Spécial Champions, Rugby magazine, France Basket, Handball magazine, Le quotidien du sport, Le quotidien du sport album, Le Sport, Cyclisme magazine, Auto sport magazine.
Féminin : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Dossier santé, Santé revue Seniors, Féminin senior santé, Le magazine des femmes, Votre beauté.
MAISON-DÉCO : Maison Décoration, Maison campagne & jardin, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison.
CENTRES D'INTÉRÊTS : Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial Animaux, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine, Spécial Seniors, Féminin Senior.
CUISINE : Cuisine magazine.
INFORMATION-CULTURE : Science magazine, L'essentiel de la Science, OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question de philo, Biographie magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album Histoire.

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est côté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.
groupe-entreprendre.shop

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

05 ACTU
L'Alpine a110 rally championne de france des rallyes deux-roues motrices

06 RESTRUCTURATION
Alpine en quête de renouveau : Briatore restructure l'équipe F1

07 JEAN-CHARLES RÉDÉLÉ
Il critique l'électrification mais salue son retour au top en Formule 1

08 SHOPPING
Style & design

10 PHILIPPE KRIEF
"C'est un tournant dans l'histoire du site alpine de Viry-Châtillon."

11 GP DU BRÉSIL
Un parieur gagne gros grâce au double podium Alpine

12 ESTEBAN OCON
Il parle de sa soif d'adrénaline et sa quête de victoire

NOUVEAUX MODÈLES

16 ALPENGLOW HY6
Le premier moteur thermique à hydrogène V6 de la marque

PAGE ABONNEMENT P.15

22 ALPINE A390
Le premier crossover électrique sportif familial

28 ALPINE A290
Nous avons testé

34 ALPINE A110 R ULTIME
Puissance, style et personnalisation extrême

38 RAFALE E-TECH 4X4 ATELIER ALPINE
Une nouvelle approche de la performance

ALPINE SPORT

42 ALPINE F1
Le double podium des pilotes au Brésil

48 BRUNO FAMIN
Il se confie sur l'avenir de Viry-Châtillon et d'Alpine.

50 GRAND PRIX
Las Vegas

52 ALPINE ENDURANCE
Alpine optimiste pour 2025

58 F1
Alpine dérape à Las Vegas

64 HYPERCAR
Un pari gagnant à Bahreïn

68 WRC JAPON
L'Alpine A110 Rally triomphe au Japon

72 ALPINE ACADEMY
Abbi Pulling, une jeune pilote en pleine ascension

MAGAZINE

76 2016-2018-2019
Triomphe au 24h du Mans

90 TECHNIQUE
Installer le PPF par Nicolas Lemoine

94 ART
Alpine et l'artiste Mathieu Cesar créent une A110 monochromatic

LA QUATRIÈME ÉDITION DU TROPHÉE ALPINE ELF RALLYE

L'ALPINE A110 RALLY CHAMPIONNE DE FRANCE DES RALLYES DEUX-ROUES MOTRICES

Grégory Fontalba brille au Trophée Alpine ELF Rallye, Pierre Roché triomphe en GT+ et Cédric Robert offre un nouveau titre à Alpine en deux-roues motrices. Retour sur une saison riche en exploits.

Sacré en 2022, Grégory Fontalba a marqué de son empreinte la dernière manche du Trophée Alpine ELF Rallye. Dès vendredi, il s'est illustré en signant les meilleurs temps sur les spéciales de Collobrières, Bormes-les-Mimosas et Roquebrune-sur-Argens. Samedi, il a poursuivi sur sa lancée en dominant toutes les spéciales, se plaçant en position de force pour l'étape finale. Dimanche, son principal rival, Fabrice Bect, a été ralenti par une crevaison dès le premier test. Fontalba a alors contrôlé son avance, bien qu'il ait cédé le dernier scratch sous la pluie à Bect. Cette performance lui offre une quatrième victoire en Trophée Alpine ELF Rallye et lui permet d'arracher la deuxième place au classement général. Cédric Robert, accompagné de Matthieu Duval, a offert un nouveau titre à l'A110 Rally en Championnat de France des Rallyes deux-roues motrices. Malgré une concurrence acharnée, notamment de Ludovic Godard, Robert a pris l'avantage dans l'ES8 avant de creuser l'écart sous la pluie et le brouillard. Avec plus d'une minute d'avance, il signe un triplé pour la marque et offre à Alpine son quatrième titre national dans cette catégorie après ceux de Manu Guigou (2020), Cédric Robert (2022) et Raphaël Astier (2023). Le Trophée Alpine ELF Rallye se prépare déjà pour 2025, avec un calendrier enrichi. La saison s'ouvrira au Rallye Rhône-Charbonnières, suivie du Rallye Antibes Côte d'Azur et du nouveau Rallye Vosges Grand-Est. Après les étapes traditionnelles au Mont-Blanc Morzine et au Coeur de France, le Rallye du Var clôturera une édition pleine de nouveautés à découvrir bientôt. ● N G.

Le Rallye du Var accueillait le Trophée Alpine ELF Rallye dans le cadre de la finale du Championnat de France des Rallyes.

ALPINE EN QUÊTE DE RENOUVEAU : BRIATORE RESTRUCTURE L'ÉQUIPE F1

Alpine engage une restructuration majeure pour préparer la saison 2025. Avec des effectifs réduits et une focalisation sur l'essentiel, l'écurie espère retrouver une compétitivité durable en F1.

Rappelé pour insuffler un nouvel élan à l'écurie, Briatore, figure historique de la F1, a entrepris des changements radicaux, orientés vers la préparation de la saison 2025, aux dépens de l'évolution de la voiture de 2024. Depuis son retour, l'Italien a privilégié la stabilité technique pour 2024, évitant de s'aventurer dans des mises à jour risquées. Selon lui, de nombreuses équipes ont vu leurs performances affectées par des ajustements constants, une erreur que les ingénieurs d'Alpine ont su éviter en maintenant une ligne claire et un objectif à long terme. « Nos ingénieurs ont su éviter cette erreur », affirme Briatore, en saluant le choix de ne pas multiplier les évolutions pour se concentrer sur l'avenir. L'usine d'Enstone a, elle aussi, connu une transformation majeure. Briatore a réduit les effectifs de 1 150 à 850 employés, afin de recentrer les efforts sur la performance purement sportive. Pour Briatore, cette restructuration vise à « faire en sorte que les gens travaillent à nouveau pour une équipe de course et non pour une entreprise ». Les employés restants sont désormais exclusivement dédiés à l'équipe et à la Formule 1, avec une priorité absolue donnée à la performance en piste. Cette nouvelle stratégie s'inscrit dans la vision de Luca de Meo, PDG de Renault, qui a décidé de mettre fin au programme de moteurs F1 de Renault en tant que constructeur indépendant. Désormais, Alpine opèrera de façon plus autonome, avec une structure basée en Grande-Bretagne et une indépendance accrue vis-à-vis de Renault. Briatore mise sur cette structure simplifiée et recentrée pour permettre à Alpine de retrouver une compétitivité durable en F1. Avec une équipe allégée et une vision tournée vers l'essentiel, Alpine espère ainsi, sous l'impulsion de Briatore, construire une base solide pour des succès futurs en Formule 1.

● N. G.

Flavio Briatore a réduit les effectifs de 1 150 à 850 employés, afin de recentrer les efforts sur la performance purement sportive.

JEAN-CHARLES RÉDÉLÉ
IL CRITIQUE L'ÉLECTRIFICATION MAIS SALUE SON RETOUR EN FORMULE 1

Jean-Charles Rédélé, fils du fondateur d'Alpine, salue un retour de la marque en F1, mais s'interroge sur son orientation vers l'électrification, un choix qui remet en question son héritage.

Jean-Charles Rédélé, fils du fondateur d'Alpine, exprime des réserves quant à l'orientation actuelle de la marque, notamment en ce qui concerne l'électrification et l'abandon du moteur Renault pour les voitures de Formule 1. Alpine, qui fêtera ses 70 ans l'an prochain, a connu une histoire marquée par des réussites en sport automobile et en production de série, jusqu'à son arrêt. Longtemps en sommeil, la marque a été relancée en 2012 avec un retour en compétition.

La renaissance d'Alpine a été marquée par le lancement d'une nouvelle A110, inspirée de la berlinette emblématique qui a marqué les années de gloire de la marque. Le retour d'Alpine en Formule 1, prenant la suite de Renault au sein du même groupe, a propulsé la marque vers le sommet du sport automobile. Ce succès a été confirmé lors du récent double podium des pilotes Pierre Gasly et Esteban Ocon au Grand Prix du Brésil, un événement qui a réjoui Jean-Charles Rédélé.

Fier de cet héritage, il est convaincu que son père aurait apprécié les évolutions actuelles. « Je pense qu'il aurait été très fier de voir arriver la nouvelle voiture. Surtout de constater qu'elle a conservé l'esprit et les lignes de la Berlinette », déclare-t-il dans une interview à Var-Matin, en marge d'une compétition d'Endurance au Castellet. Il ajoute que le nom Alpine en Formule 1 aurait été une immense fierté pour son père, qui rêvait de voir sa marque briller au plus haut niveau de la course automobile. Néanmoins, Jean-Charles Rédélé s'interroge sur la trajectoire prise par Alpine dans le contexte d'une industrie automobile en pleine mutation. Le choix de l'électrification, bien que conforme aux tendances actuelles et aux contraintes écologiques, laisse selon lui une certaine incertitude quant à l'avenir de l'ADN sportif d'Alpine. Attaché à l'histoire et aux valeurs de la marque, il regrette en particulier la disparition du moteur Renault en Formule 1, une décision qui, selon lui, rompt avec une partie de l'identité technique d'Alpine.

Le choix de l'électrification, laisse selon Jean-Charles Rédélé, fils du fondateur d'Alpine une incertitude quant à l'avenir de l'ADN sportif d'Alpine mais passionne les visiteurs du dernier Mondial de l'Automobile à Paris.

Pour Jean-Charles Rédélé, l'héritage de son père repose sur une alliance subtile entre performance et authenticité, des valeurs qu'il espère voir respectées alors qu'Alpine se tourne vers un futur de plus en plus électrique. Alpine, symbole de la passion automobile française, continue de séduire les passionnés. Mais pour lui, l'équilibre entre innovation technologique et respect de l'histoire doit être soigneusement préservé pour honorer la vision originelle de son père. ● I. G.

STYLE & DESIGN

MAILLOT GASLY BWT ALPINE F1® TEAM 2024
Maillot KOMBAT™ pour homme en tissu interlock et avec la technologie HYDRO-WAY PROTECTION. Coupe droite. sublimé sur le devant et le dos. Il est parfait pour les fans d'Alpine.
Prix : 79,00 €.

T-SHIRT ROBE DI KAPPA BLEU 2024
T-shirt manches courtes en jersey de coton. Coupe ajustée. Logo Omini et logo Alpine F1 appliqués sur la poitrine, drapeau français brodé au dos et sur la manche. 35,00 €.

BOB ALPINE LIFESTYLE FLORAL NEW ERA BLEU
Composition : Bob & Visière : 100 % Polyester, Sous-visière : 100 % Coton. Prix : 46,00 €.

SAC DE VOYAGE EN CUIR ALPINE CARS BLEU OCÉAN
Sac en cuir de mouton très souple. Aux couleurs de la plus célèbre des voitures de sport Française. Prix : 480,00 €.

SHORT FANWEAR BWT ALPINE F1® TEAM 2024 NOIR
Short pour homme en tissu éponge épais. Coupe droite. Taille élastique avec cordon de serrage intérieur, poches latérales avec fermeture éclair et inserts sur les côtés. Logo Omini, personnalisation de l'équipe en impression haute densité.45,00 €

MAILLOT BWT ALPINE F1® TEAM EDITION SILVERSTONE 2024
Portée par les deux pilotes français, Pierre Gasly et Esteban Ocon, cette collaboration saura ravir les plus fidèles supporters d'Alpine F1. Disponible en tailles L à XXL pour 79,00 €

CASQUETTE OCON BWT ALPINE F1® TEAM NEW ERA
Stylée, cette casquette exclusive dédiée à Esteban Ocon. Prix : 47,00 €.

VESTE EN CUIR ALPINE CARS NOIR
Ce magnifique blouson est en cuir de mouton ultra-souple. 490,00 €.

VESTE EN CUIR ALPINE ELEGANCE POUR FEMME :
Cette veste en cuir véritable griffée ALPINE est un incontournable du vestiaire féminin. Cuir véritable pleine fleur/Doublure en polyester. Coloris : Noir, doublure bordeaux. Prix : 450,00 €.

POLO ALPINE ENDURANCE TEAM 2024 NOIR
Adoptez le bodywarmer Vally, idéal pour toutes les saisons. Conçu en nylon stretch waterproof avec une doublure en jersey, il offre une coupe ajustée, des coutures thermo-soudées, et des détails tricolores. Prix : 65,00 €.

MINIATURE ALPINE A110 GENDARMERIE 1:18
Retour aux sources pour la Gendarmerie puisque, comme dans les années 60–70, elle va être équipée d'Alpine A110. Prix : 60,00 €.

PHILIPPE KRIEF, DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ALPINE :

"C'EST UN TOURNANT DANS L'HISTOIRE DU SITE ALPINE DE VIRY-CHÂTILLON."

Philippe Krief, directeur général d'Alpine, a annoncé un tournant majeur pour le site de Renault à Viry-Châtillon. Renault mettra fin, dès 2026, au développement et à la production de moteurs destinés à la Formule 1, mettant un terme à près de cinquante ans d'innovations dans ce domaine. Depuis 1977, le site de Viry-Châtillon a été le cœur de la performance en F1, mais il se réinvente pour devenir un « centre d'excellence » baptisé Hypertech Alpine. Ce centre se consacrera aux technologies de pointe dans le domaine de l'électrification et de la haute performance, en ligne avec l'ambition d'Alpine de se tourner vers des solutions de mobilité durable. Dès la fin de l'année, l'équipe travaillera sur le développement d'une supercar Alpine entièrement électrique, dont la production en petite série est déjà envisagée. Ce projet marque une étape essentielle dans la transformation d'Alpine, en adoptant l'électrique tout en conservant l'ADN de la marque. Ce passage de relais symbolise non seulement une nouvelle ère pour le site de Viry-Châtillon, mais aussi pour Alpine, en faisant du site un pôle d'expertise en innovation technologique au service de la performance et de la durabilité. ● O.C.

GP DU BRÉSIL : UN PARIEUR GAGNE GROS GRÂCE AU DOUBLE PODIUM ALPINE

Un parieur chanceux a multiplié sa mise par 160 000 grâce au double podium improbable d'Ocon et Gasly au Grand Prix du Brésil. Dans des conditions dantesques, la pluie a joué en sa faveur pour lui offrir ce jackpot fou.

« J'aimerais connaître la personne qui a parié là-dessus », plaisantait Esteban Ocon après le Grand Prix du Brésil, visiblement stupéfait. « S'il y en a une, c'est un véritable génie », ajoutait son coéquipier Pierre Gasly. Et, de l'autre côté de l'écran, ce génie improbable était bien là : Christopher, pompier dans le Gard, venait de réaliser l'un des paris les plus audacieux de l'histoire de la Formule 1. Sa mise ? Dix centimes. Son gain ? Multiplié par 160 000 grâce à un double podium qu'aucun analyste n'aurait osé imaginer. Pour lui, les résultats d'Ocon et Gasly étaient synonymes de jackpot.

Le jeudi précédant la course, il apprend que la pluie pourrait s'inviter sur le circuit brésilien. Un indice qui s'avèrera crucial : la pluie transforme les courses de F1 en véritables jeux de hasard, où les performances des voitures et des pilotes sont décuplées ou anéanties en fonction des circonstances. Connaissant les talents d'adaptation d'Ocon et Gasly, Christopher mise donc sur leurs podiums improbables, avec une cote cumulée à 160 000.

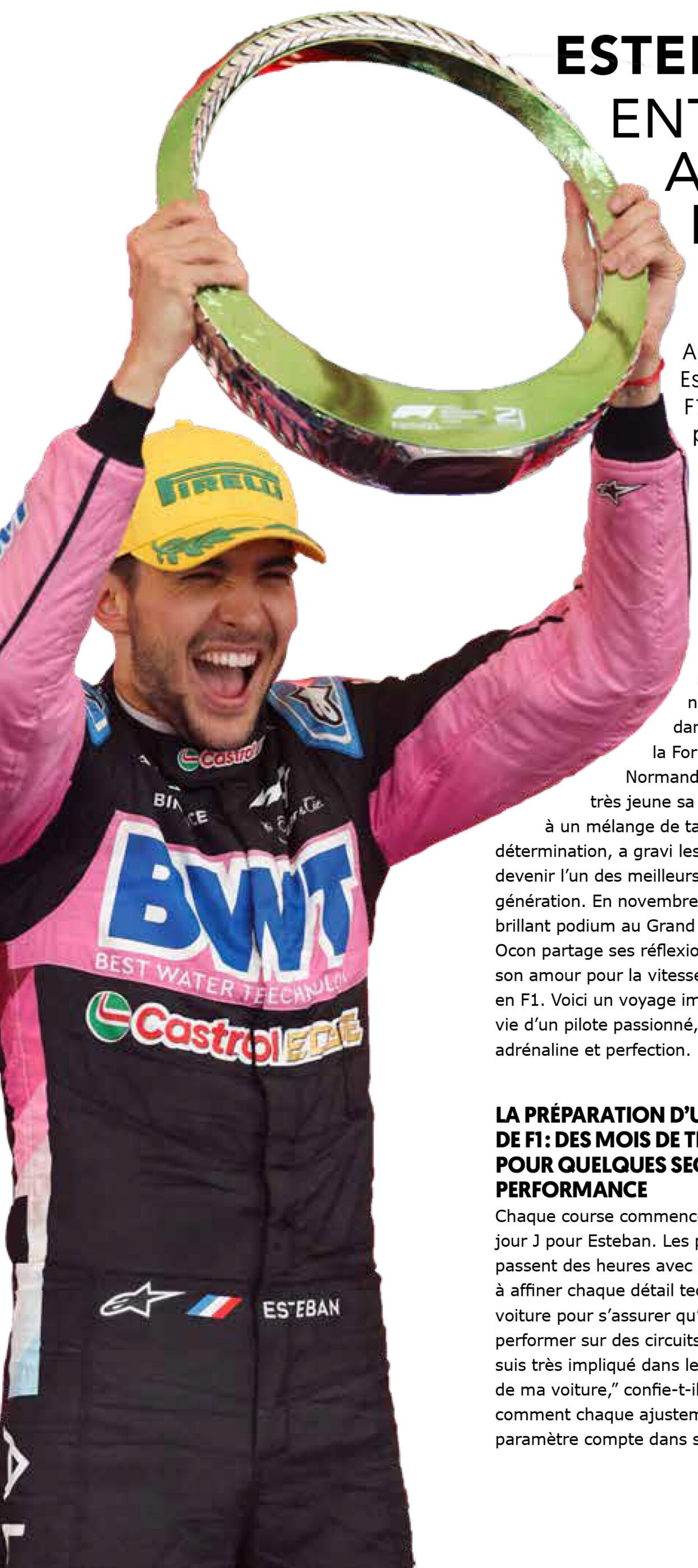
« Au début, je ne me faisais pas d'illusions », admet-il. Mais lorsque le drapeau rouge s'abat en pleine course, Christopher commence à sentir que l'impensable pourrait se produire.

« Il restait plus de 30 tours, donc je ne voulais pas trop espérer. Mais à chaque tour, je surveillais uniquement les écarts entre Russell et Gasly », raconte-t-il. La tension monte alors à chaque seconde, au rythme des écarts qui oscillent dangereusement entre une seconde et quelques dixièmes. Lorsque les deux pilotes Alpine franchissent enfin la ligne d'arrivée, le pompier sait qu'il vient de remporter plus qu'une simple course. Il a saisi l'essence même du sport automobile : l'incertitude, l'audace, et cette touche de folie qui fait que chaque course peut basculer à tout instant.

« J'ai également misé sur des cotes encore plus élevées, une à 843 750 et une autre à 7 200 qui s'est jouée à une place près. Celle-ci n'est pas passée, mais ça reste incroyable », commente-t-il. Les parieurs le savent : chaque gain, surtout un aussi important, représente une exception, une anomalie statistique qui, comme la météo au Brésil ce jour-là, rend le sport encore plus palpitant.

Pour Christopher, cette victoire inattendue marque un moment de gloire, mais elle reste aussi ancrée dans sa passion pour la F1. « Je ne rate jamais un Grand Prix, même quand il faut se lever la nuit pour le regarder », explique-t-il. Ce n'est donc pas la première fois qu'il mise sur des résultats improbables, même si ce gain spectaculaire dépasse de loin toutes ses espérances.

La cote de 160 000 pour un double podium des pilotes français d'Alpine restera dans les annales des paris sportifs et rappelle que, parfois, l'impossible peut devenir réalité, surtout dans un sport où le moindre grain de sable, ou goutte de pluie en l'occurrence, peut bouleverser les pronostics les plus sûrs. ● O. C.



ESTEBAN OCON
ENTRE PASSION, ADRÉNALINE ET QUÊTE DE VICTOIRE

Après son brillant podium au Grand Prix du Brésil, Esteban Ocon nous dévoile sa vision du pilotage en F1, sa préparation minutieuse, ses liens avec les autres pilotes et ses rêves de devenir champion du monde.

ALPINE SE TOURNE VERS MERCEDES AU LIEU DE RENAULT ?

Esteban Ocon, le pilote de l'écurie Alpine, est un nom bien connu dans l'univers de la Formule 1. Né en Normandie, il a commencé très jeune sa carrière et, grâce à un mélange de talent brut et de détermination, a gravi les échelons pour devenir l'un des meilleurs pilotes de sa génération. En novembre 2024, après un brillant podium au Grand Prix du Brésil, Ocon partage ses réflexions sur sa carrière, son amour pour la vitesse, et ses objectifs en F1. Voici un voyage immersif dans la vie d'un pilote passionné, recherchant adrénaline et perfection.

LA PRÉPARATION D'UN PILOTE DE F1 : DES MOIS DE TRAVAIL POUR QUELQUES SECONDES DE PERFORMANCE

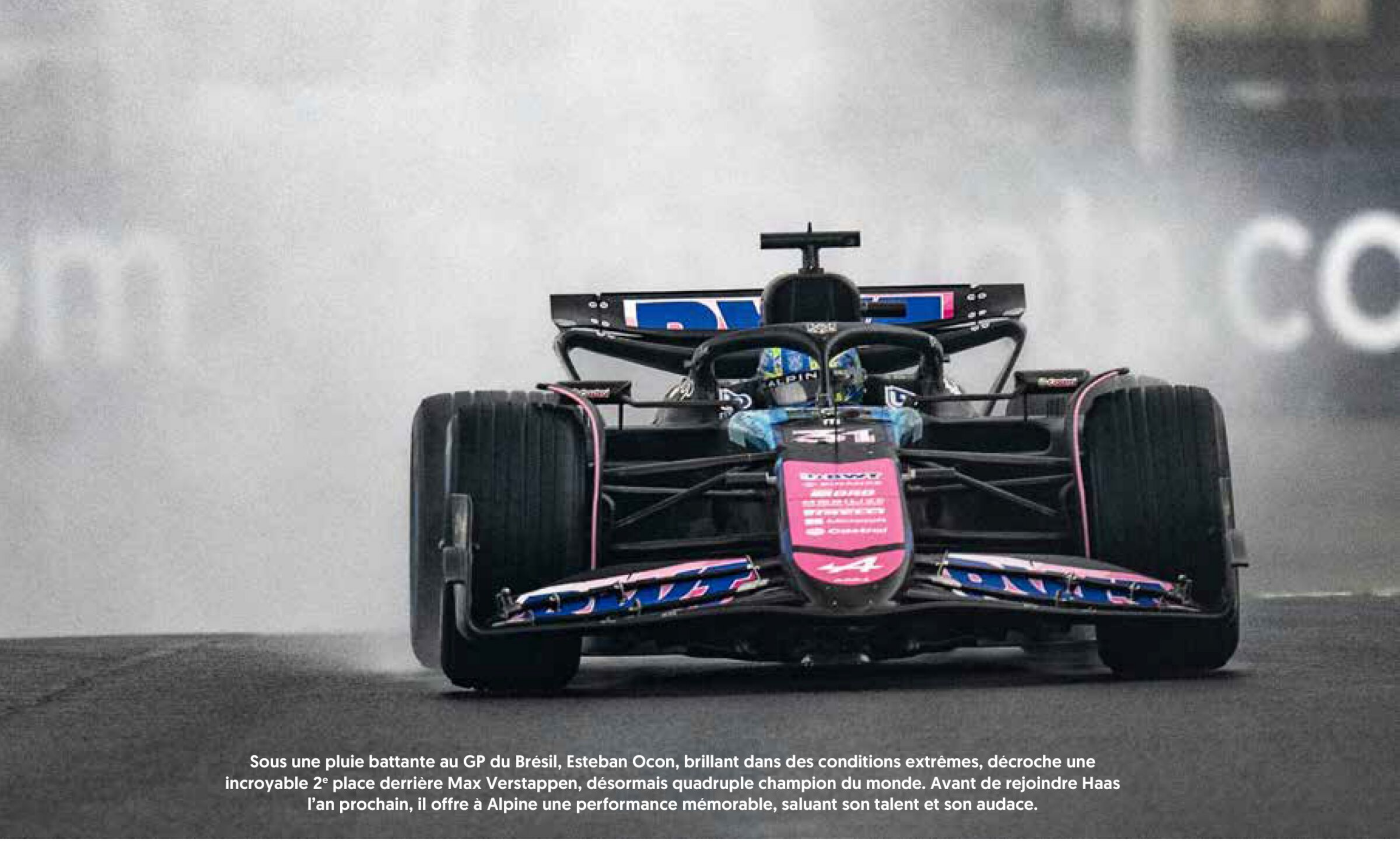
Chaque course commence bien avant le jour J pour Esteban. Les pilotes comme lui passent des heures avec leurs ingénieurs, à affiner chaque détail technique de la voiture pour s'assurer qu'elle soit prête à performer sur des circuits exigeants. "Je suis très impliqué dans le développement de ma voiture," confie-t-il, expliquant comment chaque ajustement, chaque paramètre compte dans sa préparation.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la course ne repose pas seulement sur l'habileté du pilote mais aussi sur une coordination parfaite avec les ingénieurs. "Parfois, je me réveille la nuit avec une idée, je note tout et j'envoie aux ingénieurs pour qu'on puisse l'essayer," raconte-t-il. Cette obsession de perfection fait partie de la mentalité des grands pilotes. Pour eux, l'amélioration ne s'arrête jamais, même en dehors des circuits.

LES JOURS PRÉCÉDANT LA COURSE : IMMERSION TOTALE DANS L'UNIVERS DE LA F1

La semaine d'un pilote avant une course est tout sauf ordinaire. Esteban décrit comment il se rend régulièrement à Enstone, au Royaume-Uni, où se trouve le siège de l'écurie Alpine. Là, il travaille étroitement avec son équipe d'ingénieurs. Cette routine fait partie de sa vie, un mélange de séances de préparation physique, de révisions techniques et de moments de récupération. Pour le coureur, ce n'est pas seulement un emploi, mais une immersion totale dans son monde.

Lorsqu'il n'est pas à l'usine, il se concentre sur son entraînement personnel, avec des séances intensives de cardio, de musculation, et même des exercices d'activation visuelle. "Quand tu es en F1, il faut rester à 100 % impliqué à tout moment," explique-t-il. Ces efforts continus lui permettent de maintenir une concentration infaillible pendant les courses. Et pourtant, malgré cette rigueur,



Sous une pluie battante au GP du Brésil, Esteban Ocon, brillant dans des conditions extrêmes, décroche une incroyable 2e place derrière Max Verstappen, désormais quadruple champion du monde. Avant de rejoindre Haas l'an prochain, il offre à Alpine une performance mémorable, saluant son talent et son audace.

Esteban insiste sur le fait qu'il adore chaque instant passé à se préparer pour les courses. "Quand je ne suis pas sur le circuit, ça me manque," avoue-t-il, rappelant sa passion pour ce sport exigeant.

LA GRILLE DE DÉPART : ADRÉNALINE ET STRATÉGIES EN JEU

Avant que les feux ne s'éteignent, Esteban se concentre exclusivement sur la course à venir. Il confie ne pas ressentir de frissons de peur, mais plutôt une montée d'adrénaline, une excitation qu'il compare à celle d'un athlète avant un grand match. "Juste avant la course, il n'y a que la concentration," dit-il.
Sur la grille, les quelques secondes précédant le départ sont des instants complexes de stratégies et de calculs rapides.

Esteban partage un moment typique : il regarde à gauche et aperçoit Fernando Alonso, un vétéran respecté du circuit, et à droite, Lewis Hamilton. Ce sont des instants de respect et de compétition pure, où chaque pilote sait que même une fraction de seconde de distraction peut faire la différence. "Waouh, Lewis Hamilton !" s'exclame-t-il, évoquant l'ambiance en grille.

L'ESPRIT DE CAMARADERIE ET DE COMPÉTITION AVEC LES AUTRES PILOTES

Malgré la férocité de la compétition, Esteban explique que la F1 est aussi une grande famille, un groupe restreint de seulement 20 pilotes à travers le monde, unis par la passion de la vitesse et de la compétition. "Je connais Charles [Leclerc], Max [Verstappen] et Pierre [Gasly] depuis que nous sommes enfants. Nous avons grandi ensemble dans ce sport," explique-t-il. La camaraderie entre eux est forte, bien qu'elle soit mêlée d'une rivalité naturelle sur le circuit.

Il se remémore avec un sourire ses premières courses avec ses amis pilotes, où il rêvait déjà de se retrouver en F1. Aujourd'hui, ce rêve est devenu réalité, mais il n'oublie jamais d'où il vient et l'amitié qui le lie à ses concurrents.

LE DÉPART D'UNE COURSE : L'INSTANT CRITIQUE

Pour Esteban, le départ est l'un des moments les plus intenses et imprévisibles d'une course. "Prendre un bon départ, ça veut dire être prêt à tout." Ce moment initial peut définir tout le reste de la course. Il compare cela à un "saut dans l'inconnu", où la moindre erreur peut coûter cher. Sa concentration est à son apogée, chaque muscle prêt à réagir à la moindre opportunité ou menace. "On ne peut jamais être certain de tout," affirme-t-il, rappelant l'importance de rester vigilant en permanence.

ROULER À PLUS DE 300 KM/H : UNE ROUTINE PLEINE DE DÉFIS

Parler de vitesse est presque une évidence pour un pilote de F1, mais Esteban précise que cette vitesse effrayante est pour lui une sensation familière. "Les gens imaginent qu'à 370 km/h, on ne voit plus rien, mais en réalité, la vision périphérique est très présente," assure-t-il. À ces vitesses, chaque détail compte, et pourtant il garde toujours un œil sur ce qui l'entoure, que ce soit les

tribunes, les concurrents ou le moindre mouvement suspect sur la piste.
Il se rappelle même de ses débuts en karting, lorsqu'il apercevait des fleurs sur le bord de la piste, signe d'une vigilence indispensable gardé depuis son enfance ; cette capacité à repérer le moindre détail ,contribue à le rendre performant.

LE DANGER INHÉRENT À LA F1: UNE RÉALITÉ À ACCEPTER

Esteban ne cache pas qu'il y a un danger omniprésent dans la F1. La peur, selon lui, est un sentiment qu'il est important de respecter mais aussi de contrôler. "Si on a trop peur, il vaut mieux arrêter," dit-il. Il sait que chaque action a ses risques, et il évalue toujours si ceux-ci en valent la peine. Sa devise reste de prendre des décisions avec prudence, tout en se lançant à fond dans sa passion.
Ce mélange de peur maîtrisée et de courage calculé est ce qui fait de lui un pilote d'exception.

SUR LA ROUTE, UN CONDUCTEUR COMME LES AUTRES

En dehors du circuit, Esteban préfère rester prudent au volant. Il souligne que la conduite sur route n'a rien à voir avec celle sur un circuit, où chaque virage est contrôlé et surveillé. Dans la vie de tous les jours, il suit scrupuleusement les règles de sécurité et sait faire preuve de patience. "Sur la route, personne nous protège d'un danger," explique-t-il.

LE RÊVE ULTIME : DEVENIR CHAMPION DU MONDE

Esteban est clair sur ses objectifs. Il ne se contente pas d'être en F1 ; il veut gagner. "C'est une obsession, depuis que je suis tout petit," avoue-t-il.

Pour lui, la compétition est plus qu'une passion, c'est un véritable engagement, une mission qu'il veut accomplir avant de quitter le monde de la F1.

UNE VIE DÉVOUÉE À LA COURSE

Hors des circuits, Esteban mène une vie de nomade, passant son temps entre les déplacements et les courses. Il admet que ce mode de vie n'aide pas à entrenir ses relations personnelles, mais il est prêt à faire ce sacrifice pour poursuivre son rêve. Il passe ses moments de détente à regarder des films et à écouter de la musique, un moyen pour lui de décompresser entre les courses. « C'est difficile pour les gens de comprendre cette vie, mais j'ai fait mon choix, » conclut-il.
Esteban continue en 2024 de porter les couleurs d'Alpine avant de rejoindre Haas avec une grande détermination. Ce pilote français, qui rêve de devenir champion du monde, déploie toute son énergie pour faire avancer son écurie. Avec un engagement total, il s'impose comme un compétiteur infatigable, prêt à tout pour réaliser son ambition. Plus qu'un simple pilote, le pilote est un homme en mission, bien décidé à atteindre les sommets de la F1. ● I. G.

Esteban est clair sur ses objectifs. Il ne se contente pas d'être en F1; il veut gagner. "C'est une obsession, depuis que je suis tout petit," avoue-t-il.

Abonnez-vous

sur le site
groupe-entreprendre.shop

Ou renvoyez ce bon dûment rempli à Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

❏ OUI, je m'abonne et profite de 20 % de remise à **Auto Revue Alpine.**
Je reçois 8 numéros pour 80 € au lieu de 100 €.
❏ Je profite pour m'abonner à *L'Essentiel de l'Auto* pour 8 numéros au prix de 35 € au lieu de 44 €.

Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Code Postal : ..... Ville : .....
Téléphone : ..... Date de naissance : .....
Courriel* : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

❏ Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

par Carte Bancaire Visa
N° : |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|
expire fin |_|_|_|_|_|_|_|_|
cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) |_|_|_|

Tarif DOM TOM et étranger : + 2 € par revue servie

*** Merci d'indiquer votre mail afin de recevoir toutes nos offres promotionnelles.**

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ☒ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre, 53, rue du Chemin vert, 92100 Boulogne Billancourt.

Signature :

Alpenglow évolue du concept-car à la réalité avec ses nouvelles versions Alpenglow Hy4 et Hy6. Ce prototype à hydrogène marque le début d'un chapitre audacieux pour l'avenir du sport automobile et des voitures de sport. En intégrant cette technologie propre, Alpenglow symbolise l'engagement d'Alpine vers une mobilité durable et performante. Avec un design avant-gardiste et des performances prometteuses, ce modèle incarne le potentiel de l'hydrogène pour révolutionner l'univers de la compétition et des sportives. Alpenglow se positionne ainsi comme un précurseur dans l'innovation automobile.

ALPENGLOW HY6

LE PREMIER MOTEUR THERMIQUE À HYDROGÈNE V6 DE LA MARQUE

Révélé en 2022 sous forme de concept-car, Alpenglow incarnait déjà la vision d'Alpine pour l'avenir du design et de l'innovation durable.

Alpine dévoile l'Alpenglow Hy6, une évolution spectaculaire de son prototype à hydrogène, équipée du tout premier moteur thermique V6 alimenté à l'hydrogène. D'abord présenté en 2022 sous forme de concept-car, ce modèle est revenu en 2024 au Mondial de l'Auto à Paris dans une version plus aboutie.

Alpenglow Hy6 marque un tournant pour Alpine, doté d'un moteur V6 biturbo spécialement conçu pour fonctionner à l'hydrogène. Cette évolution fait passer la puissance de 340 à 740 CV par rapport à la version précédente, l'Alpenglow Hy4. En plus de ses performances accrues, le V6 hydrogène propose une sonorité caractéristique, offrant une expérience de conduite aussi sensorielle que respectueuse de l'environnement.

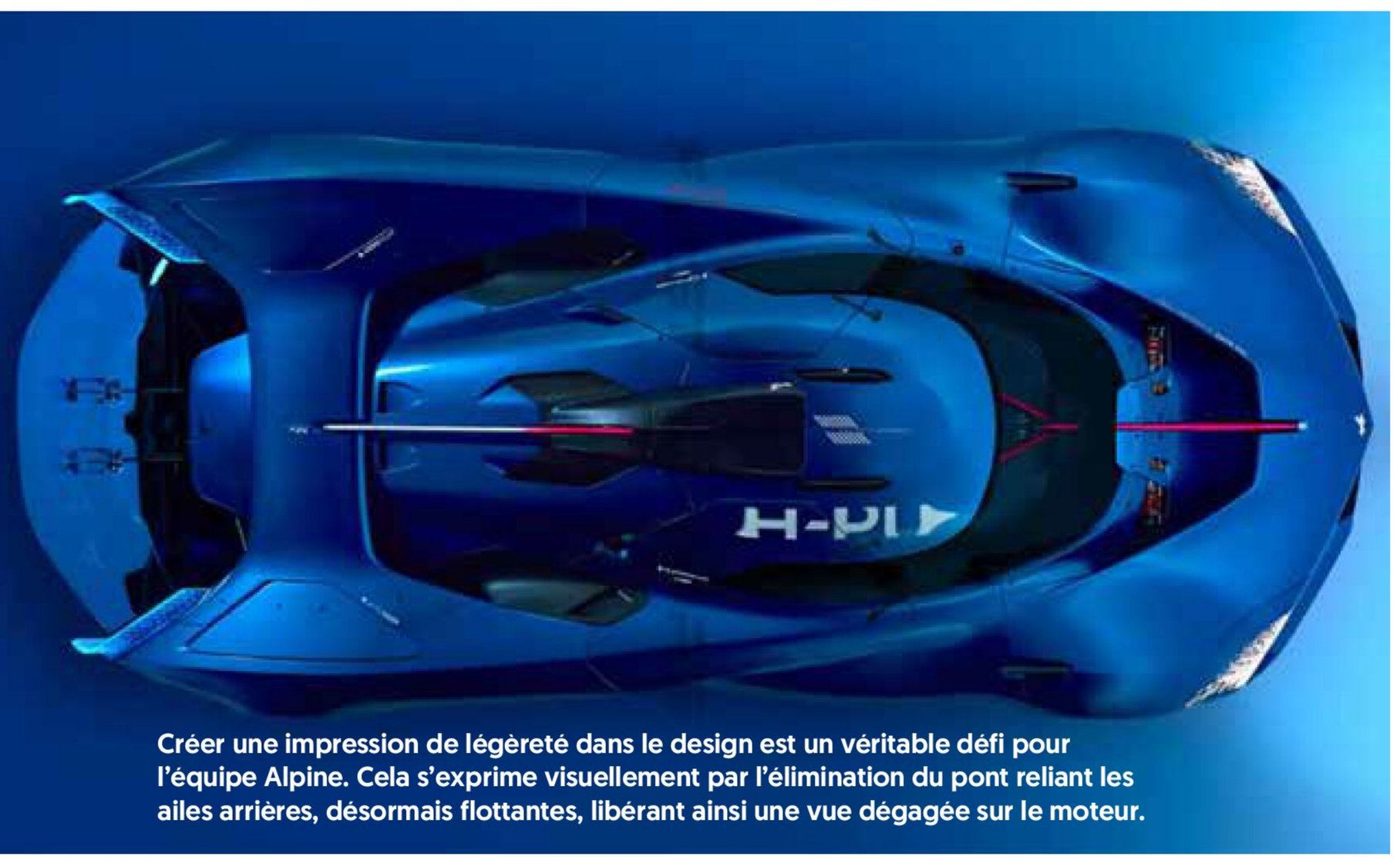
Ce prototype allie innovation technologique et sportivité, ouvrant une nouvelle voie pour la décarbonation dans le secteur des véhicules haute performance. Alpine démontre ainsi son engagement dans la transition énergétique, tout en préservant plaisir de conduite et passion mécanique.

Sur le plan du design, l'Alpenglow Hy6 a été raffiné pour optimiser ses caractéristiques aérodynamiques et mettre en valeur son nouveau moteur dans une structure transparente, combinant esthétisme et efficacité technologique. Ce véhicule représente ainsi l'avenir du sport automobile, où performance et durabilité se rejoignent.

Révélé en 2022 sous forme de concept-car, Alpenglow incarnait déjà la vision d'Alpine pour l'avenir du design et de l'innovation durable. Conçu pour illustrer une voie réaliste vers des véhicules sportifs à forte décarbonation, il anticipait les futures réglementations. Ce concept portait bien son nom : « Alpenglow » fait référence à ce phénomène lumineux qui teinte les montagnes d'une lueur rougeâtre avant l'aube, symbolisant ainsi le début d'une nouvelle ère.

Alpine présente l'Alpenglow Hy6, équipé d'un tout nouveau moteur V6 de 3,5 litres, spécialement développé pour fonctionner à l'hydrogène.

Avec une puissance de 740 CV (544 kW), soit plus du double de la version précédente équipée d'un moteur 4 cylindres de 340 ch, ce V6 offre des performances exceptionnelles, parfaitement adaptées à l'aérodynamisme spectaculaire de ce prototype qui continue de repousser les limites de l'innovation technologique.



Créer une impression de légèreté dans le design est un véritable défi pour l'équipe Alpine. Cela s'exprime visuellement par l'élimination du pont reliant les ailes arrières, désormais flottantes, libérant ainsi une vue dégagée sur le moteur.

Les portes à ouverture en élytre sont conçues pour maximiser l'espace et faciliter l'accès à bord.

Un engagement solide dans l'hydrogène avec des technologies complémentaires.

Renault Group envisage l'hydrogène comme une solution multiple pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone en Europe d'ici 2040 et à l'échelle mondiale en 2050. Voici les axes principaux de cette stratégie :

HYVIA : La joint-venture avec Plug Power offre un écosystème unique intégrant des véhicules utilitaires légers à pile à combustible, des stations de recharge à hydrogène, ainsi que des services de gestion de flottes. Cette approche holistique permet de soutenir une adoption plus large de l'hydrogène dans le transport commercial.

Consortium HyMot : Renault Group travaille sur le développement de moteurs à combustion interne à hydrogène, spécialement conçus pour les véhicules utilitaires extra-urbains à haute puissance. Cette solution vise à répondre aux besoins des segments de marché où l'électrification seule peut ne pas être suffisante.

Technologie bi-énergie : Renault développe une solution combinant un moteur électrique alimenté par batterie et une pile à combustible à hydrogène. Le concept Emblème, présenté au Mondial de l'Auto 2024, illustre cette avancée vers des véhicules plus polyvalents et adaptés à différentes conditions de conduite.

Alpine et le sport automobile : Alpine mise sur l'hydrogène pour révolutionner la course automobile et inspirer des innovations pour les véhicules de série. Le moteur à combustion interne à hydrogène se révèle être une solution prometteuse, non seulement pour la compétition, mais aussi pour des véhicules routiers haute performance.

Ainsi, Renault Group explore l'hydrogène sous toutes ses formes, avec des solutions adaptées à divers segments de marché et des ambitions à long terme pour une mobilité durable.

DESIGN EXTÉRIEUR : ÉLÉGANCE ET PERFORMANCE OPTIMISÉES

Depuis son lancement il y a deux ans, le concept Alpine Alpenglow a vu son design évoluer grâce à une collaboration étroite entre les designers et les ingénieurs. L'objectif ? Allier aérodynamisme et esthétique sans compromis. Avec l'arrivée du nouveau moteur V6 dans cette version Alpenglow Hy6, plusieurs modifications

La planche de bord se compose d'une traverse tubulaire magenta partiellement masquée par une section en forme d'aile d'avion.

Un design encore plus expressif

Antony Villain - Directeur Design Alpine : « Le concept-car Alpine Alpenglow a pris vie dans sa version roulante présentée plus tôt cette année, et il renforce encore son expressivité en adoptant sa nouvelle motorisation Hy6. L'adaptation de ce V6 est un défi technique, mis en valeur pour être présenté à la vue de tous dans une partie arrière remaniée. Différents éléments du dessin du concept évoluent, sculptés par les impératifs aérodynamiques impliqués par ses nouvelles performances, tout en évoquant visuellement à la fois la vitesse et les aspects vertueux de l'hydrogène. »

Ce moteur supercarré, conçu pour les hauts régimes, atteint 740 ch à 7600 tr/min et dépasse les 330 km/h. Sa sonorité, travaillée pour chanter jusqu'à 9000 tr/min, est sortie par des échappements en Inconel.

techniques ont été apportées tout en sublimant le style de la carrosserie carbone, désormais teinte en Specular Blue, une couleur intensément raffinée.
Le moteur, véritable pièce maîtresse de ce concept, est exposé dans un écrin transparent qui permet de l'admirer sous tous les angles. Protégé par une vitre teintée en bleu, la baie moteur est d'une finesse de réalisation rare, intégrant deux prises d'air NACA transparentes, inspirées de l'A110, qui rejoignent les conduits vers le radiateur d'huile de la boîte de vitesses. Cette conception allège visuellement la partie arrière du véhicule. Le plenum, orné du logo Hy6, rappelle les couvre-culasses des anciennes voitures de course, renforçant l'esprit racing de ce prototype. Enfin, pour refroidir le moteur plus imposant, des prises d'air supplémentaires ont été ajoutées. Trois séries d'ouïes et des persiennes garantissent un flux d'air constant, préservant ainsi les performances et la sécurité de ce moteur à hydrogène innovant.

DESSINER LA LÉGÈRETÉ : UN DÉFI RELEVÉ AVEC BRIO

Créer une impression de légèreté dans le design est un véritable défi pour l'équipe Alpine. Cela s'exprime visuellement par l'élimination du pont reliant les ailes arrière, désormais flottantes, libérant ainsi une vue dégagée sur le moteur. Cet allègement est aussi obtenu grâce à l'utilisation massive du carbone, matériau essentiel pour réduire le poids des pièces.
Avec le nouveau moteur Hy6, dont la puissance est doublée par rapport à l'Alpenglow Hy4, l'aérodynamisme a dû être repensé pour répondre aux nouvelles exigences en matière d'appui. La solution se manifeste de façon spectaculaire à travers un aileron arrière transparent, dont l'aspect aérien est renforcé malgré une posture plus agressive et surélevée, typique des voitures de course. Cet aileron intègre des lames latérales et repose sur des mâts en aluminium, combinant légèreté et robustesse.

L'Alpine Alpenglow Hy6, admirée par de nombreux visiteurs au Mondial de l'Automobile en octobre dernier.

Son impact visuel est tel qu'il est désormais visible depuis l'avant du véhicule. De plus, la dérive en forme d'aileron de requin gagne en envergure et affiche fièrement le logo Alpine, la formule chimique de l'hydrogène, ainsi qu'une ligne dégradée allant du magenta au bleu, symbolisant la combustion propre de ce carburant.
Les échappements en Inconel, intégrés aux feux arrières, libèrent une vapeur d'eau qui donne à l'aileron un élégant effet givré en fonctionnement. Enfin, les jantes conservent leur design distinctif, avec leur dégradé évoquant la vitesse, même à l'arrêt, en parfaite harmonie avec les pneus Michelin sur mesure, dont le graphisme épouse le dessin de la jante.
Dessiner la légèreté a poussé l'équipe design à supprimer le pont reliant les ailes arrières, les laissant flotter pour dégager la vue sur le moteur. Cet allègement s'accompagne de l'utilisation du carbone pour certaines pièces. Le nouveau moteur Hy6, deux fois plus puissant que l'Hy4, nécessite un appui aérodynamique accru, visible à travers l'aileron arrière transparent, plus relevé et typé course, avec de nouvelles lames latérales et des mats en aluminium. La dérive, en forme d'aileron de requin, s'impose davantage, arborant le logo Alpine, la formule chimique de l'hydrogène, et un dégradé du magenta au bleu. Les échappements en Inconel, intégrés dans les feux arrière, diffusent de la vapeur d'eau, créant un effet givré. Les jantes, avec leur dégradé évoquant la vitesse, s'accordent parfaitement avec les pneus Michelin sur mesure.

DESIGN INTÉRIEUR

Les portes en élytre sont conçues pour maximiser l'espace et faciliter l'accès à bord. Le pilote et son passager glissent sur les pontons inclinés pour rejoindre des sièges baquets ajustés, revêtus d'un textile réactif à la lumière aux tons métalliques et bleus. Le triangle à l'avant du cockpit - signature Alpine - rappelle les montagnes et change de couleur pour fournir des informations en temps réel, comme le niveau des G latéraux ou le régime moteur. La planche de bord se compose d'une traverse tubulaire magenta partiellement masquée par une section en forme d'aile d'avion. Les matériaux incluent fibre de carbone, aluminium et Alcantara, avec des motifs en 3D. Un bouton de démarrage magenta et un volant racing inspiré des voitures Alpine complètent l'ensemble. Enfin, des supports pour mini-caméras permettent d'immortaliser les tours de piste.

NOUVEAU V6 HY6 ALPINE : UN MOTEUR HYDROGÈNE UNIQUE

L'Alpine Alpenglow Hy6, prototype roulant à hydrogène, est conçu comme une véritable voiture de course sur châssis carbone LMP3, optimisé pour le nouveau moteur V6 Hy6, deux fois plus puissant que le précédent 4 cylindres. Ce moteur inédit, développé à Viry-Châtillon, a nécessité deux ans de travail pour maîtriser la combustion hydrogène, avec le soutien technique d'Oreca.
Le V6 3,5 litres, ouvert à 100°, est équipé de deux turbocompresseurs, avec un bloc en aluminium taillé dans la masse et carter sec. Il possède un vilebrequin à manetons décalés de 20° pour un allumage régulier, des culasses en aluminium optimisées, et une distribution par 4 arbres à cames en tête et 4 soupapes par cylindre. Ce moteur supercarré, conçu pour les hauts régimes, atteint 740 ch à 7 600 tr/min et dépasse les 330 km/h. Sa sonorité, travaillée pour chanter jusqu'à 9 000 tr/min, est sortie par des échappements en Inconel. Associé à une boîte séquentielle Xtrac, ce moteur, d'abord destiné à la course, pourrait être adapté à la production en série.

MÉTHODOLOGIES ET SÉCURITÉ DU MOTEUR HY6

L'Alpenglow Hy6 dispose de trois réservoirs d'hydrogène gazeux sous haute pression (700 bars), stockant chacun 2,1 kg. Ils sont placés dans des compartiments ventilés et étanches autour du cockpit. Un régulateur ajuste la pression de 700 à 200 bars avant injection directe dans la chambre de combustion. Des mesures de sécurité strictes sont en place : les réservoirs certifiés « Regulation 134 » sont équipés de valves pour évacuation rapide en cas d'incendie, des capteurs surveillent la présence d'hydrogène en permanence, et un système de codes couleurs alerte le pilote selon le niveau d'urgence. ● O.C.

L'hydrogène en compétition : une technologie d'avenir prometteuse

Alpine a choisi le moteur à combustion interne alimenté en hydrogène plutôt que la pile à combustible pour ses voitures de course, offrant des avantages majeurs : puissance spécifique élevée, excellent rendement sous forte charge, refroidissement réduit, et une sonorité conforme à l'esprit racing. Ce choix technique procure une expérience de conduite similaire aux moteurs traditionnels, tout en étant plus efficient. La firme investit dans la recherche pour améliorer ces motorisations, notamment en explorant le stockage d'hydrogène liquide, qui permettrait une meilleure intégration et un ravitaillement plus rapide. L'avenir de cette technologie en compétition est prometteur, avec l'autorisation prévue de voitures à hydrogène aux 24 Heures du Mans dès 2028.

Le concept A390 Beta d'Alpine annonce l'arrivée de son premier crossover 100 % électrique, au format familial, prévu pour l'automne 2025. Avec un design extérieur proche de la version finale, ce modèle promet de séduire par son plaisir de conduite, malgré un style audacieux qui pourrait diviser.

ALPINE A390

LE PREMIER CROSSOVER ÉLECTRIQUE SPORTIF

L'A390 sera « made in France » : son moteur proviendra de Cléon en Normandie, où il sera également assemblé, et ses batteries de Douai, dans les Hauts-de-France. Son prix devrait débuter autour de 70 000 € pour la version avec trois moteurs offrant plus de 400 chevaux.

FAMILIAL

L'Alpine A390_ß est un concept révolutionnaire pour la marque française Alpine, marquant sa première incursion dans le segment des crossovers 100 % électriques. Ce véhicule de gabarit familial, prévu pour l'automne 2025, reflète l'ambition d'Alpine de s'attaquer au segment le plus important en Europe, tout en préservant son ADN de sportivité et le plaisir de sa conduite.

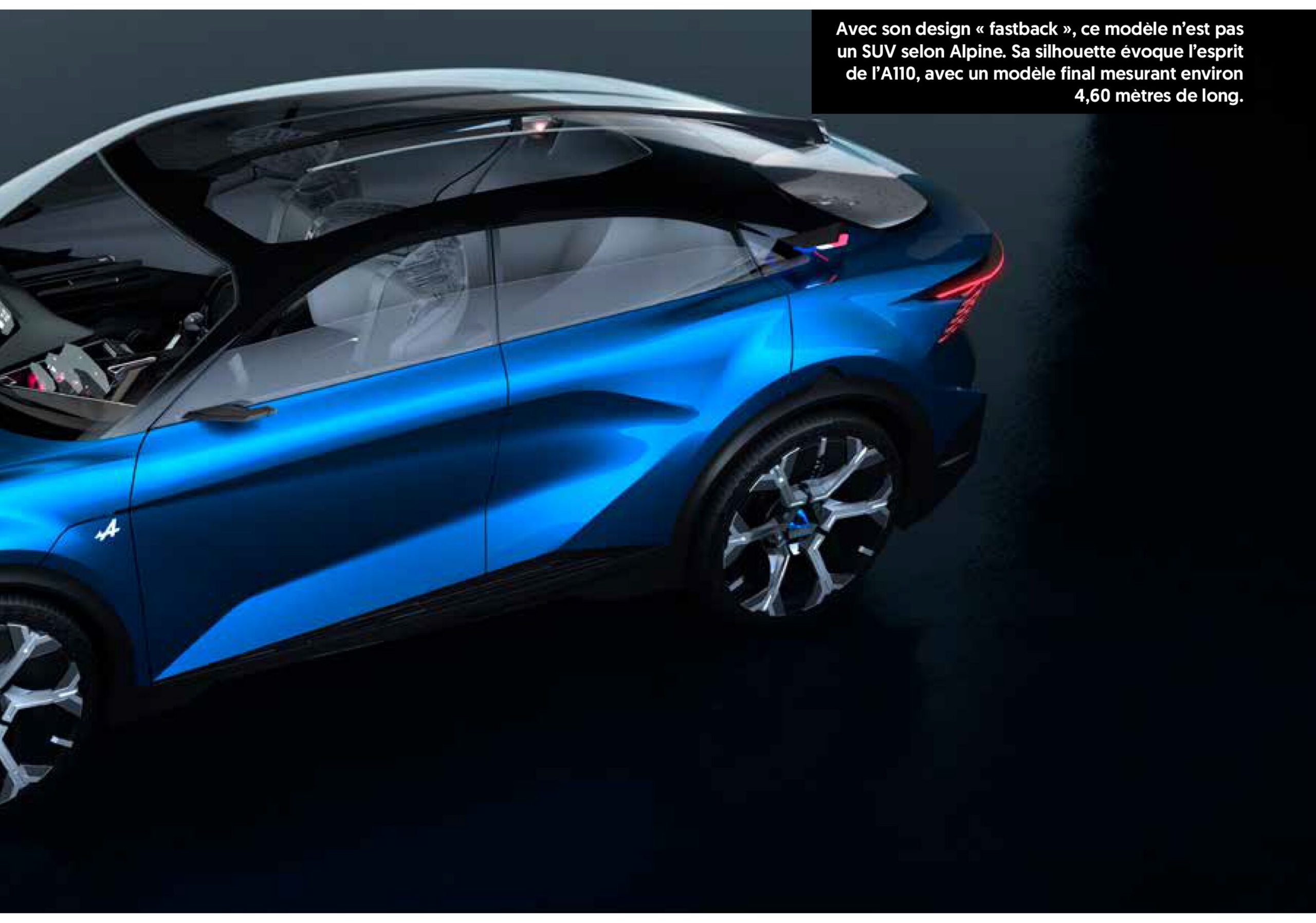
Un design révolutionnaire et fidèle à Alpine

Plutôt que de se ranger dans la catégorie des SUV, Alpine présente l'A390 comme un « sport fastback ». Ce positionnement distinctif se traduit par un design unique, proche de celui de la version finale. En effet, le style extérieur de ce concept serait représentatif à 85 % du modèle de série, mêlant robustesse et esthétique sportive. Les éléments visuels rappellent l'iconique A110, un modèle emblématique d'Alpine. La silhouette de l'A390 intègre les quatre phares caractéristiques de la marque dans une disposition « désorganisée » et audacieuse, ainsi qu'une calandre micro-perforée qui renforce l'identité Alpine. À l'avant comme à l'arrière, la signature lumineuse et les lettrages rétroéclairés accentuent cet héritage sportif. Alpine ne s'arrête pas au design : la marque a également innové sur le plan aérodynamique. Le concept-car dispose d'un système mobile au niveau des feux et du diffuseur arrière, capable de s'ajuster pour optimiser le flux d'air et, par extension, l'autonomie électrique du véhicule. Un détail qui renforce l'attention portée à l'optimisation énergétique, essentielle pour une marque qui veut concilier sportivité et écoresponsabilité. L'Alpine A390 n'est pas qu'un concept de style ; il se veut aussi un laboratoire d'innovation. Avec des portes antagonistes sans montant central, ce modèle joue la carte de l'audace en termes d'accessibilité et de design. Antony Villain, directeur du design chez Alpine, souligne que ce concept est davantage « un terrain d'expérimentation pour l'avenir ».

L'ouverture imposante sur le capot avant sera conservée dans le modèle final, facilitant ainsi l'écoulement de l'air pour une meilleure performance aérodynamique.

La A390 pourrait également intégrer certaines fonctionnalités inspirées des modèles sportifs de la marque, comme l'A110 et l'A310. Parmi les innovations envisagées, une « position F1 » qui permettrait d'incliner le siège et de remonter le volant pour optimiser les sensations de conduite. Alpine veut ainsi offrir au conducteur une expérience dynamique unique, dans la lignée de sa philosophie de performance.

Sous sa carrosserie élégante, l'A390 partage sa plateforme avec les Nissan Ariya et Renault Scenic E-Tech. Mais Alpine garantit que cette base technique conserve l'ADN de la marque grâce à une configuration spécifique et un réglage de châssis personnalisé. Toutefois, l'intégration d'une batterie de 90 kWh entraîne un poids significatif, avoisinant les 2 tonnes, soit près du double de l'A110 actuel. Malgré ce défi, Alpine assure que ce poids sera compensé par des choix technologiques et des performances dynamiques.



Avec son design « fastback », ce modèle n'est pas un SUV selon Alpine. Sa silhouette évoque l'esprit de l'A110, avec un modèle final mesurant environ 4,60 mètres de long.

Ce modèle est propulsé par un système à trois moteurs : un moteur électrique sur le train avant et deux à l'arrière, chacun contrôlant une roue de façon indépendante. Cette configuration, rare dans le segment, est associée à un système « Active Torque Vectoring », qui module la répartition du couple entre les roues pour améliorer la motricité, l'agilité et la stabilité. Alpine promet ainsi une expérience de conduite aussi excitante que celle de ses modèles sportifs, tout en conservant la praticité d'un crossover.

Une nouvelle ambition

L'Alpine A390 incarne une ambition claire pour la marque : passer du statut de constructeur de niche à celui de véritable acteur sur le marché des véhicules électriques familiaux. En s'attaquant au segment des crossovers, Alpine cherche à attirer une clientèle plus large, tout en maintenant les standards de plaisir de conduite qui ont fait sa réputation. Sovany Ang, directrice de la performance produit chez Alpine, résume l'objectif de ce modèle : « L'objectif est clairement d'obtenir les mêmes sensations de conduite et le même plaisir qu'au volant d'une A110 ». C'est une promesse audacieuse, mais qui fait écho à l'engagement d'Alpine envers l'innovation et la sportivité.

Vers un lancement en 2025

Avec un prix estimé autour de 70 000 € et une puissance supérieure à 400 chevaux, l'Alpine A390 s'annonce comme un modèle haut de gamme. Ses performances dynamiques et son design marquant pourraient en faire une proposition séduisante pour ceux qui recherchent un crossover alliant sportivité, praticité et innovation. L'A390 n'est pas seulement une nouvelle voiture ; c'est le symbole de l'évolution d'Alpine dans l'ère de l'électrique. Ce modèle pourrait bien redéfinir les attentes des passionnés de la marque, tout en contribuant à élargir son rayonnement sur le marché européen. ● O.C.

FABRICE IZZILLO

RESPONSABLE DU PROGRAMME A290 ET A390

« On entre dans une nouvelle ère dans la marque Alpine avec la propulsion électrique. »

Alpine a dévoilé en exclusivité l'A390 beta au Mondial de Paris 2024. Bien que toujours au stade de prototype, son design extérieur est déjà à 85 % finalisé, avec des influences visibles du concept Alpenglow. Côté aérodynamique, elle intègre des technologies comme un bandeau de feux et un diffuseur arrière ajustables pour optimiser l'écoulement de l'air. Nous rencontrons Fabrice Izzillo, responsable du programme.

Parlez-moi de votre programme...

Fabrice Izzillo : Je suis en charge des programmes chez Alpine A390, qui est la voiture préfigurée par ce "show car" (modèle conçu pour les salons, ndlr) A390 beta qu'on dévoile ici au Mondial de l'Automobile. Je m'occupe également de l'A290, la petite citadine « Hot hatch » (« de haute performance » en anglais, ndlr), qui est quant à elle déjà disponible. On entre dans une nouvelle ère dans la marque Alpine avec la propulsion électrique. C'est le sens de l'histoire, et c'est une technologie qui s'adapte vraiment très bien aux automobiles sportives.
La première voiture de la nouvelle ère, c'est l'A290 ; la deuxième, c'est celle-ci, l'A390. On est encore sur une voiture 100 % électrique. On a mis l'accent sur deux aspects : les performances et la polyvalence. On dirait en anglais "A racing car in a suite", soit « une voiture de course dans un costume ». On a des performances de très haut niveau. Notre objectif, c'est d'obtenir les performances d'une A110, avec la même sensation de légèreté et d'agilité que l'A110. On a du confort, un grand coffre, 3 places à l'arrière, un moteur puissant, tout en proposant un confort pour le quotidien. Les pilotes vont se faire plaisir, mais les conducteurs prudents aussi.

Alpine a sorti sa carte "Pierre Gasly" pour présenter sa nouvelle gamme.

© Nicolas Lascourreges / La Company

Le résultat est formidable. Mais vous m'avez dit que l'A390 n'est pas un SUV, contrairement à ce que ses proportions laissent à penser...

On a voulu être un peu unique dans la combinaison de cette voiture. On appelle cette forme de caisse un « Sport Fast Back ». Ce n'est pas un SUV. On est plus sur le côté émotionnel que du côté purement pratique du SUV. Elle n'est pas trop haute, elle est très aérodynamique. On cherche ainsi à toucher une clientèle plus large.
La voiture de série qui sortira sera fidèle à 85 % au show car que vous voyez sur la partie extérieure. Cette ligne « sport fast back », ces proportions, cette hauteur contenue, et même ses identités lumineuses à l'avant et à l'arrière, ses proportions, voire cette lame aérodynamique sur le capot, on va les retrouver sur le véhicule qui sera commercialisé. Sur l'intérieur, notamment sur le cockpit qui bouge, car il a une position confort et une position F1, on a ici quelque chose de beaucoup plus conceptuel. Nous avons trois piliers qui constituent notre ADN : la légèreté, la performance, et le savoir-faire français. Le véhicule est assemblé à l'usine de Dieppe, à la manufacture historique. Les moteurs et la batterie viennent de France également. Nos voitures sont des outils de conquête du marché. Nous cherchons à être présents pas seulement en France, mais dans le monde. Le secret qui permet à cette voiture de donner ce sentiment de légèreté, y compris en courbe, c'est l'« Active Torque Vectoring », c'est-à-dire la gestion active des couples moteurs. Cela signifie que les couples des moteurs sont gérés indépendamment les uns des autres. L'autre caractéristique qui offre ces sensations de conduite, c'est la parfaite répartition des masses. Avec la batterie dans le plancher, le moteur avant au centre et les deux moteurs arrières de poids identique, on a un centre de gravité très bas. On obtient alors une très bonne stabilisation et des vitesses de passage en courbe exceptionnelles, pratiquement égales à celles de l'A110. Le tout pour un design complètement différents.

Vous avez de quoi être fier de votre bijou !

Oui je pense qu'on a de quoi être fier. On a un résultat cohérent, innovant mais qui reste dans l'ADN Alpine. ●

Propos recueillis par Olivier Certain

L'A290, conçue comme une citadine sportive, vise à offrir une expérience de conduite inspirée de l'A110 tout en étant adaptée à une utilisation quotidienne. Compacte et agile, elle propose des performances élevées et accessibles, avec un confort de conduite optimisé.

ALPINE A290

L'HÉRITAGE SPORTIF REVISITÉ

Le lancement de l'Alpine A290 marque un tournant important pour la marque, qui entre dans une nouvelle ère de sportivité électrique. Fidèle aux valeurs d'Alpine — sensations de conduite exaltantes, légèreté et savoir-faire français — l'A290 devient le modèle d'entrée dans le « Dream Garage » 100 % électrique d'Alpine, avant l'arrivée du Sport Fastback A390 et de la nouvelle A110.

Alpine a revisité l'héritage de la R5 Alpine de 1976: avec son modèle électrique, l'A290 reproduit la même approche technique et combine des éléments de divers modèles pour aboutir à une voiture sportive unique. L'A290 reprend ainsi la batterie de 52 kWh de la R5 E-Tech Electric, un moteur plus puissant provenant des Scénic et Mégane, et le système de freinage de la célèbre A110. Ce cocktail technique, similaire à celui de la première R5 Alpine qui piochait dans les composants de la R12, R16 et R17, permet de proposer une citadine sportive innovante. Mais ce mélange est-il à la hauteur des exigences sportives et de l'image d'Alpine ?

Design et héritage : un clin d'œil à l'histoire Alpine

L'A290 intègre divers éléments esthétiques qui rappellent l'identité de la marque. Les « A fléchés » apposés sur les flancs évoquent les emblèmes historiques d'Alpine, tandis que les feux de jour en croix rappellent les phares longue portée d'autrefois. Ce modèle arbore également des voies élargies de 60 mm, des ailes plus musclées et des jupes latérales marquées d'un liseré. Ainsi, au-delà de la modernité de ses lignes, l'A290 conserve l'esprit des Alpine classiques, offrant un mariage entre design rétro et technologie de pointe.

À l'intérieur, l'A290 embarque un système Google Android OS, offrant l'une des expériences les plus modernes en matière de connectivité et d'assistance. Les fonctionnalités vont de la navigation en temps réel à la reconnaissance vocale, en passant par des options plus ludiques telles que l'enregistrement des données de conduite. Cette interface complète et intuitive confère à l'A290 une impression de qualité de construction et de finition.

L'architecture de type skateboard et le moteur de taille réduite permettent de compacter la partie avant.

Spécificités techniques et confort

Conçue sur la plateforme AmpR Small, l'A290 bénéficie d'un centre de gravité bas et de porte-à-faux réduits, renforçant la stabilité et la maniabilité. Son châssis inclut une suspension à barres antiroulis rigides, des amortisseurs avec butées hydrauliques, et des voies élargies pour une meilleure tenue de route. Ces caractéristiques permettent à la voiture de conserver une suspension souple, tout en assurant une résistance naturelle aux mouvements de caisse pour une conduite plus confortable.
L'A290 propose également plusieurs modes de conduite — Save, Normal, Sport et Perso — qui influencent les paramètres de direction, la réponse de l'accélérateur, et même l'ambiance sonore à bord. Alpine a délibérément opté pour une sonorité de moteur électrique modifiée, évocatrice sans être excessive, pour offrir aux conducteurs une sensation de contrôle sans le bruit d'un moteur thermique.

L'A290 cherche avant tout à maximiser le plaisir de conduire. Cette sensation se manifeste dès les premiers tours de roues, car elle est simple à appréhender, communicante tout en restant joueuse, offrant à tout type de conducteur une expérience de conduite exaltante mais aussi rassurante.

Performance et puissance

L'A290 dispose de deux versions de motorisation : une version de 180 chevaux pour les modèles GT et GT Premium, et une version de 220 chevaux pour les versions GT Performance et GTS. Avec un poids de 1 479 kg, la version GTS n'affiche pas de chiffres de performance impressionnants sur le papier — une vitesse maximale de 170 km/h et un 0 à 100 km/h en 6,4 secondes — mais compense par une dynamique de conduite bien pensée. Grâce aux 300 Nm de couple, disponibles instantanément, et à un châssis équilibré, cette Alpine parvient à procurer des sensations de conduite sportives et plaisantes.

Autonomie et recharge

L'autonomie WLTP annoncée de l'A290 est de 380 km, un chiffre légèrement inférieur aux 410 km de la R5 E-Tech Electric. La recharge rapide peut se faire jusqu'à 100 kW, tandis que la recharge sur borne AC atteint les 11 kW. La voiture est équipée de fonctions de recharge bidirectionnelle V2L et V2G, permettant de brancher des appareils externes ou de réinjecter de l'électricité dans le réseau. Ces options offrent une grande flexibilité aux utilisateurs, en particulier pour ceux qui recherchent un modèle électrique adapté aux exigences du quotidien.

Conduite et agilité : une vraie Alpine

La maniabilité de l'A290 repose en grande partie sur son train arrière multibras, qui assure une stabilité spontanée dans les virages rapides sans nécessiter d'appendices aérodynamiques invasifs. Alpine a mis l'accent sur une direction précise et engageante, permettant aux conducteurs de plonger avec assurance vers le point de corde et de profiter d'une agilité accrue dans les courbes serrées. L'ESC (contrôle de

stabilité électronique) peut être désactivé pour offrir une expérience de conduite encore plus sportive, restant inactif même lors des freinages d'urgence, ce qui plaira aux puristes.

À bord, le conducteur est confortablement installé dans des sièges semi-baquets qui offrent un excellent maintien sans compromettre le confort. Les commandes, dont la touche OV (overtake) pour libérer instantanément toute la puissance, sont inspirées de l'A110. Le confort de suspension, malgré les grandes jantes de 19 pouces chaussées de pneus Michelin Pilot Sport S5, est remarquable, tandis que la direction, très directe, apporte une grande satisfaction de conduite.

Le couple est géré par un système sophistiqué, le « Alpine Torque Precontrol », qui permet de moduler la distribution de la puissance au train avant, minimisant les pertes de traction. La transition entre la régénération et le freinage hydraulique est fluide, offrant une expérience de freinage naturelle et précise.

Prix et positionnement : une Alpine qui se mérite

En termes de tarification, l'Alpine A290 se distingue de la R5 de Renault par ses évolutions mécaniques et son équipement enrichi. La version GT d'entrée de gamme, avec 180 ch, démarre à 38 700 €, tandis que la version GTS haut de gamme coûte 44 700 €. Ces tarifs, bien que supérieurs à ceux de certains concurrents comme la Mini Cooper SE ou la Smart #1, se justifient par l'exclusivité de la marque, les améliorations techniques, et la promesse d'une expérience de conduite exceptionnelle.
Alpine se positionne ainsi comme un choix pour les passionnés cherchant une voiture sportive électrique, fabriquée en Europe avec un soin particulier pour la qualité et l'expérience de conduite.

Verdict : l'Alpine électrique séduit-elle les puristes ?

Certes, une Alpine de 1 400 kg s'éloigne des modèles légers de l'époque, mais le contexte a évolué, tout comme les exigences environnementales et technologiques. Bien qu'elle soit plus lourde, cette A290 conserve l'esprit d'Alpine, avec un comportement routier précis et une agilité impression-

nante. Son confort quotidien, allié à une qualité de fabrication de haut niveau et un caractère exclusif, en font une offre attractive sur le segment des sportives électriques.

Avec une autonomie réaliste de 380 km et une recharge rapide, l'A290 semble bien adaptée à un usage mixte, entre la route et, pour les amateurs, une petite session de circuit occasionnelle. Malgré un prix élevé, cette Alpine est un symbole de la persévérance de la marque française à offrir des sensations authentiques dans un monde de plus en plus tourné vers l'électrique. Pour les amateurs de sportivité française, elle représente un compromis idéal entre technologie moderne et plaisir de conduite.

L'Alpine A290 se distingue ainsi comme une sportive électrique compétente, capable de séduire ceux qui souhaitent retrouver l'ADN d'Alpine dans une époque où la transition énergétique est inévitable. ● S.H.

L'Alpine A110 R Ultime, série limitée et surpuissante, incarne l'essence même de la sportivité à la française. Boostée à 345 ch et optimisée pour une conduite sans compromis, elle offre un design et des performances revisités. Avec une personnalisation poussée, ce modèle unique promet aux passionnés une expérience de conduite exaltante.

Alpine a présenté au Mondial de l'Automobile de Paris sa toute nouvelle série limitée A110 R Ultime.

Alpine A110 R Ultime
Puissance, style et personnalisation extrême

L'Alpine A110 R Ultime incarne l'excellence technique de la marque française, concentrant des éléments de performance et de design pour satisfaire les amateurs de conduite sportive. Inspirée de l'A110 R, cette édition limitée pousse les capacités de la sportive française à un niveau inédit, tout en conservant une légèreté et une maniabilité qui en font la signature d'Alpine.

Une mécanique réglée pour la performance

Le moteur de l'A110 R Ultime délivre une puissance de 345 ch à 6000 tr/min, grâce à l'optimisation de son moteur pour un indice d'octane de 102 (RON 102). Avec un couple amélioré à 420 Nm dès 3200 tr/min, soit une hausse de près de 20 % par rapport à l'A110 R standard, ce bolide abat le 0 à 100 km/h en seulement 3,8 secondes, une amélioration de 0,1 seconde. Son poids reste inchangé par rapport à la version Turini, soit 1084 kg, permettant une agilité et une réactivité exceptionnelles sur route comme sur circuit.
Pour obtenir ces performances, Alpine a doté l'A110 R Ultime de plusieurs innovations : un turbo modifié pour offrir une meilleure puissance, une boîte de vitesses DW6 à la capacité de couple augmentée, ainsi qu'un échappement Akrapovic en titane pour un son distinctif et une réduction de poids. Le châssis a été affiné avec des amortisseurs réglables Ohlins et un système de freinage avancé signé AP Racing, comprenant des disques bi-matière de 330 mm associés à des plaquettes de haute performance. Ces améliorations permettent à l'A110 R Ultime de se démarquer tant par sa puissance que par sa tenue de route.

Un design agressif et fonctionnel

L'A110 R Ultime se distingue visuellement grâce à des éléments empruntés aux versions de compétition, tels que les extracteurs inspirés de la GT4 sur le capot. Ces ajouts ne sont pas seulement esthétiques : ils contribuent à un meilleur refroidissement en permettant à l'air chaud de circuler au-dessus du capot pour atteindre l'aileron. Cet aileron, composé de deux parties et réglable, peut offrir un appui aérodynamique supérieur de 160 kg comparé à celui de l'A110 R, améliorant ainsi la stabilité à haute vitesse. Les détails aérodynamiques ne s'arrêtent pas là. L'A110 R Ultime est équipée de jantes forgées spécifiques de 18 pouces à l'avant et de 19 pouces à l'arrière, chaussées de pneus Michelin PS2 CUP pour une adhérence optimale. De nouvelles ailettes latérales ajoutent de l'appui, tandis que les flaps à l'arrière des roues réduisent la traînée. Enfin, la lame avant, abaissée de 10 mm, renforce l'impression d'une voiture prête à bondir.

L'exemplaire présent sur le stand Alpine du Mondial de l'Automobile s'habille d'une configuration unique appelée « La Bleue », limitée à 15 exemplaires.

Une personnalisation poussée à l'extrême

Pour ceux qui souhaitent un modèle vraiment unique, l'A110 R Ultime offre des options de personnalisation étendues via l'Atelier Alpine. Limitée à 110 exemplaires, chaque voiture peut être personnalisée pour refléter les goûts de son propriétaire, rendant chaque modèle vraiment unique. À un premier niveau de personnalisation, les clients peuvent choisir parmi 27 teintes de carrosserie et quatre couleurs d'Alcantara pour l'intérieur : gris, rouge, bleu et orange. De plus, les détails tels que les surpiqûres du volant, la console centrale et les sièges Sabelt peuvent être assortis pour une harmonie parfaite.
Pour ceux en quête d'une personnalisation encore plus poussée, un deuxième niveau permet un sur-mesure avec 9 coloris d'Alcantara et 10 options de cuir, ainsi que des possibilités de broderie et d'embossage. Cette personnalisation extrême s'étend à l'extérieur, où les éléments en fibre de carbone peuvent être peints dans la couleur de son choix, conférant ainsi à chaque A110 R Ultime une allure véritablement sur mesure.
Pour les passionnés de rareté, Alpine propose une configuration exclusive "La Bleue", limitée à seulement 15 exemplaires. Inspirée par les couleurs emblématiques de la marque, cette édition arbore un dégradé de bleu Alpine Vision et bleu Abysse, réalisé à la main pour un effet unique. Ce dégradé se prolonge dans l'habitacle, avec un intérieur en cuir bleu réalisé en collaboration avec les artisans de Poltrona Frau et Sabelt. Affichée à 330 000 € TTC, cette configuration met en avant le savoir-faire et l'élégance d'Alpine.

Performances et confort : un équilibre subtil

L'A110 R Ultime intègre des technologies avancées pour un confort de conduite optimal tout en préservant ses performances sportives. Le train arrière multibras issu de la R5 assure une stabilité exceptionnelle en courbe, tandis que les barres antiroulis rigides et les suspensions spécifiques permettent une grande précision de conduite. Les ingénieurs d'Alpine ont également intégré un "launch control" et quatre modes de conduite (Save, Normal, Sport, Perso) qui modifient les paramètres de direction, la réponse de l'accélérateur et même l'ambiance sonore pour une immersion totale.
En conduite sportive, l'A110 R Ultime offre une sensation de contrôle inégalée, avec un ESC (Electronic Stability Control) entièrement désactivable. Le système "Alpine Torque Precontrol" gère intelligemment la distribution du couple pour éviter les pertes de motricité, tandis que le freinage de haute précision garantit une sécurité et une maîtrise optimales.

Un choix exclusif pour les collectionneurs

L'Alpine A110 R Ultime se positionne comme la version ultime de l'A110, un modèle qui incarne l'aboutissement des compétences d'Alpine dans la conception de voitures sportives de série. Avec un prix de départ élevé, ce modèle se destine avant tout aux collectionneurs et aux passionnés de sport automobile cherchant une voiture à la fois performante et rare. Bien que des options plus extrêmes existent chez des préparateurs comme NM Engineering ou Ravage, l'A110 R Ultime représente une proposition unique et équilibrée pour un usage mixte route-circuit.

L'essence d'Alpine en édition limitée

En combinant l'héritage d'Alpine avec des innovations modernes, l'A110 R Ultime se distingue comme la quintessence du savoir-faire français en matière de voitures sportives. Ce modèle ne laisse aucun détail au hasard, depuis son moteur optimisé jusqu'à sa personnalisation extrême, offrant ainsi une expérience de conduite qui conjugue performance, esthétisme et exclusivité. Pour les amateurs de conduite sportive à la recherche d'un modèle emblématique, l'A110 R Ultime s'impose comme un choix sans compromis, incarnant l'esprit d'Alpine dans sa forme la plus pure. ● N.G.

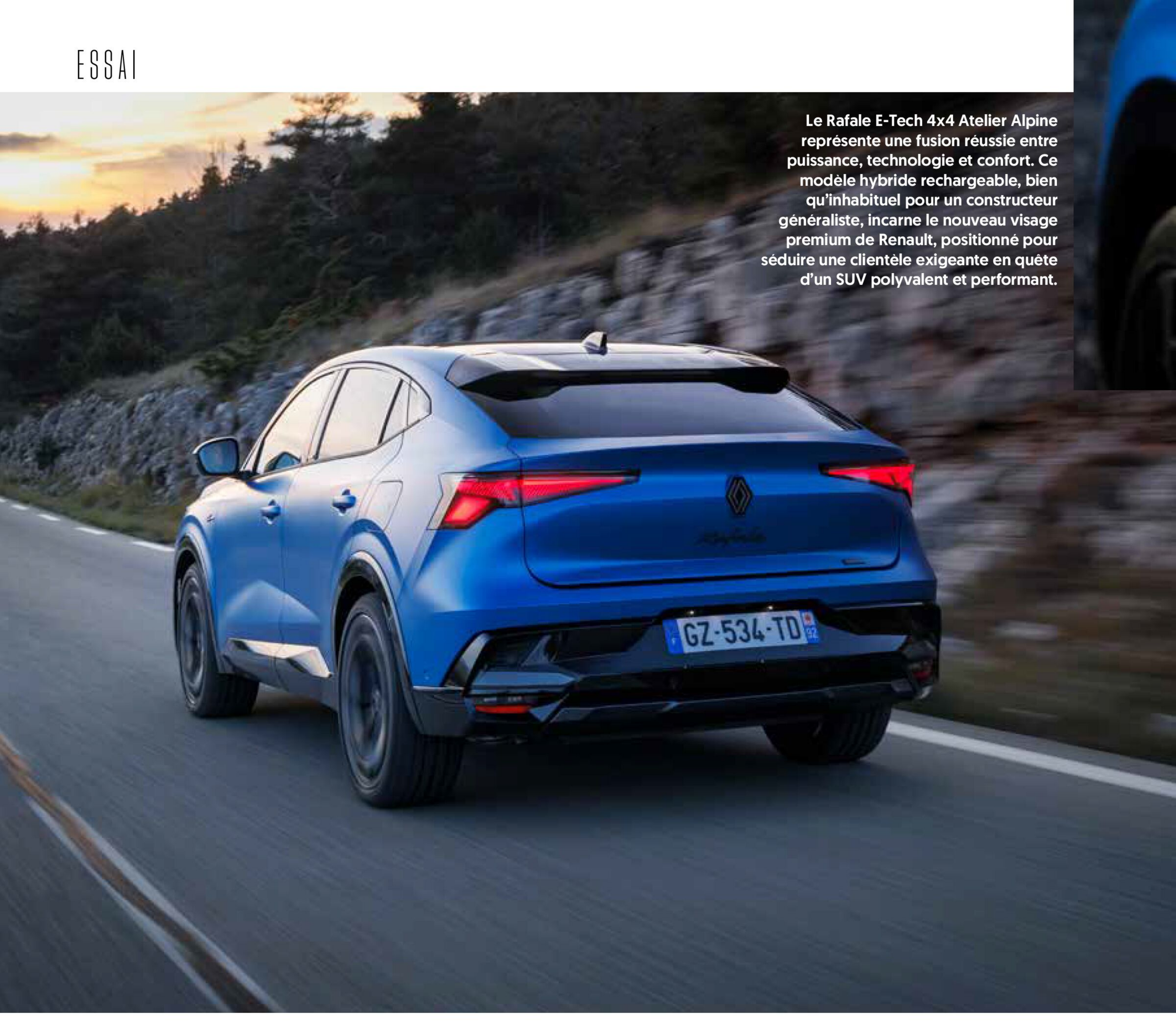
Avec le Renault Rafale E-Tech 4x4 de 300 ch, Renault vise le haut de gamme en proposant un SUV hybride rechargeable. Sa version Atelier Alpine, dotée de 105 km d'autonomie électrique et d'un châssis optimisé, allie performance et confort, tout en affichant un design et des finitions haut de gamme.

Renault Rafale E-Tech 4x4 Atelier Alpine

Puissance et raffine

ment

Le Renault Rafale E-Tech 4x4 Atelier Alpine combine un moteur thermique 1.2 turbo de 150 ch et trois moteurs électriques, totalisant 300 ch pour une transmission intégrale et 105 km d'autonomie électrique. Rechargeable en moins de 3 h sur borne de 7,4 kW, il allie puissance et confort pour les trajets quotidiens. À partir de 59 000 €.



Le Rafale E-Tech 4x4 Atelier Alpine représente une fusion réussie entre puissance, technologie et confort. Ce modèle hybride rechargeable, bien qu'inhabituel pour un constructeur généraliste, incarne le nouveau visage premium de Renault, positionné pour séduire une clientèle exigeante en quête d'un SUV polyvalent et performant.

Renault propose une montée en gamme ambitieuse avec son nouveau SUV, le Rafale E-Tech 4x4 de 300 ch, particulièrement dans sa version Atelier Alpine. Ce modèle hybride rechargeable se distingue non seulement par sa puissance mais aussi par des caractéristiques techniques uniques dans la gamme Renault, visant clairement le segment premium.

Un SUV qui mise sur la puissance et la polyvalence

Le Rafale E-Tech 4x4, facturé à partir de 59 000 € pour la version Atelier Alpine, s'appuie sur un moteur trois cylindres 1.2 turbo de 150 ch à l'avant, accompagné de deux moteurs électriques : un de 70 ch et un autre de 34 ch, intégrant une boîte de vitesses à crabots sans embrayage. À l'arrière, un troisième moteur électrique de 136 ch porte la puissance cumulée à 300 ch, une spécificité qui lui confère quatre roues motrices et des performances accrues. Cette motorisation est soutenue par une batterie lithium-ion de 22 kWh, lui offrant une autonomie électrique de 105 km en cycle mixte WLTP. Le passage d'une autonomie limitée en mode hybride à une autonomie électrique trois fois plus grande est significatif. En condition de conduite réelle, le Rafale a atteint environ 92 km d'autonomie électrique lors d'un parcours mêlant circulation urbaine et routes secondaires. Bien qu'il ne permette pas de recharge en courant continu, le chargeur embarqué de 7,4 kW permet une recharge complète en 2 h 55 sur une borne publique ou une Wallbox, rendant le véhicule parfaitement adapté aux trajets quotidiens.

Des performances au service de l'expérience de conduite

Renault a soigné l'expérience de conduite du Rafale E-Tech en permettant un mode de propulsion entièrement électrique jusqu'à 135 ch, et même 160 ch en mode Sport. Cela garantit une bonne réactivité à basse vitesse, tandis que le moteur thermique prend le relais pour des accélérations plus franches. La présence de quatre moteurs per-

met une gestion intelligente de la puissance, offrant une transition fluide entre les différents modes de conduite. Le Rafale se démarque également par son confort et son agilité, un atout accentué dans la finition Atelier Alpine. Contrairement aux versions Esprit Alpine, qui se concentrent sur des détails esthétiques, l'Atelier Alpine inclut des modifications notables du châssis : des amortisseurs pilotés ajustent en temps réel leur fermeté grâce à une caméra qui lit la route, et des barres antiroulis renforcées améliorent la stabilité. Cette configuration, déjà vue sur le DS 7, permet de réduire les mouvements de caisse et assure un meilleur confort en toutes circonstances. Ainsi, malgré son positionnement premium et son poids de deux tonnes, le Rafale offre un comportement dynamique et précis, même dans les virages serrés.

Confort et technologie embarquée de premier ordre

L'intérieur du Rafale E-Tech ne manque pas de surprendre, notamment avec sa moquette bleue spécifique à la finition Alpine, qui rappelle les véhicules sportifs d'antan. L'ergonomie et l'espace ont été optimisés pour offrir une expérience haut de gamme : sièges enveloppants, toit vitré à opacité variable, rangements spacieux, et banquette arrière accueillante, avec un grand espace aux jambes. Côté technologie, le système d'info-divertissement développé par Google est rapide et intuitif. Il intègre les applications Google (Maps, Waze, YouTube, etc.), rendant Android Auto et Apple CarPlay presque superflus. Ce système ajoute une touche de modernité et s'aligne avec le positionnement premium de la voiture. En revanche, quelques éléments moins valorisants, comme certains matériaux, pourraient décevoir dans un véhicule de ce prix.
Le coffre, quant à lui, affiche un volume de 469 litres, suffisant pour un usage familial. Cependant, il perd 65 litres en raison du logement du chargeur embarqué, et l'option d'une roue de secours n'est pas disponible. Le réservoir de 55 litres, assez grand pour un hybride rechargeable, assure une autonomie totale de 1 000 km, une performance remarquable.

Une expérience de conduite affinée grâce à l'Atelier Alpine

La version Atelier Alpine transforme le Rafale E-Tech en un SUV à la fois confortable et sportif. Le passage dans cette finition confère au véhicule des capacités dynamiques accrues, tout en assurant un confort optimal. Les amortisseurs pilotés permettent d'absorber les irrégularités de la route, tandis que les roues arrières directrices facilitent les manœuvres dans les virages serrés. Ces technologies créent une sensation de légèreté et de réactivité inhabituelle pour un SUV de cette taille et de ce poids. Malgré ses atouts, le Rafale présente cependant quelques défauts, notamment une pédale de frein dont la sensation pourrait dérouter. La transition entre le freinage régénératif et hydraulique manque parfois de fluidité, rendant la pédale de frein peu intuitive dans certaines situations. Par ailleurs, l'impossibilité de désactiver totalement l'ESP au-delà de 50 km/h limite légèrement le plaisir de conduite sportive. Avec un tarif débutant à 54 500 € pour la version Esprit Alpine et grimpant à 59 000 € pour l'Atelier Alpine, le Rafale E-Tech n'est pas bon marché. Mais en échange, Renault offre un SUV performant, confortable, et doté d'une autonomie électrique conséquente, répondant ainsi aux attentes des conducteurs exigeants en matière de polyvalence et de performances. ●

Bien qu'il ne permette pas de recharge en courant continu, le chargeur embarqué de 7,4 kW permet une recharge complète en 2 h 55.

Côté technologie, le système d'info-divertissement développé par Google est rapide et intuitif. Il intègre les applications Google (Maps, Waze, YouTube, etc.), rendant Android Auto et Apple CarPlay presque superflus.

UNE PREMIÈRE DEPUIS LONGTEMPS

LE DOUBLE PODIUM DES PILOTES ALPINE AU BRÉSIL

Le Grand Prix du Brésil 2024 a marqué une étape historique pour la Formule 1 française. Esteban Ocon et Pierre Gasly, les deux pilotes de l'écurie Alpine, ont respectivement terminé à la 2e et à la 3e place, inscrivant un double podium inattendu. Cet exploit est une première pour deux pilotes français au XXIe siècle et fait remonter des souvenirs glorieux de l'histoire des pilotes français en F1.

Esteban Ocon au volant de sa F1 sur le circuit détrempé de São Paulo.

Dès le départ, les conditions de piste sont devenues périlleuses, avec des averses inattendues et une visibilité réduite. Les stratégies de pneus ont pris une importance cruciale, et la direction de course a même dû déployer le drapeau rouge pour interrompre temporairement l'épreuve, permettant aux pilotes de reconsidérer leurs options tactiques. C'est dans ces moments de flottement et d'incertitude qu'Ocon et Gasly ont su tirer parti de leur expérience, se hissant progressivement vers le haut du classement, évitant habilement les pièges d'une piste transformée en véritable patinoire.

Esteban Ocon et Pierre Gasly ont réalisé une performance mémorable lors du Grand Prix du Brésil, offrant à l'écurie Alpine un double podium exceptionnel, sous des conditions météorologiques particulièrement difficiles. En terminant respectivement 2e et 3e sur le circuit d'Interlagos, les deux pilotes français ont marqué l'histoire de la Formule 1 et de l'écurie française en affrontant des pluies diluviennes, un asphalte glissant, et une stratégie exigeant une concentration et un sang-froid de tous les instants.
L'exploit est d'autant plus symbolique pour Ocon et Gasly, deux amis d'enfance, qui partagent une longue histoire commune. Ce podium était l'occasion pour eux de se rappeler leurs débuts en karting sur les pistes normandes d'Anneville-Ambourville, où leurs chemins se sont croisés pour la première fois. Les deux pilotes, qui ont partagé le même rêve dès leur plus jeune âge, ont dû apprendre à cohabiter au sein de la même écurie depuis l'arrivée de Gasly chez Alpine en 2023. Après des débuts difficiles où la rivalité et les personnalités fortes ont parfois fait des étincelles, ils ont su construire une relation de respect et de coopération, essentielle pour viser des résultats dans un contexte de compétition intense.
Sur la grille de départ, alors que la pluie s'intensifiait, les deux pilotes savaient que cette course serait spéciale. Dès le départ, les conditions de piste sont devenues périlleuses, avec des averses inattendues et une visibilité réduite. Les stratégies de pneus ont pris une importance cruciale, et la direction de course a même dû déployer le drapeau rouge pour interrompre temporairement l'épreuve, permettant aux pilotes de reconsidérer leurs options tactiques. C'est dans ces moments de flottement et d'incertitude qu'Ocon et Gasly ont su tirer parti de leur expérience, se hissant progressivement vers le haut du classement, évitant habilement les pièges d'une piste transformée en véritable patinoire.
Pendant la course, un moment clé est survenu lorsque le drapeau rouge a été levé, permettant aux équipes de repenser leurs stratégies et d'effectuer des changements de pneus sans perte de temps. Lors de la relance, la gestion de l'adhérence sur une piste encore humide a permis aux deux Français de montrer l'étendue de leur talent et leur capacité à rester concentrés et efficaces sous pression. En maintenant un rythme élevé et en profitant des erreurs de leurs adversaires, Ocon et Gasly se sont retrouvés dans une position favorable, solidifiant leurs chances d'atteindre le podium.
Esteban Ocon, visiblement ému à l'arrivée, a confié que cette course l'avait ramené des années en arrière, se remémorant les jours où il partageait la piste avec Gasly sous la pluie, avec leurs pères respectifs comme premiers soutiens. « Dans le dernier tour, j'ai eu des flashbacks », a-t-il expliqué. « Je nous revoyais, Pierre et moi, allant au karting sous la pluie avec nos pères, pour s'entraîner. Tout est remonté. Ce que je ressens en ce moment est difficile à décrire. C'est un moment qui va rester gravé en moi. » Ces mots témoignent de la dimension émotionnelle de cet exploit, qui dépasse le simple cadre sportif pour atteindre celui de l'amitié et des souvenirs partagés.
Pierre Gasly, tout aussi ému, a également évoqué ce lien unique qui l'unit à Esteban Ocon. « Personne ne peut vraiment comprendre ce que nous avons ressenti aujourd'hui », a-t-il déclaré. « Vous imaginez deux petits gars d'un club de karting normand qui rêvent de F1, et qui, des années plus tard, se retrouvent sur un podium ensemble. C'est presque irréel. »
Ce double podium a permis aux deux pilotes de se reconnecter à leurs racines et de rappeler au monde de la Formule 1 l'importance de l'amitié, même dans un univers où la rivalité est omniprésente. Ce résultat n'est pas seulement symbolique pour Ocon et Gasly, mais aussi pour l'écurie Alpine, qui voit en ce double podium un accomplissement majeur et une source de motivation pour la suite. En inscrivant 33 points lors de ce Grand Prix (35 points en incluant la course Sprint), Alpine a réalisé un bond impressionnant au classement des constructeurs, passant de la 9e à la 6e place. Ce score renforce la position de l'équipe française dans la course aux points, et constitue une véritable bouffée d'oxygène pour l'écurie, qui a connu une saison difficile jusqu'alors.
Ce Grand Prix du Brésil marque également un retour en force pour les pilotes français en Formule 1. En effet, il s'agit de la première fois depuis 1997 que deux Français montent ensemble sur un podium en Grand Prix, rappelant l'exploit d'Olivier Panis et Jean Alesi lors du Grand Prix d'Espagne. Cet exploit est d'autant plus notable que les deux pilotes ont accompli cette prouesse au volant de voitures françaises, renforçant le symbole de ce moment historique pour le sport automobile tricolore. La célébration sur le podium d'Interlagos a également permis aux deux pilotes de partager un moment de complicité, au-delà de la rivalité qui peut parfois les opposer sur la piste. Ceux-ci se sont donné une accolade, ont posé ensemble, visières relevées, et ont laissé transparaître leur satisfaction et leur fierté d'avoir accompli cet exploit ensemble.
Le double podium d'Esteban Ocon et Pierre Gasly au Grand Prix du Brésil représente bien plus qu'un simple résultat sportif. C'est une célébration de l'amitié, de la persévérance et de la passion pour la course, qui résonne auprès des fans et des observateurs du monde entier. Pour Alpine, ce succès est une étape importante dans la construction de son identité en Formule 1 et dans son ambition de rivaliser avec les grandes écuries. Pour Ocon et Gasly, c'est un moment inoubliable, qui restera gravé dans leurs mémoires et qui symbolise l'accomplissement de leurs rêves d'enfants devenus réalité.

Le double podium d'Esteban Ocon et Pierre Gasly au Grand Prix du Brésil représente bien plus qu'un simple résultat sportif. C'est une célébration de l'amitié, de la persévérance et de la passion pour la course, qui ressort aux yeux des fans et des observateurs du monde entier.

Deux drapeaux français sur le podium : ce n'était plus arrivé depuis 1997, alors ça se fête !

LE DOUBLE PODIUM DES PILOTES ALPINE AU BRÉSIL EN CHIFFRES

Le Grand Prix du Brésil 2024 a marqué une étape historique pour la Formule 1 française. Esteban Ocon et Pierre Gasly, les deux pilotes de l'écurie Alpine, ont respectivement terminé à la 2e et à la 3e place, inscrivant un double podium inattendu. Cet exploit est une première pour deux pilotes français au XXIe siècle et fait remonter des souvenirs glorieux de l'histoire des pilotes français en F1. Voici les chiffres clés de ce double podium historique pour Alpine.

Esteban poste sur Instagram ce montage touchant des 2 amis.

27 ans

Cela faisait 27 ans que deux pilotes français n'avaient pas partagé un podium en F1. La dernière fois remontait au Grand Prix d'Espagne 1997, où Olivier Panis, sur Ligier, avait fini 2e, suivi de Jean Alesi, alors pilote Benetton, en 3e position. En 2024, Esteban Ocon et Pierre Gasly ont reproduit cet exploit au Brésil, illustrant un moment rare et précieux pour les fans de F1 en France.

1994

En 1994, Olivier Panis et Éric Bernard étaient les deux derniers pilotes français à terminer sur le podium avec une voiture française (Ligier), lors du Grand Prix d'Allemagne. Cette tradition française renaît aujourd'hui avec l'écurie Alpine, représentant un retour aux origines pour le sport automobile français. Voir à nouveau deux drapeaux tricolores sur le podium au-dessus de voitures portant le « A fléché » est une célébration d'un héritage qui semblait perdu.

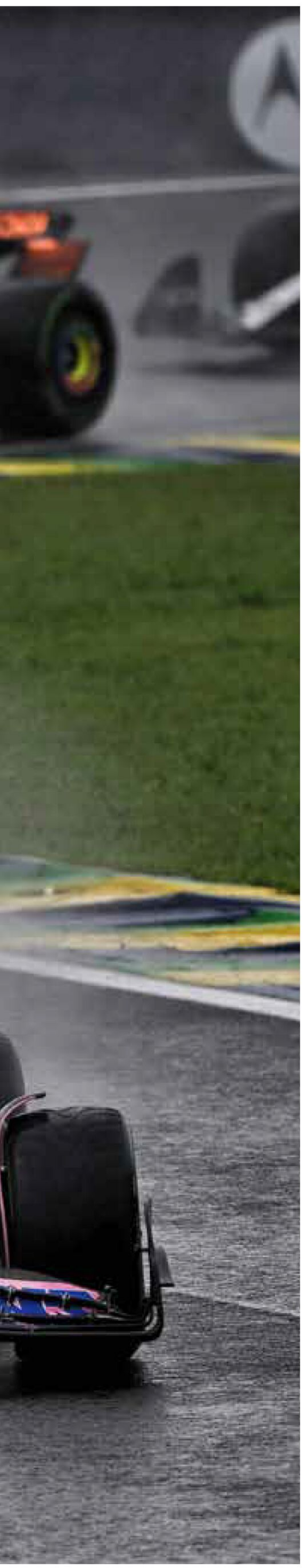
2006

Pour retrouver un double podium d'une écurie française, il faut remonter à 2006, lors du Grand Prix du Japon, où Renault avait signé un doublé avec Fernando Alonso en première position et Giancarlo Fisichella en seconde. L'écurie Alpine, qui a succédé à Renault, perpétue ainsi la longue tradition des succès français en F1.

2013

Le précédent double podium de l'équipe d'Enstone – aujourd'hui Alpine – date de 2013 en Corée du Sud, alors sous

“C’est historique. Franchement, un doublé pour nous, avec nos saisons, c’est inespéré. C’est difficile de trouver les mots, je suis super heureux pour toute l’équipe. On n’a jamais lâché, on n’a pas baissé les bras, on a gardé la tête froide et on n’a pas fait d’erreur.” PIERRE GASLY



L'écurie espère désormais bâtir sur cette performance pour les courses à venir, capitalisant sur l'élan de ce succès inattendu. Pour les fans français de Formule 1, voir deux compatriotes briller sous les couleurs d'une écurie française est une source de fierté et d'inspiration.

le nom de Lotus. À cette époque, Kimi Räikkönen avait terminé 2e, suivi de Romain Grosjean en 3e. Ce podium brésilien avec Ocon et Gasly est donc le premier double podium pour Alpine depuis le retour complet de Renault en 2016, qui a ensuite été rebaptisé Alpine en 2021.

33 points

Avec ce double podium au Brésil, Alpine a engrangé 33 points lors de la course principale, auxquels s'ajoutent 2 points acquis lors de la course Sprint, portant leur total à 35 points pour le week-end. Ce score impressionnant est le second meilleur total pour Alpine sur un week-end depuis leur retour en F1 en 2016. Leur meilleur résultat reste le Grand Prix de Hongrie 2021 avec 37 points, grâce à la victoire d'Esteban Ocon et la 4e place de Fernando Alonso.

6 au championnat

Avant le week-end du Grand Prix du Brésil, Alpine n'était que 9e au classement Constructeurs avec seulement 14 points. Grâce aux 35 points inscrits à São Paulo, l'écurie française a fait un bond au classement, passant à la 6e place avec un total de 49 points. Ce résultat les place désormais devant Haas, Racing Bulls et Williams, et représente une véritable bouffée d'oxygène pour la saison d'Alpine.

14 tours menés

Esteban Ocon est devenu le 9e pilote de la saison à mener un Grand Prix en 2024, une distinction rare pour un pilote hors des Top Teams (Red Bull, Ferrari, Mercedes, McLaren). Au Brésil, Ocon a mené la course durant 14 tours, tandis que Sergio Pérez, chez Red Bull, n'a mené qu'un seul tour cette saison. Alpine devient ainsi la seule équipe en dehors des écuries de pointe à avoir pris la tête d'un Grand Prix en 2024.

Un exploit qui ranime la fierté française

Ce double podium n'est pas seulement un exploit statistique : il est le reflet d'une course parfaitement maîtrisée dans des conditions météorologiques chaotiques. La pluie et la visibilité réduite à Interlagos ont compliqué la tâche de tous les pilotes, mais Ocon et Gasly ont su faire preuve d'habileté et de sang-froid pour maintenir leurs positions sur le podium. Ce résultat est particulièrement significatif pour l'écurie Alpine, dont les performances ont été en demi-teinte cette saison. Ce week-end marque un retour en force, et ravive l'espoir d'une meilleure dynamique pour Alpine.

Complicité retrouvée

En célébrant ensemble sur le podium, Esteban Ocon et Pierre Gasly ont également revécu leur complicité d'antan. Les deux Normands, qui ont grandi dans le monde du karting en France, se sont retrouvés côte à côte dans cette aventure en F1, leur permettant de revivre leurs souvenirs d'enfance. À la fin de la course, les deux amis se sont échangés regards et sourires sous leurs casques, marquant ainsi un moment de camaraderie aussi émouvant qu'inédit. Cette victoire partagée au Brésil, fruit d'années d'efforts et de rivalités amicales, montre que l'amitié entre les deux pilotes est plus forte que jamais.

Une saison relancée pour Alpine

Alors que la saison 2024 semblait déjà bien compromise pour Alpine, ce double podium au Brésil représente un tournant. L'écurie espère désormais bâtir sur cette performance pour les courses à venir, capitalisant sur l'élan de ce succès inattendu. Pour les fans français de Formule 1, voir deux compatriotes briller sous les couleurs d'une écurie française est une source de fierté et d'inspiration. Ce résultat historique rappelle l'âge d'or de la F1 française et pose des bases solides pour un futur prometteur. Le Grand Prix du Brésil restera gravé dans les annales de la F1 française grâce à la performance d'Esteban Ocon et Pierre Gasly, qui ont su triompher dans des conditions extrêmes. Au-delà des chiffres et des statistiques, c'est l'histoire d'un renouveau pour Alpine et d'un moment de communion pour deux amis d'enfance. À une époque où les exploits français en F1 sont rares, ce double podium est une lueur d'espoir et une invitation à rêver de nouveaux sommets.●

“L’un des faits marquants de cette saison 2024 n’est autre que le travail de nos pilotes et équipages. Les individualités se sont mis au service du projet et ont toujours travaillé avec le même objectif : faire progresser l’équipe et développer le potentiel de l’A424, le tout dans un collectif extrêmement fort. ”

BRUNO FAMIN SE CONFIE SUR L’AVENIR DE VIRY-CHÂTILLON ET D’ALPINE

Bruno Famin, Vice-Président d'Alpine F1 Team et directeur de Viry-Châtillon, détaille les changements stratégiques opérés au sein du site, marqués par l'arrêt de la production de moteurs F1 pour Alpine à partir de 2026. Il présente cette décision comme un choix pragmatique, en réponse aux défis industriels actuels, et souligne l'importance d'une nouvelle direction pour garantir la viabilité d'Alpine. Selon lui, il ne s'agit pas d'une simple réallocation de ressources, mais d'une transformation en profondeur orientée vers des innovations en dehors de la F1, notamment pour le développement des véhicules électriques de Renault.

Nous avons lancé le projet Hypertech, qui représente une transformation majeure du site, » explique Bruno. « Alpine restera un site "sportif", mais nos activités se redéfinissent pour s'aligner avec des projets d'innovation de haute performance, essentiels pour l'avenir du groupe Renault. » Le site de Viry, historique dans la production de moteurs F1, se prépare ainsi à un repositionnement stratégique, recentrant ses activités sur des initiatives qui soutiennent la transition vers l'électrique, l'Endurance, et d'autres programmes de performance avancée.
En 2026, la transition du moteur thermique F1 RE26 marquera une étape significative. Actuellement, 500 personnes travaillent encore sur différents projets moteurs à Viry, mais l'accent sera progressivement mis sur des initiatives d'innovation pour la performance électrique et le développement de nouvelles technologies. Cette redirection des ressources s'inscrit dans une volonté de maximiser l'expertise de Viry en ingénierie de pointe tout en soutenant les ambitions stratégiques d'Alpine. « Nous allons mettre à profit les compétences développées en F1 pour faire avancer nos capacités en technologies de pointe et apporter de la valeur à d'autres segments, » ajoute Bruno. « Cette orientation représente une opportunité pour Viry de se concentrer sur des programmes d'innovation avec un impact concret pour l'avenir du groupe. » Pour Alpine, ce repositionnement marque une évolution qui permettra d'exploiter le savoir-faire accumulé dans le domaine de la performance automobile de manière plus rentable.

Une vision à long terme pour la marque Alpine

La décision de cesser la production de moteurs F1 s'inscrit dans une stratégie de long terme. Plutôt qu'une simple réallocation de ressources, cette transformation est vue comme une opportunité de renforcer la compétitivité d'Alpine sur d'autres segments du marché de la performance automobile. Bruno Famin souligne l'importance de rationaliser les

Bruno Famin est toujours auprès de ses pilotes pour les conseiller ou les supporter.

“Nous avons annoncé ce projet Hypertech de transformation très profond. Alpine restera un site “sportif” avec une réaffectation des ressources.” BRUNO FAMIN

activités pour assurer la pérennité de la marque Alpine dans un environnement économique de plus en plus exigeant. « La F1 impose des contraintes extrêmes, » explique-t-il. « En recentrant nos efforts, nous permettons à Viry de rester une référence dans l’innovation technique, avec des cycles de développement plus rapides, adaptés aux nouveaux besoins. » En se détournant de la F1, Alpine choisit de miser sur d’autres opportunités de performance qui offrent un retour sur investissement plus prévisible. Bruno Famin insiste sur le fait que cette stratégie permettra de maintenir l’ADN sportif de la marque, tout en s’affranchissant des contraintes de la F1, pour mieux s’adapter à l’évolution rapide du marché automobile, notamment en matière d’électrification et de réduction d’émissions.

Un modèle économique limitant pour les motoristes de F1

Dans cet entretien, Bruno Famin critique également le modèle économique de la F1, particulièrement contraignant pour les motoristes comme Renault. Les règles actuelles imposent aux constructeurs de fournir leurs moteurs aux écuries clientes pour un tarif plafonné à 17 millions de dollars par saison, ce qui réduit considérablement les marges de profit et limite les investissements possibles en recherche et développement. Il souligne qu’une telle contrainte économique pèse lourdement sur les décisions stratégiques des motoristes, rendant difficile l’optimisation des ressources.

À partir de 2026, le budget dédié aux moteurs en F1 sera aligné sur celui de l’exploitation des châssis, avec un plafond de 135 millions de dollars. Cependant, Bruno Famin estime que ce montant est encore trop élevé pour permettre une rentabilité durable. « Avec un tel budget cap, le développement moteur devient économiquement insoutenable, » affirme-t-il. « La F1 impose des niveaux de dépense qui ne sont plus compatibles avec les objectifs économiques du groupe Renault. »

Une rationalisation pour une gestion optimisée

L’arrêt de la production de moteurs F1 à Viry répond à une logique de rationalisation et d’optimisation des ressources. Bruno explique que l’objectif est d’utiliser le savoir-faire de Viry pour maximiser l’apport d’Alpine en dehors de la F1. Cette redéfinition des priorités est perçue comme une nécessité pour garantir la compétitivité et l’innovation au sein du groupe Renault, tout en répondant aux exigences du marché en matière de viabilité économique et de durabilité.

« Viry a toujours été un site innovant, et notre expertise en moteurs haute performance nous servira pour de nouveaux projets, » explique Bruno. « Les nouveaux moteurs électriques et hybrides sur lesquels nous travaillons démontreront notre capacité à évoluer et à s’adapter. » Cette réorientation permet à Viry de poursuivre son engagement dans la performance automobile, mais avec une approche plus agile, favorisant des cycles de développement plus courts, mieux adaptés aux demandes actuelles.

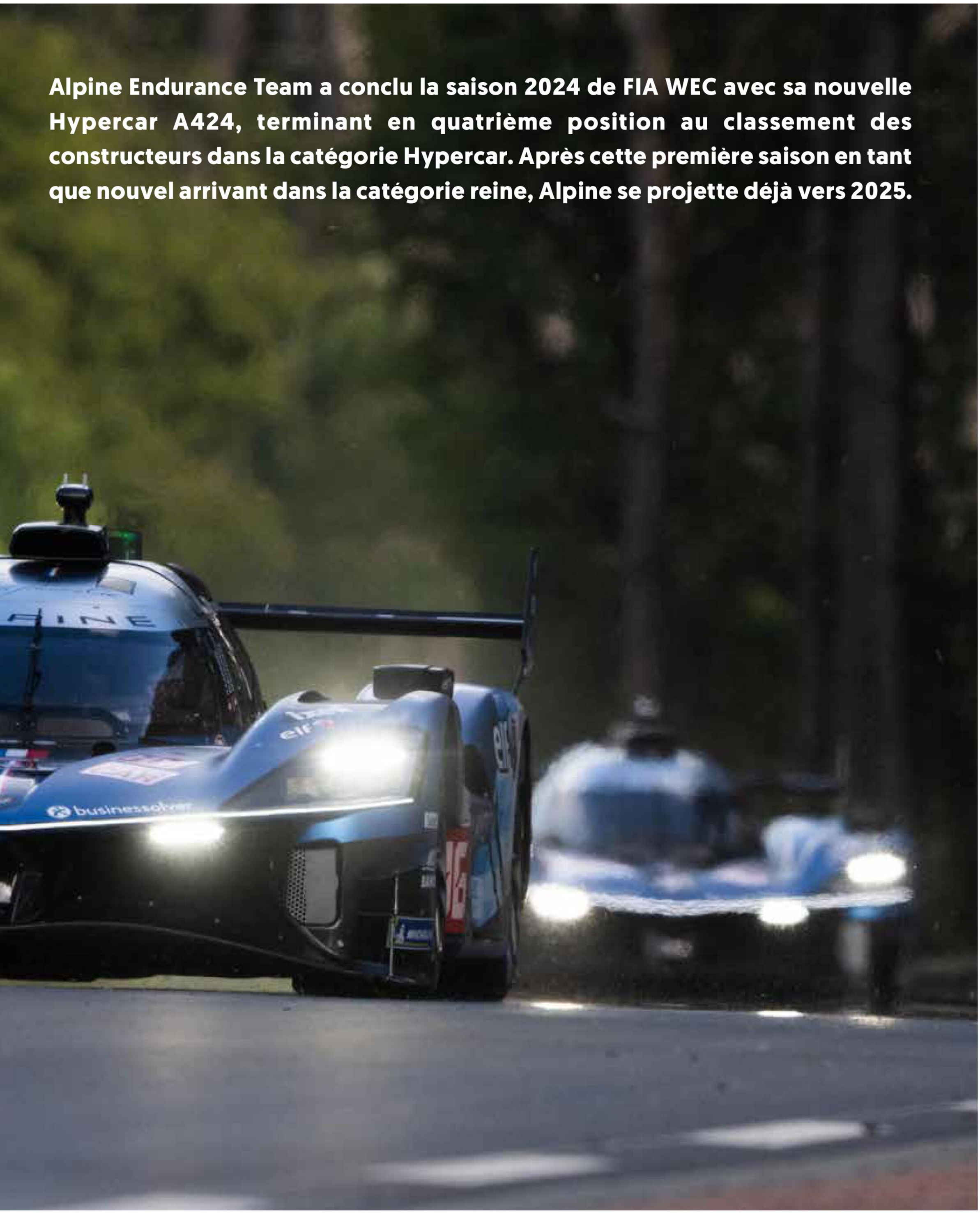
La transformation de Viry-Châtillon illustre une vision plus pragmatique et durable, tournée vers l’avenir. Ce repositionnement, bien que marquant un retrait de la F1, n’entrave pas l’engagement d’Alpine envers la performance et l’innovation. Bruno Famin résume cette stratégie en affirmant que ce choix permet d’optimiser les ressources de Viry, tout en préservant l’héritage et l’expertise du site dans un cadre qui reflète mieux les réalités économiques et industrielles de demain.● N.G.

À partir de 2026, le budget dédié aux moteurs en F1 sera aligné sur celui de l’exploitation des châssis, avec un plafond de 135 millions de dollars. Cependant, Famin estime que ce montant est encore trop élevé pour permettre une rentabilité durable. « Avec un tel budget cap, le développement moteur devient économiquement insoutenable, » affirme-t-il.

crypto.com
crypto.com
Castrol
ALPINE
Microsoft

ALPINE OPTIMISTE POUR 2025

Nicolas Lapierre/Mick Schumacher/Mathieu Vaxiviere aux qualifications FIA World Endurance Championship, aux 24 heures du Mans le 12 juin.



Alpine Endurance Team a conclu la saison 2024 de FIA WEC avec sa nouvelle Hypercar A424, terminant en quatrième position au classement des constructeurs dans la catégorie Hypercar. Après cette première saison en tant que nouvel arrivant dans la catégorie reine, Alpine se projette déjà vers 2025.

L'Alpine Endurance Team a conclu la saison 2024 du Championnat du Monde d'Endurance (FIA WEC) sur une note encourageante en se classant quatrième au championnat des constructeurs Hypercar. Cette première campagne avec la nouvelle Hypercar A424 marque un jalon pour l'équipe française, qui, malgré une année de transition, a démontré sa capacité à s'imposer dans la catégorie reine de l'endurance automobile.

Après une année marquée par des défis techniques et stratégiques, Alpine a su progresser constamment avec son Hypercar A424. La dernière course de la saison, les 8 Heures de Bahreïn, a bien illustré cette montée en puissance. Engagée avec deux voitures, l'Alpine A424 a mené une course intense, marquée par des remontées stratégiques et des ajustements fins, confirmant les progrès de l'équipe depuis le début de l'année. Dès le départ de la course, les pilotes Jules Gounon et Charles Milesi ont joué la prudence face à une concurrence acharnée. Les fortes températures à Bahreïn ont exigé une gestion rigoureuse des pneumatiques, et les pilotes de l'équipe ont su établir un rythme adapté pour maintenir la compétitivité de leurs voitures tout en préservant leurs ressources. Au fil des heures, les stratégies de ravitaillement et de relais ont permis aux Alpine de se placer temporairement aux avant-postes lors de certaines phases de la course, profitant des fenêtres de ravitaillement pour grimper dans le classement. La fin de la course a réservé son lot de surprises et d'opportunités. Entre les interventions de la voiture de sécurité et les relances, l'équipe a rappelé ses Hypercars aux stands pour des ajustements tactiques. Les derniers relais, menés par Charles Milesi et Paul-Loup Chatin, ont permis à l'Alpine A424 n°35 de grimper au classement. Profitant des températures plus fraîches de la nuit, les pilotes ont pu optimiser les performances de leurs pneus pour gagner du terrain. Une situation inattendue a cependant perturbé l'Alpine n°36. Un contact avec une Ferrari a conduit à une pénalité pour Charles Milesi, nécessitant un passage aux stands pour changer le bloc avant. Cet incident n'a pas entamé la détermination de l'équipe, qui a rapidement réagi pour minimiser l'impact sur la performance de la voiture. En parallèle, l'Alpine n°35 a continué de remonter dans le classement, prenant un net avantage sur certains concurrents directs comme la Porsche n°38 et la BMW n°15.

Alpine se distingue en Endurance avec un premier podium décroché à Fuji (Japon) pour Nicolas Lapierre, Mick Schumacher, Mathieu Vaxiviere en septembre dernier.

Bilan de la saison : une quatrième place et des bases solides pour 2025

Avec une quatrième place au championnat des constructeurs Hypercar, Alpine signe une première saison prometteuse, d'autant plus qu'elle termine en tête des nouveaux arrivants dans la catégorie. Ce résultat met en lumière le potentiel de l'Hypercar A424 et la capacité d'Alpine à rivaliser avec des marques établies dans le monde de l'endurance.
Cette quatrième place n'est pas seulement un classement : elle symbolise une année de travail acharné, d'adaptations et d'améliorations progressives de la voiture et de l'équipe. Après une période d'ajustement pour trouver le bon équilibre technique et stratégique, Alpine a consolidé ses acquis et se prépare désormais à aller plus loin. Pour l'équipe, cette première année avec l'A424 est avant tout une étape d'apprentissage, mais elle constitue aussi une plateforme solide sur laquelle bâtir l'avenir.

Un programme hivernal ambitieux en vue de 2025

Dès la fin de la course à Bahreïn, Alpine Endurance Team s'est tournée vers 2025, avec une série de tests prévus pour affiner la performance de l'A424 et intégrer les retours de la saison écoulée. Les Rookies Tests débuteront dès le dimanche suivant avec les pilotes Jules Gounon et Victor Martins, offrant une première opportunité d'évaluer les améliorations possibles pour la saison prochaine. En parallèle, des essais avec le fournisseur de pneus Michelin auront lieu pour optimiser les réglages en fonction des conditions de course de 2025. Ces tests s'inscrivent dans une préparation minutieuse qui vise à placer Alpine en position de force dès le début de la prochaine saison. L'équipe envisage déjà le Prologue et la première course de l'année à Losail, au Qatar, en février 2025. Le passage au circuit de Losail sera un nouveau défi pour l'équipe, mais l'optimisme est de mise au sein d'Alpine Endurance Team. Grâce à l'expérience acquise en 2024, l'équipe aborde la prochaine saison avec des objectifs plus ambitieux, déterminée à convertir son potentiel en résultats concrets.

Ambition et perspectives pour Alpine Endurance Team

Avec le lancement de l'A424, Alpine Endurance Team s'est positionnée comme une force montante dans le championnat FIA WEC. Cette saison a permis à l'équipe de comprendre les spécificités de l'Hypercar et de travailler sur des ajustements fins qui portent déjà leurs fruits. L'équipe a su démontrer sa capacité à s'adapter et à s'améliorer face à des équipes plus expérimentées, et les perspectives pour 2025 sont encourageantes.
La prochaine saison ne sera pas seulement une continuation de 2024 ; elle s'annonce comme un nouveau départ pour Alpine Endurance Team. Avec une meilleure compréhension de l'A424 et des ajustements basés sur l'expérience de la première année, l'équipe compte bien viser des podiums réguliers et pourquoi pas, une première victoire. Bruno Famin, directeur de l'équipe, a exprimé sa confiance quant à la capacité d'Alpine à relever les défis de 2025, en capitalisant sur les leçons apprises et en renforçant l'engagement de tous les membres de l'équipe.
La saison 2025 débutera avec les 1812 kilomètres du Qatar, une course inaugurale qui marquera le début d'une nouvelle étape pour Alpine. Les préparations hivernales intensives visent à permettre à l'équipe d'aborder cette course avec des bases solides et une voiture optimisée pour la performance et la fiabilité. L'équipe espère que cette première course confirmera les progrès réalisés et ouvrira la voie à une saison fructueuse.
Alpine Endurance Team aborde l'année 2025 avec confiance et ambition. Après une première saison d'apprentissage, l'équipe française a tous les atouts pour rivaliser avec les meilleures écuries d'endurance, avec l'objectif de marquer des points réguliers et de viser des podiums. La route vers le succès est tracée, et Alpine est prête à relever les défis pour consolider sa place dans la catégorie reine du Championnat du Monde d'Endurance FIA.● S.H.

ILS ONT DIT

FERDINAND HABSBURG

« C'est toujours agréable de remonter du fond du peloton au quatrième rang en quelques heures. Cela démontre que nous ne baissons jamais les bras, qu'il s'agisse des pilotes ou de l'équipe, qui a su exploiter chaque opportunité pour regagner du terrain. En sortant de la voiture à la fin de mon dernier relais, j'étais ému de conclure la saison la plus importante de ma carrière à ce jour. Devenir pilote officiel Alpine, puis revenir de blessure était un véritable ascenseur émotionnel. »

JULES GOUNON

« Cette quatrième place conclut de belle manière la première saison de l'Alpine A424 puisque nous terminons au quatrième rang du championnat tout en étant les premiers parmi les nouveaux venus, devançant même des constructeurs plus expérimentés. C'était une première année plutôt réussie et je m'en réjouis pour l'équipe. »

PAUL-LOUP CHATIN

« C'était une bonne journée après des qualifications en deçà de nos espérances. Nous avons toutefois bien fait de nous concentrer sur le rythme de course dès les essais. Nous avons su faire le dos rond au départ avant de déployer une stratégie agressive avec les pneumatiques. Cela nous a permis de nous battre dans le sprint final et de prendre l'ascendant sur BMW dans notre confrontation directe au championnat. J'en suis ravi pour l'équipe, qui a su rester soudée malgré les hauts et les bas de cette première saison. »

CHARLES MILESI

« C'était une saison positive dans l'ensemble. Nous avons fait beaucoup de progrès tout au long de cette année conclue au quatrième rang du championnat constructeurs. Nous savons tou-

Alpine Endurance Team à Bahreïn.

CLASSEMENTS

L'ALPINE A424 EN 2024

8 courses
16 départs
14 arrivées
1 podium
3 tops cinq
9 tops dix
1 meilleur tour en course
4 apparitions en Hyperpole

8 HEURES DE BAHREÏN

1. Toyota Gazoo Racing	n°8
2. Porsche Penske Motorsport	n°5
3. Peugeot TotalEnergies	n°93
4.	n°35
9. Alpine Endurance Team	n°36

tefois qu'il nous reste beaucoup de travail pour atteindre nos futurs objectifs et nous allons nous concentrer sur nos prochains essais afin de nous rapprocher des avant-postes en 2025. »

MATTHIEU VAXIVIERE

« C'était une bonne course. Même si notre équipage aurait pu prétendre à un meilleur résultat sans certains aléas, nous avons à nouveau affiché un rythme intéressant. Plus que tout, nous avons réussi à atteindre notre objectif au championnat et cela est à mettre au crédit de chaque membre de l'équipe. J'en suis content pour l'ensemble de la famille Alpine. »

MICK SCHUMACHER

« Ce résultat nous permet de terminer quatrièmes du championnat, ce qui était notre objectif en venant à Bahreïn. Le rythme était au rendez-vous même si nous avons dû composer avec quelques dégâts sur la n°36. La voiture sœur était également dans le match et a pu aller chercher une bonne position à l'arrivée. Toute l'équipe peut en être satisfaite et voyons désormais ce que l'avenir nous réserve. »

NICOLAS LAPIERRE,
FUTUR DIRECTEUR SPORTIF ALPINE ENDURANCE TEAM

« Dans l'ensemble, cette journée nous a permis d'atteindre notre principal objectif, à savoir la quatrième place au championnat. Malgré un début de course un peu compliqué où notre stratégie en médiums nous a mis sur la défensive lorsque les températures étaient les plus élevées, nous avons fait les bons choix pour hausser le rythme et remonter sur la fin. Les pilotes ont également été performants, notamment quand il a fallu se battre face à nos concurrents directs. Dès demain, nous profiterons des Rookies Tests pour commencer notre travail en vue de la saison 2025. » ●

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS HYPERCAR

1. Toyota	90 points
2. Porsche	188 points
3. Ferrari	137 points
4. Alpine	70 points

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES HYPERCAR

1. Estre/Lotterer/Vanthoor	152 points
2. Fuoco/Molina/Nielsen	115 points
3. de Vries/Kobayashi	113 points
11. Habsburg	**43 points**
17. Milesi	**30 points**
18. Chatin	**29 points**
21. Gounon	**24 points**
22. Schumacher/Vaxiviere	**21 points**
23. Lapierre	**18 points**

ALPINE DÉRAPE À LAS VEGAS

Le 24 novembre, à Las Vegas, ville des paillettes et des paris, Alpine a misé gros mais aussi perdu lourd. Malgré un départ prometteur, Pierre Gasly abandonne sur panne moteur, tandis qu'Esteban Ocon, piégé par une erreur stratégique aux stands, termine 17e. Un double zéro qui coûte cher à l'écurie française.

Las Vegas, la ville des lumières, des paillettes et des paris audacieux. Mais l'écurie Alpine a joué gros et perdu. Troisième sur la grille, Pierre Gasly avait tout pour briller sous les projecteurs, tandis qu'Esteban Ocon semblait prêt à gratter quelques places supplémentaires. Pourtant, la belle mécanique s'est rapidement grippée, transformant cette course en un fiasco monumental. Résultat : un double zéro qui coûte cher, très cher, à l'écurie française.

Pierre coupé dans son élan

Dès le départ, tous les regards étaient tournés vers Pierre Gasly. Avec une qualification brillante, le Normand partait troisième, en position idéale pour marquer de gros points. Mais au 16e tour, le rêve s'est brutalement arrêté. « J'ai perdu le moteur d'un coup, je ne pouvais plus passer les rapports normalement », a-t-il confié, visiblement dépité. « C'est dur à accepter. » En lutte pour une potentielle 9e place face à Yuki Tsunoda, Gasly a dû jeter l'éponge, son moteur Renault rendant l'âme dans un nuage de fumée.

Esteban piégé par les stands

Pendant que Gasly rejoignait les stands pour de bon, son coéquipier Esteban Ocon tentait de sauver les meubles. Mais le sort en avait décidé autrement. Rappelé à la surprise générale pour un changement de pneus, le Français a été contraint de patienter… car ses gommes n'étaient pas prêtes ! Une erreur de coordination fatale, coûtant une vingtaine de précieuses secondes. Pire encore, l'équipe avait parié sur une stratégie à un seul arrêt, inadaptée à la piste abrasive de Las Vegas. Résultat : un second passage forcé aux stands pour Esteban, qui termine à une très décevante 17e place, loin des points.
Au-delà du résultat sportif, cet échec a de lourdes conséquences financières. Avec ce double zéro, Alpine cède sa sixième place au classement des constructeurs à Haas, pour un petit point. L'écart est mince – 50 contre 49 – mais les répercussions sont énormes. Chaque position au championnat représente un bonus estimé à 9 millions d'euros. De plus, Racing Bulls se rapproche dangereusement avec 46 points, augmentant encore la pression sur l'écurie française.

Ce revers est d'autant plus rageant qu'il intervient après un double podium prometteur au Brésil, qui avait relancé l'espoir dans les rangs d'Alpine. Mais à Las Vegas, l'équipe a rappelé ses vieux démons : erreurs stratégiques, gestion douteuse des arrêts, et une fiabilité mécanique toujours aussi fragile. « C'est dommage, on avait une bonne vitesse et on gérait bien les pneus », a commenté Esteban Ocon, philosophe malgré la frustration. L'abandon de Gasly soulève également des questions sur la fiabilité des moteurs Renault. Ce n'est pas la première fois que le bloc français est pointé du doigt cette saison. Mais peut-on se contenter de blâmer la mécanique ? Ou faut-il chercher du côté de l'équipe, qui semble accumuler les maladresses ? Pour les supporters, la patience s'effrite, et les critiques ne manquent pas sur les réseaux sociaux.
La stratégie Alpine, bricolée dans l'urgence, n'a pas résisté aux exigences du circuit de Las Vegas. La piste, particulièrement abrasive, nécessitait des choix plus conservateurs. Pourtant, l'écurie a persisté dans une approche risquée à un seul arrêt, un pari intenable qui a précipité l'échec. De plus, l'incident des pneus non préparés pour Esteban témoigne d'un manque de coordination au sein des stands. « On avait les moyens de viser les points, mais la gestion du premier arrêt nous a coûté cher », a résumé le pilote sans chercher à accabler son équipe. Avec cet épisode, Alpine retombe dans ses travers, et l'euphorie du Brésil semble déjà loin. À l'horizon, les défis s'accumulent. Esteban Ocon quittera l'écurie pour rejoindre Haas l'année prochaine, et il est difficile d'ignorer le parallèle cruel : son futur employeur dépasse désormais Alpine au classement. De plus, l'écurie doit composer avec une pression financière accrue. Si chaque place perdue au championnat coûte des millions, ces revers pèsent lourd sur les ambitions de développement pour 2024.
Ce Grand Prix de Las Vegas devait être un moment de gloire pour Alpine. Au lieu de cela, il restera dans les mémoires comme un week-end à oublier. Entre l'abandon de Gasly, les erreurs stratégiques et la débâcle dans les stands, l'équipe s'est infligée une triple peine. Alors que la saison touche à sa fin, Alpine doit rapidement tirer les leçons de cet échec. Si l'écurie veut retrouver les sommets, il faudra bien plus qu'un coup de chance.

C'était si bien parti...

... Mais à Las Vegas, l'équipe Alpine n'avait qu'à marquer un ou deux points pour conserver sa sixième place du classement des constructeurs de F1. Malheureusement, l'écurie tricolore a échoué dans sa quête.

VOICI LE CLASSEMENT DU GRAND PRIX DE LAS VEGAS :

1. **Russell (GBR, Mercedes)** - 50 tours (309,958 km) en 1h25'05"969 (moy. : 226,533 km/h).
2. **Hamilton (GBR, Mercedes)** à 3"713.
3. **Sainz (ESP, Ferrari)** à 11"906.
4. **Leclerc (MCO, Ferrari)** à 14"283.
5. **Verstappen (HOL, Red Bull)** à 16"582.
6. **Norris (GBR, McLaren-Mercedes)** à 43"385.
7. **Piastri (AUS, McLaren-Mercedes)** à 51"365.
8. **Hülkenberg (ALL, Haas-Ferrari)** à 59"808.
9. **Tsunoda (JAP, Racing Bulls-RBPT)** 1'12"808.
10. **Perez (MEX, Red Bull)** à 1'31"114.
11. **Alonso (ESP, Aston Martin-Mercedes)** à 1'39"195.
12. **Magnussen (DAN, Haas-Ferrari)** à 1'49"893.
13. **Zhou (CHN, Kick Sauber-Ferrari)** - à 1'48"065.
14. **Bottas (FIN, Kick Sauber-Ferrari)** à 1'15"712.
15. **Stroll (CAN, Aston Martin-Mercedes)** à 1'21"102.
16. **Lawson (NZL, Racing Bulls-RBPT)** à 1'37"005.
17. **Ocon (ALP, Alpine-Renault)** à 1 tour.

Abandon :
Albon (THA, Williams-Mercedes) - Moteur (26e tour). **20.** Gasly (FRA, Alpine-Renault) - Moteur (16e tour).

Meilleur tour : Norris, 1'34"876 (50e tour, moy. : 235,297 km/h).

Esteban Ocon : "On a du faire un arrêt en plus"

En raison d'une erreur stratégique de son équipe lors de son arrêt aux stands, Esteban Ocon a perdu un temps précieux, concluant finalement la course à une décevante 17e place.

ESTEBAN OCON :

« Ce n'était pas notre jour et nous terminons en dehors des points. Nous devons revoir ce qu'il s'est passé lors de notre premier pit-stop, car nous avons effectivement traversé la voie des stands sans nous arrêter. C'est dommage et nous devons revenir là -dessus. Nous n'avons pas su saisir les occasions alors que j'étais confiant sur le fait de pouvoir au moins me battre pour les points. Nous allons tout analyser et chercher à faire mieux au Qatar. Enfin, félicitations à Max [Verstappen] pour son quatrième titre mondial. Je suis très heureux pour lui, il le mérite tant il a réalisé un travail exceptionnel tout au long de la saison. »

PIERRE GASLY :

« C'est une grande déception pour nous tous dans l'équipe. C'est une journée difficile à encaisser après la performance d'hier en qualifications et notre bonne position sur la grille de départ. Nous savions que la course serait riche en défis, mais nous n'avons finalement pas pu montrer notre véritable potentiel avec un problème nous contraignant à l'abandon. Nous en tirerons les leçons et nous essaierons de conserver le même rythme le week-end prochain au Qatar. Il y a de gros enjeux et nous ferons de notre mieux pour revenir plus forts. Félicitations à Max [Verstappen] pour le titre. Il a piloté à un niveau incroyable toute la saison et il le mérite amplement. »

Pierre Gasly

Esteban Ocon

OLIVER OAKES, TEAM PRINCIPAL :

« Ce n'est pas le résultat que nous espérions aujourd'hui. Un problème sur le groupe propulseur a mis prématurément fin aux efforts de Pierre. Avec Esteban, une erreur lors de son premier arrêt l'a obligé à s'arrêter deux fois. Nous devons mettre ce week-end derrière nous. Notre rythme affiché tant hier qu'en course souligne nos progrès récents et nous donne des raisons d'être optimistes à l'approche des deux dernières épreuves de la saison. Bravo également à Max [Verstappen] pour cette quatrième couronne, c'est un exploit incroyable. »

● N.G.

COURSE CHEZ ALPINE

Esteban est parti 11e en pneumatiques médiums neufs et s'est classé 17e.

Arrêts : 12e tour pour des durs neufs, 45e pour des tendres neufs.

Meilleur tour en course : 1'36"511.

Pierre est parti 3e en pneumatiques médiums neufs et a abandonné.

Arrêt : 10e tour pour des durs neufs.

Meilleur tour en course : 1'38"314.

Les deux voitures d'Alpine ont réussi à remonter le peloton grâce à une stratégie axée sur la régularité et l'économie des ressources, un pari qui s'est avéré payant sur la durée des 8 Heures de Bahreïn.

ALPINE UN PARI GAGNANT À BAHREÏN

Alpine conclut sa première saison en Hypercar avec une solide 4e place au championnat des constructeurs du WEC, après une performance déterminée aux 8 Heures de Bahreïn. Misant sur une stratégie efficace et une gestion des ressources, l'équipe française a prouvé sa compétitivité et aborde 2025 avec ambition et confiance.

Alpine a bouclé la saison d'endurance 2024 sur une note optimiste, assurant une belle quatrième place au championnat des constructeurs, un résultat prometteur dès sa première année en catégorie Hypercar avec la nouvelle A424. Malgré des qualifications en demi-teinte qui les ont placées loin sur la grille, les deux voitures d'Alpine ont réussi à remonter le peloton grâce à une stratégie axée sur la régularité et l'économie des ressources ; un pari qui s'est avéré payant sur la durée des 8 Heures de Bahreïn. Alpine a connu une qualification difficile, avec ses voitures classées en 14e et 18e positions. Les performances en qualifications ont été entravées par des difficultés à optimiser la chauffe des pneumatiques, un problème particulièrement ressenti par Mick Schumacher qui n'a pas pu placer son tour idéal à

Philippe Sinault,
Team Principal Alpine Endurance Team

« Ces 8 Heures de Bahreïn étaient une bagarre de tous les instants. Le week-end n'avait pas commencé idéalement avec des difficultés dues à notre manque d'expérience pour exploiter les pneumatiques durs. Nous avons donc fait le choix osé de privilégier les médiums tout en préservant nos gommes pour la fin de course. Cette décision a porté ses fruits et nous avons pu envoyer Paul-Loup au combat pour aller chercher cette quatrième place importante au championnat. Comme souvent lors de cette première campagne, notre ténacité, notre stratégie et le travail de nos mécaniciens et ingénieurs nous ont permis d'être agiles et de tirer profit des opportunités pour remonter. La voiture sœur a également affiché un rythme solide qu'elle n'a pu concrétiser en raison de dégâts liés à un accrochage. Cette épreuve met un terme à une saison intense et chargée, mais chaque membre de l'équipe a su répondre présent et j'ai le sentiment de pouvoir compter sur chacun d'entre eux. Cela amène beaucoup de sérénité dans notre manière de travailler. Finir sur cette belle série est un bon signe et une belle récompense pour tout le monde en vue de nos futures échéances. »

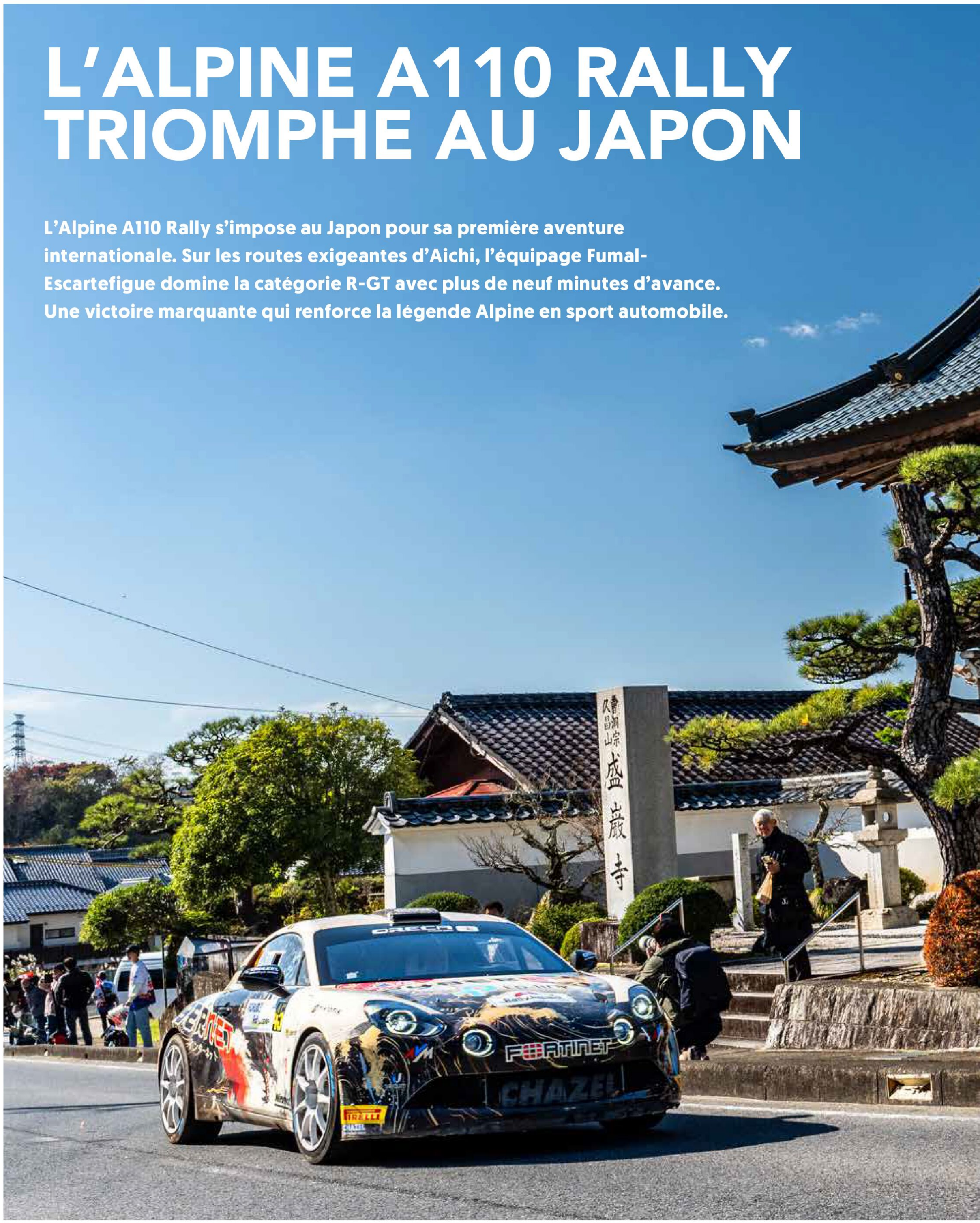
Alpine avait décidé d'adopter une stratégie visant à préserver les pneus sur ce circuit exigeant, où les conditions climatiques ajoutent une contrainte supplémentaire. Paul-Loup Chatin, pilote de la voiture n°35, a expliqué que l'équipe s'était focalisée sur la gestion de l'usure des pneumatiques, un facteur crucial dans une course aussi longue.

Les pilotes de l'équipe ont mis en pratique la technique du « lift and coast », qui consiste à lever le pied avant les zones de freinage pour économiser du carburant, permettant ainsi à la voiture de boucler un tour supplémentaire par relais.

cause du trafic en piste et d'une adhérence sous-optimale. « La préparation n'était pas idéale, et les pneus n'étaient pas à la température souhaitée au moment crucial, » a confié Schumacher. Conscient de cet obstacle, Alpine avait cependant décidé de se concentrer sur la course en misant sur une stratégie de gestion des pneumatiques et du carburant, adaptée aux huit heures d'endurance sous la chaleur intense du circuit de Sakhir. Alpine avait décidé d'adopter une stratégie visant à préserver les pneus sur ce circuit exigeant, où les conditions climatiques ajoutent une contrainte supplémentaire. Paul-Loup Chatin, pilote de la voiture n°35, a expliqué que l'équipe s'était focalisée sur la gestion de l'usure des pneumatiques, un facteur crucial dans une course aussi longue. « Avec des écarts de performance significatifs en fonction de l'usure, notre pari était de gommer ces écarts en course, » a-t-il souligné. À Bahreïn, l'équipe savait que la dégradation des pneus pourrait faire perdre des secondes précieuses sur la fin de chaque relais, et qu'en gérant bien cet aspect, elle pourrait remonter depuis les dernières positions. La stratégie d'Alpine était également marquée par une gestion prudente du carburant. Les pilotes de l'équipe ont mis en pratique la technique du « lift and coast », qui consiste à lever le pied avant les zones de freinage pour économiser du carburant, permettant ainsi à la voiture de boucler un tour supplémentaire par relais. Selon Chatin, cette technique s'est révélée efficace pour améliorer la régularité sans sacrifier la vitesse de pointe. « Cela nous permet de retarder les arrêts aux stands et de garder une marge d'attaque dans les derniers relais, » a-t-il expliqué. Toutefois, il a aussi noté que l'équipe devra travailler pour 2025 sur des gains de performance qui permettent de pousser la voiture à certains moments clés sans augmenter la consommation de carburant de manière significative. La course n'a pas été sans encombre pour l'équipe Alpine. Les deux voitures ont profité des multiples interventions de la voiture de sécurité pour se replacer dans le peloton et tirer parti des difficultés rencontrées par leurs concurrentes. Cependant, un incident a freiné la progression de la voiture n°36, pilotée notamment par Charles Milesi, qui remplaçait Nicolas Lapierre, devenu directeur sportif de l'équipe. Une collision avec une Ferrari a obligé l'équipe à effectuer un arrêt imprévu pour réparer les dégâts, ce qui a compromis ses chances de podium. Malgré cet incident, la voiture a réussi à terminer dans le top 10, illustrant la résilience de l'équipe face aux aléas de la course.
De son côté, l'Alpine n°35, avec Chatin au volant pour le dernier relais, a réussi une remontée impressionnante. Ressortie en septième position, la voiture s'est rapprochée des positions de tête, se battant contre des concurrents comme la Ferrari n°51 et la Peugeot n°93. Grâce à une conduite précise et à une stratégie efficace, Chatin a pu hisser la voiture dans le top 5, une performance qui a permis à Alpine de sécuriser la quatrième place au classement général. Ce résultat en fin de saison vient conclure une première année marquée par des défis et des apprentissages pour Alpine en Hypercar. Bien que l'équipe ait terminé au pied du podium à Bahreïn, le progrès réalisé au cours de la saison est indéniable. Depuis le début de l'année, Alpine a démontré une capacité d'adaptation et une compréhension croissante des exigences de la catégorie reine du championnat d'endurance. Avec une première saison pleine d'enseignements, l'équipe française s'est placée dans une position favorable pour aborder la saison prochaine avec davantage d'ambition. ● M.L.

L'ALPINE A110 RALLY TRIOMPHE AU JAPON

L'Alpine A110 Rally s'impose au Japon pour sa première aventure internationale. Sur les routes exigeantes d'Aichi, l'équipage Fumal-Escartefigue domine la catégorie R-GT avec plus de neuf minutes d'avance. Une victoire marquante qui renforce la légende Alpine en sport automobile.



L'Alpine, déjà disponible sur le marché japonais, n'avait encore jamais fait ses preuves en rallye sur ces terres. Mais la performance impressionnante d'Armand Fumal pourrait bien ouvrir la voie : il ne serait pas surprenant de voir d'autres exemplaires de l'A110 Rally s'élancer sur les spéciales japonaises dès l'an prochain.

Après avoir conquis de nombreux rallyes européens, l'Alpine A110 Rally s'est aventurée pour la première fois en dehors du Vieux Continent, répondant au défi inédit des routes japonaises. Dans un contexte aussi nouveau qu'exigeant, la marque au A fléché a une fois de plus démontré sa suprématie en R-GT, prolongeant son invincibilité sur la scène internationale.

C'est dans la Préfecture d'Aichi que tout a commencé, avec les reconnaissances et le shakedown au Kuragaike Park, prélude à une compétition où le rythme n'a cessé de monter dès jeudi. Dirigée par l'équipage belgo-français Armand Fumal et Jules Escartefigue, l'A110 Rally a immédiatement pris les commandes parmi les deux-roues motrices, marquant son territoire dès les premières spéciales autour du Toyota Stadium.

Sur des routes automnales piégeuses, le duo a maintenu une constance impressionnante. Les spéciales de Mont Kasagi, Nenoue Kougen et Ena ont confirmé leur domination. Plus à l'aise à chaque secteur, l'équipage n°45 a creusé l'écart pour s'imposer avec plus de neuf minutes d'avance sur leurs rivaux. Une victoire écrasante qui vient s'ajouter aux douze succès précédents de l'A110 Rally en championnat mondial. En plus de ce triomphe en R-GT, l'Alpine A110 Rally a brillé au classement général. Elle termine à une honorable 18e place, frôlant le podium en WRC Masters Cup, où seules des quatre-roues motrices locales ont réussi à la devancer. Cette prestation propulse Armand Fumal au huitième rang du championnat, malgré une participation limitée à seulement trois épreuves sur asphalte dans un calendrier largement dominé par des manches sur terre.

Au-delà des chronos, l'A110 Rally n'a cessé de capter l'attention des spectateurs. Son design emblématique, sublimé par une décoration s'inspirant de la culture nippone, a fait sensation, attirant l'admiration des passionnés. Dans le parc d'assistance comme sur les routes sinueuses du Japon, la voiture a incarné l'élégance et la performance, symboles de l'histoire d'Alpine en sport automobile.

Ce succès au Japon marque une étape significative pour Alpine, qui prouve une nouvelle fois sa capacité à exceller, quel que soit le terrain. Portée par sa riche histoire et un engagement constant dans le sport automobile, la marque française ouvre un nouveau chapitre de son aventure internationale avec éclat. ●

Les passionnés japonais de la marque sont venus très nombreux pour assister à l'exploit de Armand Fumal et Jules Escartefigue.

L'équipage belgo-français formé par Armand Fumal et Jules Escartefigue, très heureux sur le podium.

Abbi Pulling, jeune pilote britannique en pleine ascension, est en train de s'imposer comme l'un des talents les plus prometteurs du sport automobile féminin. À seulement 20 ans, elle a déjà gravé son nom dans les annales des courses automobiles et attire l'attention des amateurs de sports mécaniques, ainsi que celle des grandes équipes de Formule 1. Grâce à ses performances exceptionnelles, elle incarne le potentiel des pilotes féminines dans un domaine encore largement dominé par les hommes. Ses récentes victoires en F1 Academy et son statut de membre de l'Alpine Academy montrent qu'elle est bien plus qu'une étoile montante : elle est un modèle pour les jeunes filles qui rêvent de se lancer dans la compétition automobile.

ABBI PULLING

UNE JEUNE PILOTE EN PLEINE ASCENSION

Abbi Pulling, jeune pilote britannique en pleine ascension, est en train de s'imposer comme l'un des talents les plus prometteurs du sport automobile féminin. À seulement 20 ans, elle a déjà gravé son nom dans les annales des courses automobiles et attire l'attention des amateurs de sports mécaniques, ainsi que celle des grandes équipes de Formule 1. Grâce à ses performances exceptionnelles, elle incarne le potentiel des pilotes féminines dans un domaine encore largement dominé par les hommes. Ses récentes victoires en F1 Academy et son statut de membre de l'Alpine Academy montrent qu'elle est bien plus qu'une étoile montante : elle est un modèle pour les jeunes filles qui rêvent de se lancer dans la compétition automobile.

LES DÉBUTS ET LA PASSION POUR LE KARTING

Abbi Pulling est née en 2003 dans le Lincolnshire, en Angleterre. Comme beaucoup de pilotes, sa passion pour la course a commencé très tôt. Elle s'est initiée au karting à l'âge de neuf ans et a immédiatement démontré des aptitudes prometteuses. Son père, un ancien pilote de motocross, l'a soutenue dans ses premières années de compétition. Il l'a encouragée à poursuivre son rêve, malgré les défis financiers et les contraintes inhérentes à ce sport coûteux. Rapidement, elle s'est fait

Lors de la manche de Singapour en 2024, Abbi réalise un week-end parfait en remportant deux victoires consécutives, consolidant ainsi sa position de leader au championnat.

un nom dans les compétitions locales, puis nationales, en se mesurant à des concurrents masculins souvent plus âgés et plus expérimentés.

Sa progression dans le monde du karting l'a menée à se hisser parmi les meilleures pilotes de sa catégorie en Grande-Bretagne. Elle a remporté plusieurs titres et s'est fait remarquer par son style de conduite agressif mais maîtrisé. Cependant, consciente que le karting n'était qu'une étape, Abbi a décidé de franchir le pas vers la monoplace, un domaine qui exige non seulement des compétences techniques, mais également un mental d'acier.

En 2021, Abbi Pulling fait ses débuts en Formule 4 britannique, une série où de nombreux pilotes de Formule 1 ont forgé leurs premières armes. Elle rejoint l'équipe JHR Developments et se fixe des objectifs élevés pour sa première saison complète en monoplace. Rapidement, elle prouve qu'elle n'est pas là simplement pour acquérir de l'expérience, mais bien pour se battre aux avant-postes. Elle obtient plusieurs podiums et termine la saison dans le top 10 du championnat, une performance impressionnante pour une première année dans cette catégorie compétitive.

En mai 2024, elle écrit une page d'histoire en devenant la première femme à remporter une course de Formule 4 britannique. Cette victoire est saluée comme un exploit majeur, non seulement parce qu'elle surpasse de nombreux pilotes talentueux, mais aussi parce qu'elle incarne un moment symbolique pour la progression des femmes dans le sport automobile. Abbi ne se contente pas de participer ; elle est là pour gagner. Cette victoire historique lui ouvre encore plus de portes et attire l'attention des médias et des sponsors.

L'ENTRÉE À L'ALPINE ACADEMY : UNE OPPORTUNITÉ UNIQUE POUR BRILLER

En 2023, l'annonce de la création de la F1 Academy, une série dédiée aux jeunes pilotes féminines, offre à Abbi Pulling une opportunité de choix pour poursuivre son ascension. La F1 Academy, soutenue par la FIA et la Formule 1, vise à donner plus de visibilité aux femmes pilotes et à offrir un tremplin vers les catégories supérieures. Abbi est sélectionnée pour intégrer cette nouvelle compétition et choisit de courir pour Rodin Carlin, une écurie qui a formé des pilotes comme Lando Norris et George Russell.

Dès la première saison, Abbi Pulling se démarque. Lors de la manche de Singapour en 2024, elle réalise un week-end parfait en remportant deux victoires consécutives, consolidant ainsi sa position de leader au championnat. Son succès à Singapour n'est pas un cas isolé : elle avait déjà montré sa régularité en signant un doublé victorieux à Miami plus tôt dans la saison. Ces performances lui permettent de s'installer solidement en tête du championnat F1 Academy, et de prouver qu'elle peut briller sur différents types de circuits.

Les succès d'Abbi Pulling dans Alpine Academy ont une portée qui dépasse le cadre sportif. En accumulant les victoires

et les podiums, elle inspire de nombreuses jeunes filles à travers le monde. Son parcours montre qu'il est possible pour une femme de réussir dans les sports mécaniques, un domaine où elles sont encore sous-représentées. Elle s'emploie également à sensibiliser le public et les instances dirigeantes à l'importance de promouvoir la diversité dans le sport automobile. À ce titre, elle est soutenue par l'Alpine Academy, le programme de développement de jeunes pilotes de l'équipe Alpine, qui a fait d'elle l'une de ses représentantes les plus médiatisées.

Abbi est consciente de son rôle de modèle et n'hésite pas à encourager les filles à s'impliquer dans le sport automobile. Elle utilise sa plateforme pour parler de ses propres expériences, des défis qu'elle a dû relever, et pour transmettre sa passion. « Je veux prouver que les filles peuvent rivaliser au même niveau que les garçons », déclare-t-elle souvent. Pour elle, chaque victoire est une opportunité de montrer que le talent n'a pas de genre.

Le chemin d'Abbi vers le succès n'a pas été exempt de défis. En tant que femme dans un sport où les hommes dominent, elle a dû faire face à des stéréotypes et à des doutes quant à sa capacité à performer au plus haut niveau. De plus, le financement a été un obstacle constant. Contrairement à d'autres pilotes bénéficiant de soutien familial ou d'importants sponsors, Abbi a dû batailler pour financer sa carrière, comptant souvent sur des soutiens ponctuels et des initiatives de financement participatif. Malgré ces difficultés, elle est restée concentrée et déterminée. Son talent naturel, allié à un travail acharné, lui a permis de progresser et de gagner en notoriété. En rejoignant des équipes bien établies comme Rodin Carlin en F1 Academy, elle bénéficie enfin de l'infrastructure nécessaire pour se concentrer pleinement sur ses performances sans les distractions financières.

Avec ses succès à l'Alpine Academy, Abbi Pulling semble bien partie pour une promotion en Formule 3 ou même en Formule 2, les antichambres de la Formule 1. Son rêve ultime est de devenir la première femme pilote titulaire en Formule 1 depuis des décennies. Bien que la route soit encore longue, elle dispose maintenant de l'expérience et du soutien nécessaires pour progresser vers cet objectif. L'Alpine Academy, dont elle fait partie, continue de la guider et de l'accompagner dans sa carrière, avec l'espoir de l'amener un jour au sommet de la discipline. Elle se prépare actuellement à affronter de nouveaux défis en 2025, visant toujours plus haut. Son entrée en Formule 3 pourrait être l'étape décisive qui la rapprocherait de son rêve de F1. Dans cette perspective, elle redouble d'efforts pour perfectionner ses compétences et son endurance, consciente que la compétition deviendra encore plus intense. Abbi Pulling est bien plus qu'une simple pilote talentueuse. Elle est une pionnière et une ambassadrice pour toutes les femmes qui rêvent de se faire une place dans le sport automobile. Avec sa ténacité, son talent et sa détermination, elle prouve que les femmes ont leur place sur les circuits, et qu'elles peuvent y briller. Sa carrière, qui ne fait que commencer, est une source d'inspiration pour les générations futures. ●

Abbi Pulling, visant toujours plus haut, se prépare à affronter de nouveaux défis en 2025.

2016-2019 ont été des années de gloire pour Alpine aux 24 Heures du Mans, avec trois victoires en catégorie dans la Sarthe, chaque succès étant arraché sans qu'aucun scénario ne soit écrit d'avance...

TRIOMPHE

AU MANS

En 2015, Alpine a traversé une saison difficile au Mans, manquant ses objectifs et faisant face à des défis majeurs en endurance. Cet échec a poussé l'écurie française à revoir en profondeur sa stratégie pour 2016, amorçant des changements significatifs pour se relancer. L'équipe, déterminée à revenir plus forte, a pris des mesures audacieuses pour moderniser son approche et maximiser ses chances de victoire dans la catégorie LM P2.
Tout d'abord, Alpine a abandonné son ancienne voiture, l'Oreca 03, jugée obsolète par rapport aux modèles LM P2 modernes, pour adopter la nouvelle Oreca 05 avec un cockpit fermé, offrant de meilleures performances et une sécurité accrue. Cette évolution technique visait à renforcer l'efficacité de la voiture sur le circuit et à tenir tête aux écuries les plus performantes de la catégorie.
En parallèle, Alpine a fait le pari d'augmenter ses chances en engageant non pas une, mais deux voitures. Ce double engagement a été rendu possible grâce à un partenariat stratégique avec David Cheng Racing, une alliance qui a permis à Alpine de doubler ses chances en course et de renforcer son potentiel de réussite. Deux voitures sur la grille signifiaient deux fois plus d'opportunités de podium, un atout crucial dans une compétition aussi impitoyable que Le Mans.

En, Alpine a ouvert ses rangs à des pilotes internationaux, recrutant des talents de divers horizons pour constituer une équipe solide et expérimentée. L'équipage de la première Alpine A460, la n°35, comprenait le pilote chinois David Cheng, son compatriote Ho-Pin Tung et le Français Nelson Panciatici. Quant à la voiture n°36, elle était confiée à l'Américain Gustavo Menezes, au Monégasque Stéphane Richelmi, et à Nicolas Lapierre, un vétéran du Mans et ancien membre d'Alpine. Le retour de Lapierre, avec son expérience éprouvée en endurance, était un atout majeur. Philippe Sinault, directeur de l'équipe Signatech-Alpine, a souligné l'importance de sa présence, rappelant les succès passés partagés avec lui dans diverses courses prestigieuses.

Les préparatifs pour la course ont créé une grande excitation, non seulement en raison de la course elle-même, mais aussi parce qu'Alpine se trouvait à un tournant stratégique. La marque était sur le point de commercialiser sa nouvelle A110, une réinterprétation moderne de la légendaire berlinette, et une victoire au Mans aurait constitué un coup de publicité inestimable. Avec ce contexte en toile de fond, Alpine est arrivée au Mans avec le statut de favorite, renforcé par une victoire récente aux 6 Heures de Spa. Lors des qualifications, les deux voitures ont impressionné, se classant deuxième et troisième de leur catégorie, un résultat qui a nourri de grands espoirs au sein de l'équipe.
La course, cependant, s'est déroulée sous la pluie, un facteur qui a ajouté une dose d'incertitude et de complexité. Dès le départ, les conditions météorologiques difficiles ont contraint les équipes à ajuster leurs stratégies.

Lors des 24 Heures du Mans en juin 2016, l'écurie Signatech-Alpine a engagé deux voitures dans la catégorie LMP2:
Alpine A460 n°36: pilotée par Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes et Stéphane Richelmi. Cet équipage a remporté la victoire en LMP2 et s'est classé cinquième au classement général.
Alpine A460 n°35: confiée à Nelson Panciatici, David Cheng et Ho-Pin Tung. Malheureusement, cette voiture a dû abandonner la course après une sortie de route.

2016

UNE VICTOIRE À L'ARRACHÉE

Après un échec cuisant en 2015, Alpine a redoublé d'efforts pour s'imposer aux 24 Heures du Mans 2016. Avec une nouvelle voiture, un second prototype en partenariat, et une équipe internationalisée, Alpine a conquis la victoire en LM P2, marquant un retour triomphal pour la marque et rendant hommage à son fondateur.

Malgré une stratégie pneumatique complexe, Alpine a rencontré des problèmes dès les premières heures et s'est retrouvée en difficulté dans le classement des LM P2. Pour compliquer les choses, une fuite d'eau a également affecté la voiture n°36, mais l'équipe a réagi avec rapidité et précision pour éviter que ce problème ne compromette la course.

À mesure que la course progressait, les deux Alpine ont retrouvé leur rythme, remontant peu à peu dans le classement. Grâce à des ajustements minutieux et une stratégie bien exécutée, les pilotes ont fait preuve d'une détermination sans faille pour rester en lice. En fin de course, une image symbolique s'est gravée dans les esprits : l'Alpine A460 n°36 franchissant la ligne d'arrivée aux côtés de la Porsche 919 n°2, l'une des voitures les plus prestigieuses du moment, marquant ainsi la victoire d'Alpine en LM P2.

Ce succès a eu une portée symbolique pour Alpine, qui voyait dans cette victoire un hommage à son fondateur, Jean Rédélé, et un retour triomphal au plus haut niveau de la compétition d'endurance. Bernard Ollivier, directeur général d'Alpine, a exprimé son émotion en déclarant que cette victoire incarnait parfaitement l'esprit et les valeurs de la marque : le savoir-faire, la ténacité et l'intelligence au service de la perfor-

Et la victoire est pour… Alpine évidemment ! Après une course de longue haleine et malgré des conditions climatiques difficiles, l'équipe n°36 décroche la plus belle des victoires pour cette 84e édition des 24h du Mans et creuse l'écart sur ses rivaux du championnat du monde d'Endurance (WEC).

mance. Pour le 50e anniversaire d'Alpine, ce succès a représenté bien plus qu'une simple victoire sportive. Philippe Sinault a qualifié cette réussite de « cadeau parfait », soulignant que cette performance symbolisait les valeurs qu'il chérissait dans le sport automobile : la combativité et le plaisir de la course. Il a décrit l'expérience comme une « sensation unique », comparant l'adrénaline de la victoire au Mans à une véritable addiction. Grâce à ce succès, Alpine a non seulement prouvé qu'elle avait sa place parmi les meilleures équipes de la catégorie LM P2, mais elle a également consolidé sa réputation en tant que fleuron du sport automobile français. Alors que la marque s'apprête à lancer de nouveaux modèles et à poursuivre son aventure en compétition, ce triomphe au Mans reste un jalon essentiel dans son histoire, marquant le début d'une nouvelle ère de succès pour Alpine.

L'équipe Alpine dont Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes et Stéphane Richelmi, très heureuse du résultat.

LA DEUXIÈME VICTOIRE DE SIGNATECH ALPINE

2018

Après une édition 2017 frustrante pour Alpine, où l'équipe avait obtenu un podium de catégorie sans toutefois atteindre les sommets du classement général, Signatech-Alpine revenait en 2018 avec une détermination renouvelée. Les ambitions étaient claires : conquérir la catégorie LMP2 et honorer la marque française lors de cette course emblématique. Pour cette édition, l'écurie choisit de concentrer tous ses efforts sur un unique prototype, l'A470, basé sur le modèle Oreca 07. Ce choix stratégique visait à maximiser la cohérence et la fiabilité, essentielles dans une course d'endurance aussi exigeante que les 24 Heures du Mans.

L'équipage de l'A470 réunissait Nicolas Lapierre, un pilote aguerri qui avait déjà fait ses preuves en LMP1 avec Toyota, le Brésilien André Negrão, et le « gentleman driver » Pierre Thiriet. Ce trio international formait une équipe équilibrée, alliant expérience, fougue et stratégie. Dès le départ, Alpine s'imposait comme un prétendant sérieux. Les ambitions de l'écurie ne pouvaient pas être plus hautes, d'autant plus que cette édition marquait le 40e anniversaire de la victoire historique de l'A442 aux 24 Heures du Mans 1978. L'objectif était simple : briller une fois de plus sur le circuit sarthois. Philippe Sinault, directeur de Signatech-Alpine, confiait avant le début de la course : « Avec la nouvelle A110 qui arpente désormais

L'Alpine A470 n°36 en pleine vitesse sur le circuit du Mans.

les routes, ce serait incroyable de remporter une nouvelle victoire ici. »

Mais le défi était de taille. Qualifiée en septième position, l'A470 se retrouvait face à une compétition acharnée. L'équipe savait qu'elle allait devoir batailler dur pour espérer monter sur le podium, notamment face à des concurrents redoutables comme G-Drive, qui avait affiché une grande régularité tout au long de la saison. Dès les premières heures, la n°36 réussit à s'imposer dans les premières positions, grignotant peu à peu son retard. Après trois heures de course, Alpine occupait déjà la deuxième place, un positionnement qui faisait espérer une suite favorable. Pourtant, rien ne devait être simple.

Les premières heures de la course furent intenses, marquées par de nombreux rebondissements pour Alpine. Si l'équipe française parvint à tenir la cadence, plusieurs incidents venaient cependant ralentir leur progression. Un tête-à-queue de Pierre Thiriet, des pneus refroidis lors d'une « slow zone », deux changements de capot avant, une coupure électrique et même un Hans (dispositif de sécurité) oublié lors d'un relais… autant de contretemps qui coûtèrent de précieuses secondes et freinèrent la remontée de l'équipe française. Ces incidents, bien que maîtrisés avec professionnalisme, pesèrent dans la balance face aux performances de l'équipe G-Drive, qui semblait alors intouchable.

Mais Alpine n'abandonna rien et continua de se battre jusqu'au bout. Pourtant, à mesure que les heures s'écoulaient, la situation devenait de plus en plus délicate. La bataille pour la victoire en LMP2 semblait pencher en faveur de G-Drive, qui tenait la tête avec une certaine assurance. L'équipe russe affichait une constance impressionnante, et chaque ravitaillement lui permettait d'accroître son avance. En coulisses, certains observateurs commencèrent toutefois à s'interroger : pourquoi les arrêts aux stands de G-Drive étaient-ils si rapides ? Nicolas Lapierre, pilote d'Alpine, partageait lui aussi ces doutes. « Ils étaient beaucoup plus rapides que nous lors des ravitaillements. Huit secondes de différence à chaque arrêt, c'est énorme ! » déclarait-il, pointant du doigt une anomalie difficile à ignorer.

Après avoir observé ces écarts intrigants, les suspicions autour de la conformité de G-Drive se firent plus fortes. Quelques jours après la course, les doutes d'Alpine se confirmèrent lorsque l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) annonça la disqualification de l'Oreca n°26 de G-Drive pour « non-conformité du restricteur de débit de carburant ». Cette décision, rendue après un examen technique approfondi, eut l'effet d'un coup de tonnerre dans le monde de l'endurance. Ainsi, Alpine récupérait la victoire en LMP2 sur tapis vert. Bien que cette victoire fût méritée, elle laissa toutefois un goût amer pour l'écurie française. Philippe Sinault, le directeur de Signatech-Alpine, exprima des sentiments mitigés après cette annonce. « Nous sommes déclarés vainqueurs, et bien sûr, nous acceptons cette victoire, mais le sentiment qui prédomine, c'est plutôt de la tristesse, » expliquait-il avec sincérité. L'équipe avait été privée de la joie de fêter sa victoire sur le podium du Mans, de célébrer sous les applaudisse-

ments de 250 000 spectateurs et d'entendre la Marseillaise retentir pour marquer l'anniversaire des 40 ans de la première victoire d'Alpine. « Nous n'allons pas réinviter tout le monde pour refaire un podium », ajoutait Sinault, rappelant la déception de ne pas avoir vécu ce moment d'émotion en direct. Ironie du sort, le trophée fut finalement remis des mois plus tard, lors d'une manche du WEC sur le circuit de Fuji, au Japon, situé à plus de 10 000 kilomètres de la Sarthe. C'est dans un paddock quasiment vide que l'équipe reçut officiellement sa récompense, loin du cadre spectaculaire du Mans. Quant à l'hymne national, il ne résonna que le mardi 27 novembre, lorsque toute l'équipe Signatech-Alpine fut invitée sur le podium. Un beau geste de la part de l'ACO, mais la célébration resta empreinte d'un certain regret, car le public mancelle n'était pas présent pour partager ce moment de triomphe avec eux.

Déjà vainqueur de la catégorie LMP2 au volant d'une Alpine en 2016, Nicolas Lapierre retrouve cette année à ses côtés le Brésilien André Negrão, avec qui il a déjà remporté une course et signé trois podiums. L'équipage sera complété par le Français Pierre Thiriet.

2019

En 2019, lors de la 87e édition des 24 Heures du Mans, Signatech Alpine Matmut a marqué les esprits en remportant la catégorie LMP2. Cette victoire, fruit d'une saison exceptionnelle en FIA WEC, a permis à Alpine de conclure brillamment sa « Super Saison » 2018-2019.

En juin 2019, lors de la 87e édition des 24 Heures du Mans, Signatech Alpine Matmut a offert à la France une victoire mémorable dans la catégorie LMP2, gravant son nom dans l'histoire de l'endurance automobile. Plus qu'un simple succès, cette victoire a permis à Alpine, la branche sportive du groupe Renault, de clôturer en beauté une « Super Saison » 2018-2019 déjà marquée par des performances de haut niveau en FIA WEC (Championnat du Monde d'Endurance). Cette saison se voulait exceptionnelle, car elle s'étendait sur plus d'une année, rendant chaque course encore plus intense.

Le contexte de cette victoire est loin d'être anodin. Alpine arrivait sur le circuit de la Sarthe avec un faible écart de points face à sa rivale principale, Jackie Chan DC Racing. La pression était maximale, car la moindre erreur pouvait anéantir les espoirs de titres. Les 24 Heures du Mans, avec leur renommée mondiale, ne sont pas une épreuve comme les autres : elles exigent à la fois une préparation millimétrée, une endurance physique et mentale hors du commun, et une capacité à réagir face à l'inattendu. Consciente de ces défis, l'équipe Signatech Alpine Matmut avait peaufiné chaque détail pour cette course ultime, visant à capitaliser sur une sai-

L'équipe Signatech Alpine Matmut a peaufiné chaque détail pour cette course ultime.

2019

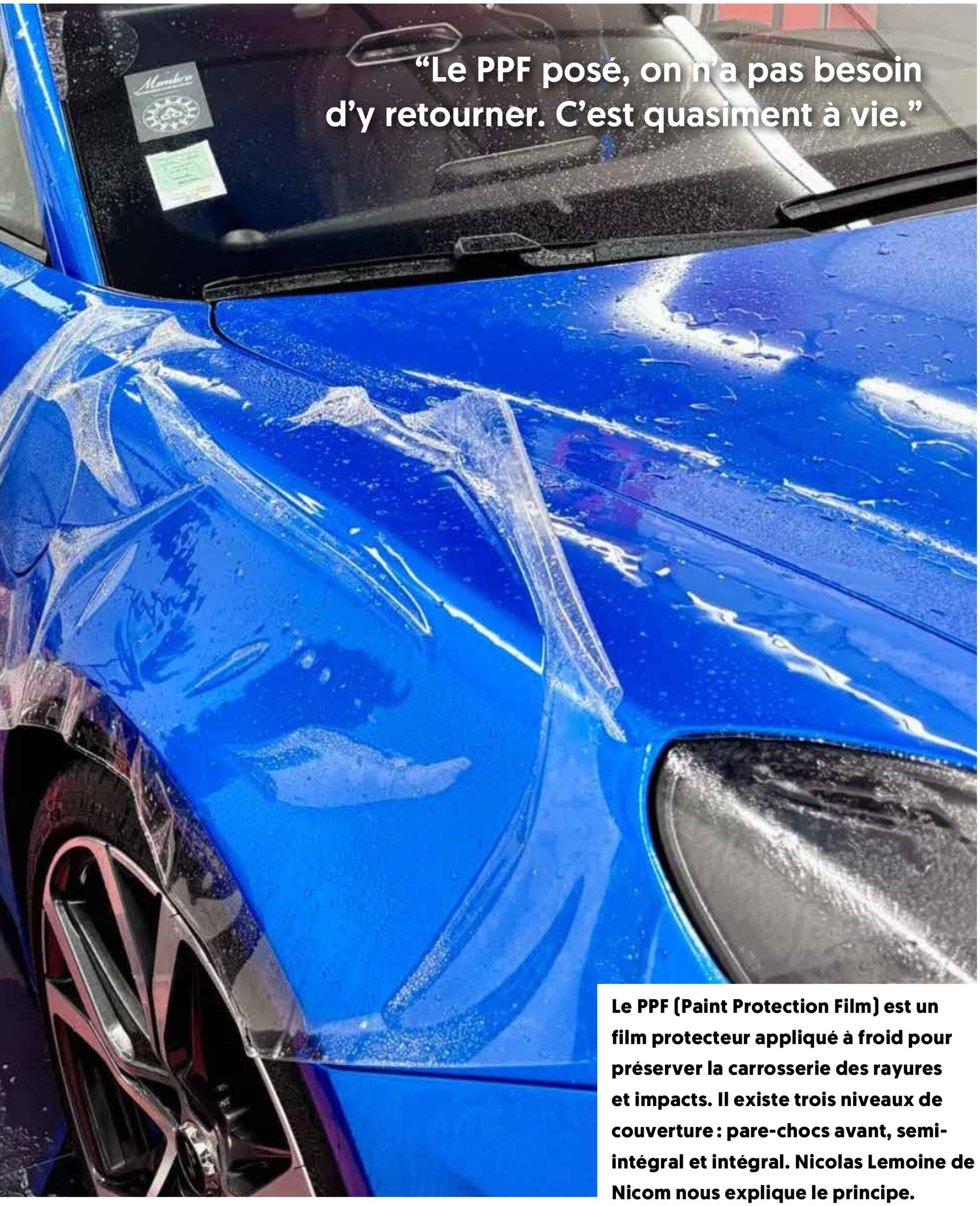
son déjà couronnée de succès et marquée par une constance impressionnante sur les podiums.
L'équipage de l'Alpine A470, composé de Nicolas Lapierre, André Négrao et Pierre Thiriet, démarra la course en quatrième position, une place stratégique qui permettait de rester dans le peloton de tête et de saisir toute opportunité de remonter. Dès le début, la lutte s'annonça intense, avec la voiture tricolore en embuscade derrière les leaders, en particulier l'équipe G-Drive. Cependant, comme souvent au Mans, la nuit s'avéra décisive. La course de 24 heures, réputée pour ses conditions difficiles de nuit, vit plusieurs favoris confrontés à des soucis techniques. C'est ainsi qu'Alpine put s'emparer de la tête en LMP2, profitant de chaque incident avec une sérénité et un professionnalisme à toute épreuve.
Aux premières lueurs du matin, l'écurie française comptait une avance confortable sur Jackie Chan DC Racing, son principal concurrent. Pourtant, l'issue de la course restait incertaine : l'endurance impose une pression constante où chaque minute est une potentielle source de danger. La moindre défaillance mécanique, la plus petite faute de pilotage, pouvait coûter non seulement la victoire au Mans, mais aussi les titres de champion FIA WEC. La discipline et la rigueur étaient donc les maîtres mots pour cette dernière ligne droite vers la victoire.
Les dernières heures de la course furent d'une intensité rare, chaque tour augmentant la tension dans les stands de Signatech Alpine Matmut. Heureusement, l'équipage a su garder la tête froide, surmontant les obstacles sans faiblir. Et lorsque l'Alpine A470 franchit la ligne d'arrivée en première position de la catégorie LMP2, c'est un soulagement mêlé de triomphe qui envahit l'équipe. En prime, Alpine décrocha la sixième place au classement général, ce qui ajoutait un prestige supplémentaire à cette victoire.
Avec ce doublé historique – une victoire au Mans et un titre en FIA WEC – Alpine consolidait sa place au sein des grands noms de l'endurance. Depuis son retour en compétition en 2013, la marque dieppoise n'a cessé de gravir les échelons, enchaînant les succès et faisant preuve d'une régularité exemplaire. Cette victoire au Mans 2019 s'inscrit dans la lignée de ses précédents triomphes de 2016 et 2018, tout en offrant un nouveau titre mondial en FIA WEC après celui décroché en 2016. Le palmarès de la marque, loin de s'essouffler, prenait ainsi une envergure encore plus impressionnante.
Cette victoire était aussi le fruit de choix techniques judicieux. Face à l'importance de cette épreuve, Signatech Alpine avait décidé de revenir aux pneus Michelin, abandonnés en 2014 au profit des Dunlop. Un retour stratégique, qui s'est avéré payant. L'équipe, inchangée depuis les succès précédents, avait également opté pour l'engagement d'un seul prototype, jouant la carte de la cohérence et de la fiabilité. Philippe Sinault, directeur de l'équipe, confiait avant la course : « Je pense que l'on est prêt, mais ça va être dur. Cette course est importante avec un double enjeu, et il ne faut pas se tromper. Si l'on est trop sur la défensive, on risque de faire des

bêtises. On va donc jouer la gagne face à une concurrence très, très forte. »
La stratégie d'Alpine fut couronnée de succès dès les qualifications, où l'équipe décrocha la troisième place, quatre positions devant Jackie Chan DC Racing. La bataille psychologique était lancée, et dès les premiers tours de course, l'Alpine se positionnait confortablement en tête, creusant un écart face à ses rivaux. La tension monta d'un cran avec l'Aurus 01 de G-Drive Racing, un adversaire coriace cherchant à se racheter après une disqualification l'année précédente. Ce duel à couteaux tirés avec G-Drive, ainsi que la poursuite de Jackie Chan DC Racing, anima la course jusqu'aux premières heures du matin, où des problèmes techniques écartèrent la voiture russe.
À partir de ce moment-là, la victoire semblait à portée de main pour l'Alpine A470. Nicolas Lapierre, Pierre Thiriet et André Négrao, les héros de l'édition 2018, purent savourer une nouvelle Marseillaise retentissant sur le podium, synonyme de triomphe. En remportant cette victoire au Mans et les titres de champion du monde pour les pilotes et les écuries, Alpine atteignait son objectif ultime. Ce jour-là, tout semblait aligné pour le succès, et les visages radieux des pilotes reflétaient l'émotion et la satisfaction d'avoir relevé un défi immense.
Le capitaine d'équipe Philippe Sinault résumait l'accomplissement avec fierté : « Cette saison a été tellement longue, tellement dure. Inscrire notre nom au palmarès de cette Super Saison, c'est génial, mais on ne va pas se mentir : Le Mans, c'est Le Mans ! » En effet, la course mancelle possède une aura particulière, un mythe qui transcende les simples performances sportives. Et Alpine a su, ce jour-là, écrire une page glorieuse de cette légende, prouvant que persévérance, passion et savoir-faire peuvent mener au sommet.
Avec cette victoire, Signatech Alpine Matmut tourne une page de son histoire, tout en envisageant de nouveaux défis pour l'avenir. Les espoirs de voir Alpine s'aventurer dans la catégorie Hypercar ne cessent de grandir, attisant les rêves des fans d'une montée en puissance de la marque dans la catégorie reine. Le Mans 2019 restera ainsi dans les mémoires, non seulement pour la beauté du spectacle offert, mais aussi pour le symbole de cette victoire, celle d'une équipe soudée, déterminée et résolument tournée vers l'avenir. ● N.G.

L'Alpine A470 n°36, pilotée par Nicolas Lapierre, Pierre Thiriet et André Negrão grâce à sa victoire en LMP2, consolide la position d'Alpine dans le championnat du monde d'endurance.

NICOLAS LEMOINE

“LE PPF : CHANGER LE FILM SERT À PROTÉGER ET NON À DÉCORER.”



Le PPF (Paint Protection Film) est un film protecteur appliqué à froid pour préserver la carrosserie des rayures et impacts. Il existe trois niveaux de couverture : pare-chocs avant, semi-intégral et intégral. Nicolas Lemoine de Nicom nous explique le principe.

LE PPF EST AUTO CICATRISANT

Lorsqu'une rayure vient abîmer votre peinture, les films de protection se régénèrent seuls à l'aide de la chaleur du soleil ou avec de l'eau chaude.
Lors de l'utilisation de lavage automatique aux rouleaux ou à la brosse, lors de frottements contre des arbustes du bord de la chaussée, en cas d'usage courant du véhicule ou d'acte de vandalisme, des rayures apparaissent sur la carrosserie. Toutes ces rayures disparaîtront du film de protection à température ambiante ou grâce à une source de chaleur (soleil, simple rinçage à l'eau chaude). Votre peinture d'origine est préservée…

"On l'applique à froid, avec de l'eau, contrairement à l'adhésif Covering qui est posé à sec et qu'il faut chauffer pour pouvoir le déformer. Le PPF, lui, doit être tiré pour être déformé."

Le circuit, qui se négocie dans le sens antihoraire, est situé à 800 mètres d'altitude. Ses longues phases d'accélération sur un tracé compact rendent la gestion du trafic particulièrement complexe, augmentant ainsi les défis pour les mécaniques.

Qu'est-ce que le PPF ?

Nicolas Lemoine : C'est un film adhésif pour protéger la peinture des voitures. On l'applique à froid, avec de l'eau, contrairement à l'adhésif Covering qui est posé à sec et qu'il faut chauffer pour pouvoir le déformer. Le PPF, lui, doit être tiré pour être déformé. C'est une opération assez délicate. Il s'agit d'un film pour protéger et non pour décorer. La protection peut couvrir environ 97 % de la carrosserie. À certains endroits, on est obligé de faire des coupes et il reste des zones impossibles malheureusement à protéger en raison de l'espace, de la déformation, etc. Certaines contraintes techniques et physiques ne permettent pas de l'appliquer partout. Le PPF est un produit qui est fait pour durer. Il bénéficie d'une garantie de dix ans sur le jaunissement. Je parle en tout cas du produit que j'utilise et que je vends, de la marque française Hexis.
Combien de temps faut-il pour équiper une voiture ?
On propose trois stades de pose :

- le stade 1 qui concerne le pare-chocs avant essentiellement puisque c'est la pièce qui subit le plus de chocs ;
- le stade 2 qui comprend le pare-chocs avant, les ailes avant, le capot et le rétroviseur ;
- le stade 3 qui est le full, c'est-à-dire l'intégralité de la voiture.

Il faut compter une semaine pour la pose du stade 3, quatre jours pour un stade 2 et deux jours pour un stade 1. Une fois que la voiture est finie, on la garde toujours un peu en observation, une nuit au moins, pour voir le lendemain s'il n'y a pas de petits soucis à corriger et qu'il faut parfois réaplatir avec les doigts.

Les personnes qui viennent vous voir, aiment donc particulièrement leur voiture et veulent la protéger ?

Oui, en général ce sont des gens qui ont de très belles voitures, il s'agit d'un marché haut de gamme. Les propriétaires roulent avec leur véhicule mais ne veulent pas qu'il se détériore avec des coups de graviers, des coups de clé, ou autres. Il y a aussi ceux qui font de la piste. Ceux-là protègent avant tout le pare-chocs avant et les éléments qui sont en première ligne sur la piste. Là par exemple, j'ai fait une Alpine R. Ces Alpine ont plusieurs éléments en carbone : des petites lames en bas, le capot et le toit également.
Or, un toit en carbone qui a un éclat dessus coûte 3 500 € à remplacer. Les clients peuvent donc préférer mettre 500 € de plus pour mettre un PPF sur le carbone. En cas d'éraflure, c'est le PPF qui prend et pas le capot.

Et en cas de problème ?

Le film PPF est autocicatrisant. D'une part, il est déperlant : l'eau n'accroche pas dessus. Il est aussi autocicatrisant en cas de griffure légère. Ce n'est pas valable pour un gros coup de clé bien sûr, même si la carrosserie en dessous, en fonction de la profondeur et de la pression qui a été opérée, n'est pas touchée. Mais, s'il s'agit de petites rayures, faites par des branches ou des graviers par exemple, l'adhésif va reprendre sa place ; il va s'autocicatriser et la rayure disparaîtra. Avec le PPF, une fois qu'il est posé, on n'a pas besoin d'y retourner. C'est quasiment à vie. Et si on veut vendre sa voiture sans le PPF, on l'enlève et il se retire assez facilement en fonction des conditions dans lesquelles la voiture a été stockée, au soleil trop longtemps ou autre. Le PPF contient du plastique, du polyuréthane en l'occurrence, ce qui permet de l'enlever assez facilement. Mais, généralement, c'est plutôt une plus-value d'avoir cette protection. Quand tu vends ta voiture avec un PPF, cela garantit à l'acheteur de n'avoir pas de problème avec la carrosserie. Il n'aura pas à la refaire demain.●

Propos recueillis par Olivier Certain

Nicom, Rue Lecordeur, 14800 Touques www.ncpc-deauville.com

ALPINE ET L'ARTISTE **MATHIEU CESAR** CRÉENT UNE A110 MONOCHROMATIC

Mathieu César, photographe reconnu dans le monde entier pour son art du noir et blanc, s'associe à Alpine pour un projet artistique audacieux : Monochromatic. Cette collaboration explore l'intemporalité et la pureté des lignes de l'A110 S, redessinée dans des nuances de noir, blanc et gris. Dépouillée de toute couleur, la voiture devient une œuvre d'art où chaque détail, magnifié par le jeu des ombres et lumières, raconte une histoire. Alliant savoir-faire automobile et vision artistique, Monochromatic incarne une fusion parfaite entre performance, design et émotion.

Mathieu César, photographe mondialement connu pour son art du portrait en noir et blanc, s'impose comme l'un des maîtres contemporains de la lumière. Avec son style rétro-futuriste, il joue avec les ombres, les contrastes et la lumière pour insuffler caractère et émotion à ses œuvres. Cette maîtrise lui vaut d'être perçu comme un expert capable de révéler la quintessence de ses sujets. Passionné d'automobiles depuis son enfance, il trouve dans les voitures un reflet de l'ingéniosité humaine et une forme d'art universel. C'est dans cet esprit qu'il a collaboré avec Alpine pour créer un projet unique : l'A110 S Monochromatic.

L'univers monochrome de Mathieu César

Pour Mathieu César, le noir et blanc est bien plus qu'un choix esthétique : c'est un langage. « Mon univers est surtout fait de passion et de références à mon enfance que je perpétue à travers mes clichés. Les voitures sont des objets d'ingéniosité humaine, capable de rapprocher tout en restant universel. C'est cette finalité que j'ai cherché à capturer avec le projet Monochromatic, réalisé en collaboration avec les designers d'Alpine », explique-t-il.

Dans le cadre de cette collaboration, l'artiste a plongé dans l'univers d'Alpine pour réinterpréter l'iconique A110 S dans une version entièrement monochromatique. Dépouillée de toute couleur, la voiture devient une véritable œuvre d'art où chaque ligne et chaque détail sont sublimés par les nuances de noir, de blanc et de gris. À travers cette vision, Mathieu César a su réinventer le design déjà intemporel de l'A110 S, tout en conservant son ADN sportif et technique.

Une A110 S hypnotique et intemporelle

La collaboration entre Alpine et Mathieu César s'est construite autour d'une co-création mêlant l'intention artistique du photographe et le savoir-faire technique de la marque. Le projet Monochromatic met en lumière une approche où simplicité rime avec sophistication. Grâce au noir et blanc, les courbes de l'A110 S révèlent une élégance intemporelle et une finesse sans égal, tout en mettant en avant la puissance contenue sous son capot. Avec ses 300 chevaux, son 0 à 100 km/h abattu en 4,2 secondes et son rapport poids/puissance de 3,7 kg/ch, cette version reste fidèle à l'héritage de sportivité d'Alpine.
Inspirée de la légendaire Berlinette, l'A110 S affiche un design épuré, esquissé d'un seul trait, qui épouse au plus près ses organes mécaniques. « Cette collaboration a été un dialogue entre deux arts : l'univers photographique de Mathieu César et notre savoir-faire automobile. Elle illustre une fusion parfaite de la performance et de l'élégance. L'A110 Monochromatic n'est pas seulement une question de matières et de textures, mais aussi une histoire de passion et d'émotion », souligne Antony Villain, Directeur du Design d'Alpine.

Un design graphique unique pour l'Alpine Art Car 2024

Le projet Monochromatic a donné naissance à une véritable Alpine Art Car, où chaque détail a été pensé pour offrir une composition graphique unique. Dès les premières discussions entre l'équipe design d'Alpine et Mathieu César en début d'année 2024, l'idée d'un dégradé noir et blanc s'est imposée comme la signature de cette création.

Sur la carrosserie, la caisse en aluminium a été remise à nu, permettant de jouer sur des transitions visuelles entre les zones noires brillantes et les dégradés blancs. L'avant et l'arrière, plongés dans un noir profond, créent un contraste saisissant avec les zones intermédiaires. L'ensemble donne un effet graphique saisissant, accentuant la pureté des lignes de l'A110 S. À l'intérieur, cette recherche graphique se poursuit avec un jeu subtil entre les teintes. La partie haute de l'habitacle, en blanc, contraste avec la partie basse noire, tandis que la sellerie reprend un dégradé progressif, rappelant la carrosserie extérieure. Des éléments réalisés en impression 3D, comme les dossiers et les médaillons de porte, apportent une légèreté et une transparence inédites. Enfin, des détails en aluminium, tels que la console siglée « A110 Monochromatic », les seuils de porte spécifiques et une plaque dédiée, complètent cette œuvre d'art automobile.

Une fusion parfaite entre ombres et lumière

Pour capturer l'essence de cette création unique, Mathieu César a immortalisé l'A110 Monochromatic dans une série de clichés et un film où la voiture semble évoluer dans un univers parallèle. Dans cet environnement intemporel, la lumière et les ombres dansent sur sa carrosserie, révélant les subtilités de ses courbes et des matériaux. Chaque image devient une œuvre à part entière, où l'Alpine apparaît figée dans une réalité hors du temps, comme un rêve suspendu.
« La photographie permet de révéler la beauté et la vérité des choses. Avec ce projet, j'ai voulu montrer comment la simplicité du noir et blanc peut sublimer un objet déjà exceptionnel comme l'A110 S. Chaque ligne, chaque détail, chaque ombre raconte une histoire. C'est cette poésie que je voulais transmettre à travers mes images », confie Mathieu César.
Le projet Monochromatic ne se limite pas à une exploration esthétique. Il incarne une réflexion plus profonde sur la relation entre l'art et la mécanique, entre l'émotion et la performance. En réduisant la palette de couleurs à l'essentiel, Mathieu César et Alpine ont créé une œuvre qui va au-delà de la simple automobile. L'A110 Monochromatic devient un symbole de perfection technique et de beauté universelle, où chaque détail est magnifié.

Un hommage à l'intemporalité d'Alpine

Cette collaboration entre Alpine et Mathieu César marque une étape significative dans l'histoire de la marque. En revisitant un modèle emblématique sous un prisme artistique, elle renforce l'idée qu'une voiture peut être bien plus qu'un simple moyen de transport. Elle peut être une œuvre d'art, un objet qui éveille les passions et les émotions.
L'A110 Monochromatic est bien plus qu'une voiture : c'est une fusion parfaite entre deux univers, celui de la photographie et celui de la performance automobile. Ce projet illustre comment Alpine continue de repousser les limites du design et de l'innovation, tout en restant fidèle à son héritage. Il s'agit d'un hommage à l'intemporalité et à l'élégance, des valeurs qui définissent la marque depuis ses débuts.
Avec cette création, Alpine montre qu'elle est capable de se réinventer sans renier son ADN. Le projet Monochromatic pourrait ouvrir la voie à d'autres collaborations artistiques, explorant de nouvelles manières de magnifier la beauté et la technicité de ses modèles. En associant l'art et la mécanique, Alpine continue de séduire et d'inspirer, prouvant que l'innovation et la tradition peuvent coexister harmonieusement. ●

Mathieu César et l'Alpine A110 Monochromatic : une rencontre artistique entre lumière et mécanique.

Philippe Sinault, directeur de l'écurie Alpine, a exprimé sa fierté : « Remporter le prix Sustainable Endurance pour 2024 est un véritable honneur.

ALPINE REMPORTE LE SUSTAINABILITY ENDURANCE AWARD 2024 DU WEC

Alpine Endurance Team décroche le Sustainability Endurance Award 2024, récompensant ses initiatives en faveur de l'environnement et son engagement pour un sport automobile durable. Un honneur partagé avec les équipes du WEC.

Le Sustainability Endurance Award, déjà remporté par Peugeot en 2023, a été attribué cette année à l'écurie Alpine pour ses efforts en matière de développement durable dans le Championnat du monde d'Endurance (WEC). Ce prix, lancé par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) en 2021, honore les initiatives écologiques mises en œuvre par les écuries participant au WEC, incluant la célèbre course des 24 Heures du Mans. Pour être éligibles, les équipes doivent remplir les critères de l'Accréditation environnementale de la FIA, et sont évaluées sur des aspects comme leur stratégie de réduction de l'empreinte carbone, leurs actions visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et leur capacité à innover avec des projets bénéfiques pour l'environnement et la société.

Un jury composé de spécialistes du WEC et de l'ACO dans les domaines sportif et de la responsabilité sociale des entreprises (RSE) a analysé les différentes candidatures. Alpine Endurance Team a ainsi été récompensée pour son retour en catégorie Hypercar avec son modèle A424, symbolisant l'engagement français dans le domaine du développement durable. Le triomphe de Peugeot en 2023 et celui d'Alpine en 2024 montrent que les écuries françaises jouent un rôle de premier plan en matière de durabilité dans le sport automobile. Philippe Sinault, directeur de l'écurie Alpine, a exprimé sa fierté : « Remporter le prix Sustainable Endurance pour la saison 2024 est un véritable honneur. Cela reflète le travail constant de notre équipe pour dépasser nos objectifs de durabilité, non seulement en tant qu'équipe de course, mais aussi en tant que fabricant. Cette reconnaissance de la part de DHL, du WEC et de l'ACO est une immense satisfaction. Toute l'équipe Alpine Endurance a travaillé avec acharnement cette année pour atteindre ce niveau d'excellence, et elle mérite amplement ces félicitations. Nous sommes fiers d'être reconnus pour notre leadership en matière de durabilité dans le WEC et avons hâte de poursuivre ces efforts en 2025. »

En remportant ce trophée, Alpine renforce son image de pionnière dans le domaine de l'innovation responsable, combinant haute performance en compétition et respect de l'environnement. Le prix met en lumière les avancées réalisées dans le sport automobile pour relever les défis écologiques actuels, tout en soulignant le potentiel des nouvelles technologies appliquées à la réduction de l'empreinte écologique. Alpine prouve ainsi qu'il est possible de concilier sport de haut niveau et préoccupations environnementales, traçant la voie pour les générations futures. ● I. G.

Les magazines auto

En kiosques

L'essentiel de l'Auto

Auto magazine

Automobile verte

Collection Auto

Auto sport magazine

Automobile revue Alpine

L'essentiel Ferrari

L'essentiel Porsche

Tracteurs magazine

L'essentiel du drone

L'essentiel de L'auto

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Groupe Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ❑ L'essentiel de l'auto (Je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Auto magazine (Je reçois 8 numéros pour 22€ au lieu de 28€)
- ❑ Automobile verte (Je reçois 8 numéros pour 63€ au lieu de 78€)
- ❑ Collection Auto (Je reçois 8 numéros pour 122€ au lieu de 152€)
- ❑ Automobile revue Alpine (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ❑ L'essentiel Ferrari (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ❑ L'essentiel Porsche (Je reçois 8 numéros pour 80€ au lieu de 100€)
- ❑ Tracteurs magazine (Je reçois 8 numéros pour 93€ au lieu de 116€)
- ❑ Auto Sport magazine (Je reçois 8 numéros pour 108€ au lieu de 135€)
- ❑ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX

Abonnements sur
groupe-entreprendre.shop

Total commande : .....€

Ci-joint mon règlement **à l'ordre de Groupe Entreprendre** par : ❑
Chèque bancaire ou postal
❑ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] Expire-le [_]_] [_]_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_]_] [_]

LE QUOTIDIEN DU SPORT

Signature obligatoire

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date de naissance :** .....

Adresse : ..... **Code Postal :** ..... **Ville :** .....

Courriel : |_|_|_|

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

Petit à petit, tout le monde fait son tri.

ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT