AUTO REVUE

Alpine

LE MEILLEUR DE LA MARQUE FRANÇAISE LÉGENDAIRE



QUI A-T-IL SOUS LE CAPOT DE L'A110 ?

LE CHARME À LA FRANÇAISE

L 18041 - 6 - F: 12,50 € - RD

N°6 - Trimestriel - Septembre - Octobre - Novembre 2024 - BEL 12,50 €.

Les magazines auto

En kiosques



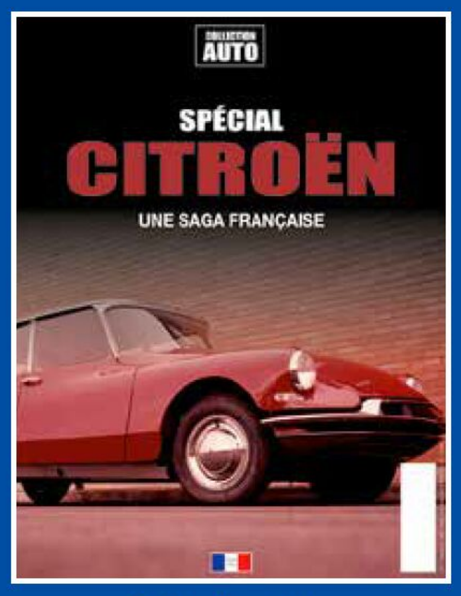
L'essentiel de l'Auto



Auto magazine



Automobile verte



Collection Auto



Le magazine de l'Aviation



Automobile revue Alpine



L'essentiel Ferrari



L'essentiel Porsche



Auto sport magazine



L'essentiel du drone

L'essentiel de L'auto

Bulletin d'abonnement

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

AUTO Sport MAGAZINE

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€)
- ❑ Le magazine de l'aviation (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)
- ❑ L'essentiel du Drone (Je reçois 8 numéros pour 125€ au lieu de 156€)

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX





Abonnements sur
www.lafontpresse.fr

Total commande : .....€

Ci-joint mon règlement **à l'ordre de 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 : |_|_|_|

AUTO REVUE Alpine

LA NOUVELLE FORMULE

LE MEILLEUR DE LA MARQUE FRANÇAISE LÉGENDAIRE

Bienvenue dans cette nouvelle édition d'Auto Revue Alpine. Nous sommes ravis de vous retrouver pour partager, encore une fois, notre passion commune : celle des courbes parfaites, du rugissement des moteurs, et de l'élégance intemporelle signée Alpine.

Depuis ses débuts, la marque Alpine incarne le meilleur de l'ingéniosité française. C'est un mélange d'audace et de précision, une célébration du plaisir de conduire à l'état pur. Aujourd'hui, avec cette nouvelle formule, nous avons décidé d'aller encore plus loin pour vous offrir une expérience à la hauteur de cette passion.

Dans les pages qui suivent, vous découvrirez une offre enrichie, pensée pour vous. Nous vous proposons plus de reportages captivants, plongeant au cœur des coulisses de la marque, de ses modèles emblématiques à ses innovations futures. Nous avons multiplié les rencontres avec ceux qui font vivre cette légende, des ingénieurs aux pilotes, en passant par les collectionneurs passionnés.
Plus d'essais, aussi. Parce que rien ne vaut le frisson du volant, nous avons mis un point d'honneur à tester pour vous les dernières nouveautés, sur route comme sur circuit. Nos essais approfondis vous fourniront toutes les clés pour comprendre ce qui rend chaque modèle Alpine unique.
Et ce n'est pas tout. Avec cette nouvelle formule, nous élargissons notre horizon. Nous explorerons l'univers des compétitions, où Alpine continue de briller, et nous vous emmènerons à la découverte des routes mythiques, des rencontres exceptionnelles, et des événements incontournables. Chaque numéro sera une immersion totale dans l'esprit Alpine, un hommage à ce qui nous fait vibrer : la passion, la performance, et l'art de vivre à la française.
Nous espérons que cette nouvelle édition d'Auto Revue Alpine saura vous captiver et nourrir votre passion. Que vous soyez un fervent amateur de la marque ou un curieux en quête de découverte, ce magazine est fait pour vous. Ensemble, continuons à célébrer cette belle histoire, celle d'Alpine, qui n'en finit pas de s'écrire et de nous émerveiller.
Bonne lecture et vive la passion Alpine ! ●

LA RÉDACTION



Edité par Entreprendre (LAFONT PRESSE)
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
www.lafontpresse.fr
Tél. : 01 46 10 21 21

Directeur de la publication et de la rédaction :
Robert Lafont, r.lafont@ 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 :
SNG médias 38-42 rue Gallieni 92600 Asnières/Seine
Ont participé : Olivier Certain, Saadia Habibi, Carole van Hille

Photographies : Alpine, Icone Sport, Shutterstock, Unsplash, Pexels, Pixabay

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
Eric Roquebert
e.roquebert@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.

PEFC 10-31-2168 Certifié PEFC Ce produit est issu de forêts gérées durablement www.pefc-france.org

FABRIQUÉ EN FRANCE

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 Lafont presse.

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR
À lire sur www.lafontpresse.fr

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, La revue du tracteur, Le magazine de l'aviation, 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, Géostratégie magazine, Diplomatie internationale, Biographie magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album Histoire.

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre (Lafont presse), groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est côté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.
www.lafontpresse.fr

LE QUOTIDIEN DU SPORT Entreprendre

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

05 ACTU
L'Atelier Alpine, l'expérience automobile réinventée

06 7E ART
Au cœur de l'action dans le nouveau Largo Winch

08 SHOPPING
Style & design



10 ALPINE F1 TEAM
Entre erreurs stratégiques et contre-performances

13 MOTEURS
Une motorisation Mercedes pour 2025 ?

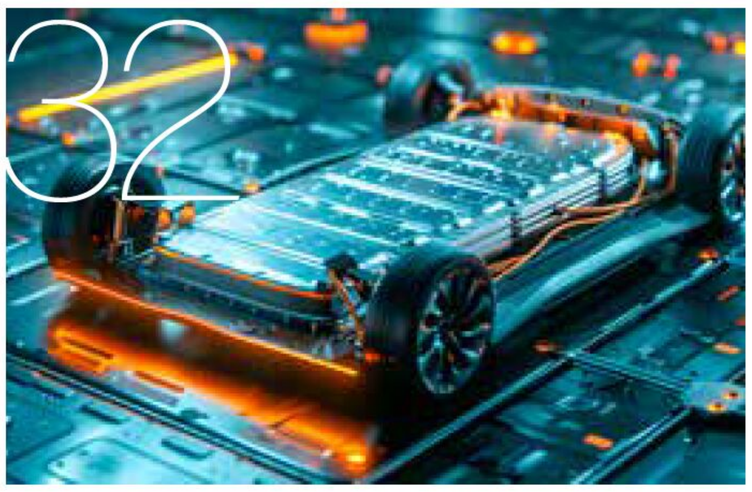
16 NOUVEAU PATRON D'ALPINE TEAM F1
Oakes arrive pour donner un nouvel élan

20 PIERRE GASLY
Il réagit au départ d'Esteban Ocon

24 ALPINE ACADEMY
2 podiums à Spielberg

TECHNOLOGIE

32 RENAULT, DACIA ET ALPINE
Vers l'adoption des batteries LFP pour les futurs modèles



Abonnement sur lafontpresse.fr

PAGE ABONNEMENT P.15



ENDURANCE

34 ALPINE A424
À la découverte du circuit d'Interlagos

NOUVEAUX MODÈLES

42 ALPINE A290
La petite sportive de l'ère électrique

50 RENAULT RAFALE-ESPRIT ALPINE
Une voiture qui ne passe pas inaperçu

54 SENSATION SUR FORTNITE
L'expérience immersive "Rift Racers"

58 ORIENT EXPRESS RACING TEAM
Un Partenariat pour Conquérir la Coupe de l'America

DOSSIER DE COUVERTURE

60 LE CHARME À LA FRANÇAISE
Qui a-t-il sous le capot de l'A110 ?
Essai de la plus radicale des berlinettes
Que ressent-on au volant ?

82 INNOVATION
Le lin, nouvel axe
l'A110 E-ternité 100 % électrique.

STORY

86 LE RETOUR TRIOMPHAL D'ALPINE EN FORMULE 1
2021, une année magique

90 SAN REMO 73
L'esprit de victoire

92 ALPINE A442B
24 heures du Mans 1978

94 ALPINE A610
Voiture de sport haut de gamme

96 LA RENAULT 5 ALPINE
Ses héritages, performances et évolutions

98 ALPINE VISION
Le Concept Car

L'ATELIER ALPINE, L'EXPÉRIENCE AUTOMOBILE RÉINVENTÉE

Alpine s'apprête à réinventer l'expérience client avec l'ouverture de ses Ateliers Alpine dans les grandes villes européennes. Ces espaces modernes et élégants offriront bien plus qu'un simple showroom, en devenant des lieux de rencontre pour les passionnés de la marque.

Ce nom évoquera pour beaucoup le fameux Atelier Renault, un lieu iconique qui a marqué l'histoire de la marque au Losange sur les Champs-Élysées. Alpine semble résolue à ressusciter cette approche avant-gardiste de la relation entre constructeur et clients. L'Atelier Alpine vise à être bien plus qu'un simple concept store, en se positionnant comme un espace branché au cœur des principales villes européennes. Le premier Atelier Alpine a été inauguré à Barcelone le 21 juin 2024, coïncidant avec le Grand Prix de Formule 1 d'Espagne. Deux autres ouvertures sont prévues avant la fin de l'année 2024, à Paris (Opéra) et à Londres (Mayfair).
Avec une surface variant entre 300 et 600 m², l'Atelier Alpine se démarque par son esthétique minimaliste et son élégance. Il comprendra un espace de restauration et un lounge équipé d'écrans géants ainsi que d'un système sonore Devialet. La boutique de l'Atelier proposera toutes les collections de vêtements et sneakers Alpine, en plus des modèles de la gamme. L'Alpine A110 et la nouvelle citadine électrique A290 y seront exposées sous un éclairage sophistiqué. De plus, un espace semi-privé permettra aux clients de configurer leur Alpine, en personnalisant la couleur de la carrosserie, les étriers et les jantes, ainsi que les finitions intérieures des sièges. ● N G.

Le 1er Atelier Alpine a été inauguré à Barcelone le 21 juin 2024, coïncidant avec le Grand Prix de Formule 1 d'Espagne.









L'ALPINE A110 AU CŒUR DE L'ACTION DANS LE NOUVEAU LARGO WINCH

Alpine est partenaire du nouveau film Largo Winch : le prix de l'argent qui est sorti en salle le 31 juillet 2024, en France.

Dans ce troisième opus, réalisé par Olivier Masset-Depasse, l'Alpine A110 GT conduite par Tomer Sisley est propulsée dans une incroyable course. Ce partenariat met en lumière l'engagement d'Alpine pour l'Art, avec cette première entrée sur grand écran dans un film aussi exaltant que la conduite de l'Alpine A110. Alpine a choisi ce troisième volet de Largo Winch pour faire son entrée dans le 7e Art avec son emblématique A110 GT. Reconnaissable par son allure, ses courbes « pures » et sa couleur Gris Tonnerre, le coupé sportif compact joue sur les routes avec une remarquable agilité. Au cœur des montagnes enneigées, Tomer Sisley s'élance dans une course effrénée dans l'Alpine A110, rappelant les origines de la marque au A fléché.

« Avec ce partenariat, Alpine plonge au cœur du 7e Art et affirme son ambition d'ouverture au monde en plaçant sa mythique A110 entre les mains de Largo Winch, l'un des héros français les plus connus dans le monde. Nous sommes fiers de cette collaboration qui met en lumière la sportivité et l'agilité de notre modèle de coupé sportif conduit par un Tomer Sisley en quête de vérité. » explique David Gendry, Directeur du Sponsoring, des Partenariats et de la Communication Alpine. Au volant de l'A110 GT, Tomer Sisley incarne Largo Winch pour la troisième fois au cinéma. Ce dernier affronte l'Américain James Franco dans une traque aux quatre coins du monde pour faire éclater la vérité et retrouver son fils kidnappé sous ses yeux. Réalisé par Olivier Masset-Depasse. ● N. G.

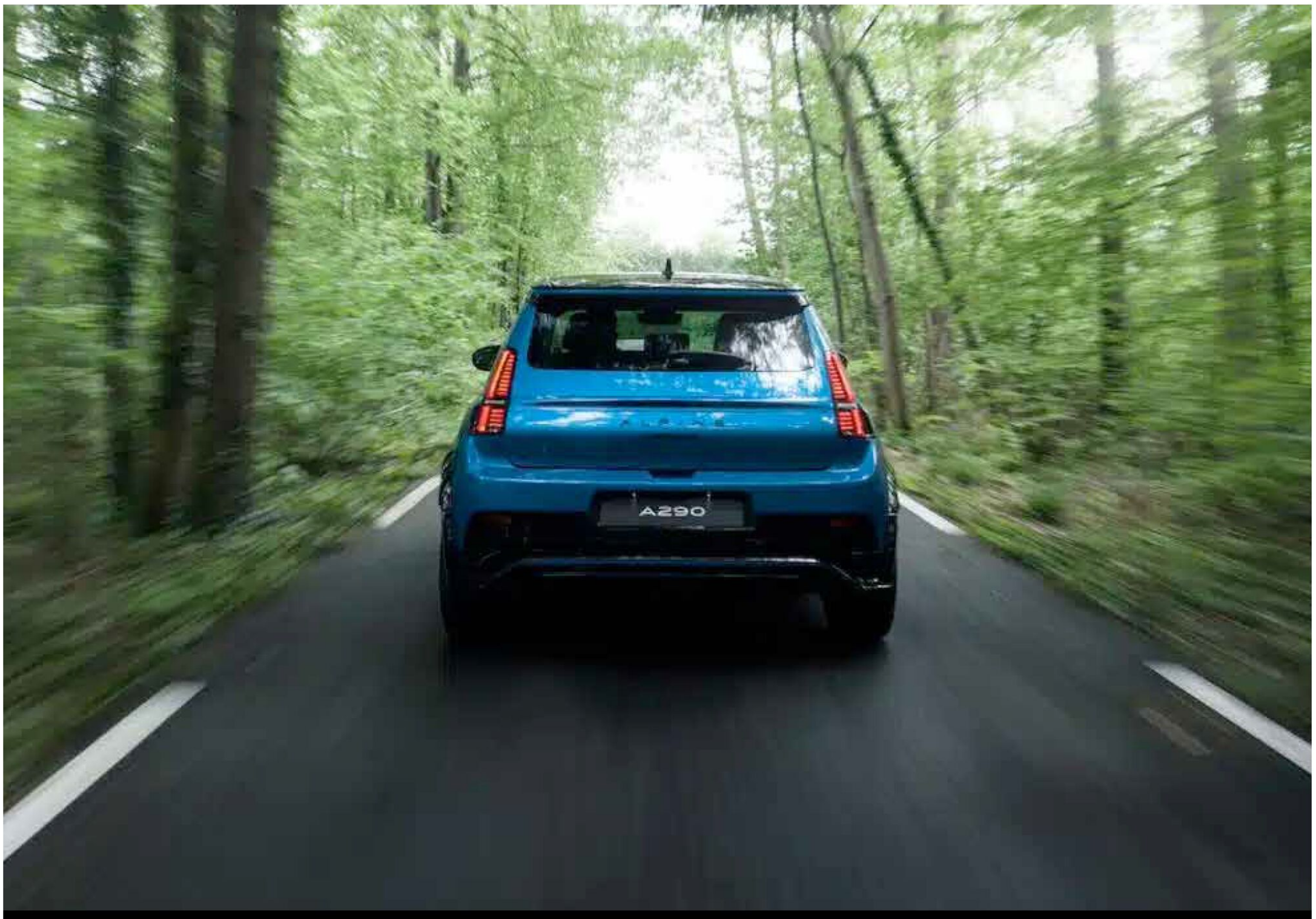
Alpine a choisi ce troisième volet de Largo Winch pour faire son entrée dans le 7e Art avec son emblématique A110 GT.







© Guillaume Van Laethem/Pan Distribution



Le public a pu admirer les différents modèles de la gamme A110, de l'A110 S à l'A110 Enstone, en passant par l'A110 GT et l'A110 R, qui ont tous participé au célèbre défilé des constructeurs.

ALPINE BRILLE AU "GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED"

UNE CÉLÉBRATION DE SON HÉRITAGE ET DE SON AVENIR

Alpine fait une entrée remarquée au Go*odwood Festival of Speed*, une prestigieuse rencontre automobile au cœur du West Sussex britannique. La marque au « A » fléché, dévoile fièrement un éventail de modèles qui racontent son histoire et esquissent son futur.

Après une présentation mondiale à domicile aux 24 heures du Mans, l'Alpine A290 100 % électrique, forte de ses 220 chevaux, a pris d'assaut la mythique course de côte de 1,86 km. Mais elle n'est pas venue seule : l'édition limitée de l'A110 R Le Mans, limitée à seulement cent unités, s'est également fait remarquer. Le public a pu admirer les différents modèles de la gamme A110, de l'A110 S à l'A110 Enstone, en passant par l'A110 GT et l'A110 R, qui ont tous participé au célèbre défilé des constructeurs.

Côté sport automobile, Alpine a rassemblé un impressionnant panel de ses voitures de course. Aux côtés de la monoplace F1 actuelle pilotée par Pierre Gasly et Esteban Ocon, les légendaires RS10 F1 des années 1970 et le prototype d'Endurance A442B étaient également de la partie. L'Alpine A524 a été confiée à de jeunes talents de l'Alpine Academy, dont Jack Doohan, fils du célèbre motard Mick Doohan, ainsi que Kush Maini et Sophia Flörsch. Le paddock Alpine regorge de merveilles, dont l'A110 Pikes Peak de 500 chevaux et le concept futuriste Alpenglow, à motorisation hydrogène. Et bien sûr, la mythique Berlinette, l'A110 Groupe 4 du Tour de Corse 1975, a fait le lien entre le glorieux passé d'Alpine et son avenir électrique, rejoignant la piste aux côtés de l'A290 pour une démonstration impressionnante. ● O. C.

STYLE & DESIGN



MAILLOT BWT ALPINE F1® TEAM OCON EDITION FRANCE 2024
Montrez votre soutien pour Esteban Ocon avec le maillot KOMBAT 2024, aux couleurs bleu marine et tricolores. Conçu en tissu interlock avec HYDRO-WAY PROTECTION, il est parfait pour les fans d'Alpine. Prix: 79,00 €.



AGENDA SCOLAIRE 2024-2025 BWT ALPINE F1 TEAM
Préparez-vous pour l'année scolaire avec cet agenda unique, riche en anecdotes, photos, et statistiques sur Alpine F1. Avec une préface signée par Esteban Ocon et Pierre Gasly, il est vendu au prix de 16,20 €.



MINI CASQUE GASLY 2024
Découvrez le mini casque 2024 de Pierre Gasly, avec son design bleu turquoise et blanc, en hommage à Jules Bianchi et Anthoine Hubert. Ce modèle inclut des détails comme les léopards normands et le numéro de course 10. Prix: 199,00 €.



CHAUSSURES BWT ALPINE F1® TEAM NOIR KOMBAT PRO 4 2024
Boostez vos performances avec les chaussures KOMBAT PERFORMANCE 4, conçues pour le sport avec une semelle en caoutchouc pour un confort optimal. Disponibles en tailles 37 à 46, elles sont en promotion à 78,00 € (au lieu de 130,00 €).



PANTALON BWT ALPINE F1® TEAM NOIR 2024
Adoptez le style et le confort avec le pantalon ADRAS d'Alpine F1, alliant sobriété et polyvalence. Confectionné en coton doux avec technologie HYDRO-WAY PROTECTION, il est disponible en tailles S à XXXXL, en promotion à 70,00 € (au lieu de 100,00 €).



SAC À DOS BWT ALPINE F1® TEAM 2024
Le sac à dos ASTAR aux couleurs d'Alpine, pratique avec ses poches zippées et son design ergonomique. En promotion à 42,00 € (au lieu de 60,00 €),



MAILLOT BWT ALPINE F1® TEAM OCON EDITION CHINE 2024
Affichez votre soutien pour Esteban Ocon avec ce maillot KOMBAT 2024 inspiré par la culture chinoise. Avec ses motifs dynamiques et colorés, il est conçu en tissu interlock avec HYDRO-WAY PROTECTION. Disponible en tailles L à XXL pour 79,00 €

CASQUETTE GASLY BWT ALPINE F1 TEAM NEW ERA
Stylée, cette casquette exclusive dédiée à Pierre Gasly et au GP de Silverstone. Prix : 47,00 €.





SURVÊTEMENT FANWEAR BWT ALPINE F1® TEAM 2024
Confortable et stylé, il présente des détails raffinés comme le drapeau tricolore et des logos haute densité. Disponible en tailles S à XXXL, en promotion à 90,30 € au lieu de 129,00 €.



VESTE BWT ALPINE F1® TEAM FEMME 2024 :
La veste ADRIWA, alliant style et confort avec ses détails soignés et ses nuances de couleurs modernes. Conçue en polyester extensible, elle présente une coupe ajustée, une ouverture zippée, et des poches latérales. Prix : 125,00 €.

BODYWARMER LIFESTYLE BLEU ALPINE K-WAY 2024
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 : 195,00 €.



MINIATURE ALPINE A523 GASLY GP PAYS-BAS 1:18
Replongez dans le Grand Prix des Pays-Bas 2023 avec cette miniature de l'A523 n°10. En livrée originale, elle célèbre la 3e place de Pierre Gasly. Prix : 60,00 €.





L'abandon de Pierre Gasly et la mauvaise place d'Esteban Ocon au Grand Prix de Grande-Bretagne a sans doute provoqué le départ de Bruno Famin.

ALPINE F1 TEAM: ENTRE ERREURS STRATÉGIQUES ET CONTRE-PERFORMANCES

La première partie de la saison 2024 de Formule 1 s'est avérée difficile pour Alpine. L'équipe française a connu une nouvelle désillusion, marquée par l'abandon de Pierre Gasly en raison d'une fuite hydraulique et une presque dernière place pour Esteban Ocon au Grand Prix de Grande-Bretagne. Pourtant, ces échecs sont passés presque inaperçus, éclipsés par les incidents survenus dans d'autres écuries.
Après un regain d'espoir en juin, Alpine semble retomber dans ses travers, accumulant les erreurs stratégiques. La gestion du dernier Grand Prix en est un triste exemple. Alors que la pluie a piégé Sergio Pérez (Red Bull) en Q1, Alpine a choisi de ne pas renvoyer ses voitures en piste, sous-estimant l'amélioration des conditions. Esteban Ocon, non consulté, a exprimé son mécontentement, soulignant que ces erreurs sont devenues récurrentes, comme à Silverstone où une mauvaise gestion des arrêts l'avait empêché de réaliser un bon chrono. Le directeur de l'équipe, Bruno Famin, a reconnu cette faute stratégique, expliquant qu'ils avaient voulu préserver leurs pneus pour la Q2, négligeant ainsi l'évolution de la piste ce qui a provoqué son départ de l'écurie de Formule 1. Avec un seul jeu de pneus neufs restant, cette décision a aggravé la situation déjà délicate d'Alpine, laissant l'équipe de Viry-Châtillon et d'Enstone face à de nombreux défis à surmonter pour redresser la barre dans la 2e partie de la saison. ● O.C.

“LE CHANGEMENT DE CONCEPT POUR L’ALPINE F1 2024 ÉTAIT LE BON CHOIX MALGRÉ LES DIFFICULTÉS” PIERRE GASLY

Malgré une baisse des performances cette année chez Alpine, Pierre Gasly soutient le choix technique de l’équipe.

Pierre Gasly affirme qu’il comprend et soutient la décision d’Alpine de revoir complètement le concept de sa voiture de F1 cette année, malgré une campagne décevante jusqu’à présent.
Avant de subir une refonte technique majeure ces derniers mois, Alpine a choisi de ne pas continuer à développer les idées principales de l’A523, cherchant plutôt à ouvrir une nouvelle voie offrant un plus grand potentiel de développement avec l’A524 de cette année.
Quatrième au championnat des constructeurs en 2022, l’équipe basée à Enstone est tombée à la sixième place l’année dernière. Mais après la première moitié de la saison, les résultats ont laissé Alpine avec seulement 11 points marqués, la plaçant à une très lointaine huitième place au championnat. Cependant, Gasly continue de croire que la décision prise à l’époque était justifiée.
« Je pense que c’était lié à la performance. L’année dernière, l’équipe sentait qu’elle avait atteint la fin du développement avec leur concept de voiture, » a déclaré Gasly
« Comme nous n’avons pas atteint nos objectifs, ils se sont dit : “Est-ce que nous voulons repartir pour une autre année en sachant probablement que nous serons bloqués là où nous en sommes ?” Et ils ont dit, nous voulons plus que ça, donc, nous allons essayer autre chose. »
« Pour moi, je pense que c’était le bon choix. Nous ne sommes pas en Formule 1 pour nous satisfaire de la sixième place au championnat des constructeurs. »
Les espoirs d’Alpine ont été déçus et, pour l’instant, cependant, Pierre Gasly compte sur le travail effectué à Enstone et sur la marge de progression pour faire mieux dans les mois à venir et, surtout, pour avoir une base plus solide en vue de 2025.

« Malheureusement, cela n’a pas payé avec les orientations qu’ils ont prises avec le concept de voiture que nous avons cette année, mais néanmoins, je pense toujours que le mode de fonctionnement de l’équipe est à un meilleur niveau que lorsque je suis arrivé, » a-t-il déclaré. « Donc, il s’agit de transposer cette performance sur la voiture, ce qui n’est évidemment pas facile, mais je sais que nous avons déjà de bonnes directions pour la saison prochaine, ce qui nous mettra dans une meilleure position. Avec les processus, les personnes et ce qu’ils ont construit et continué à travailler, je sens qu’il en sortira quelque chose de bon. » ● O. C.



« Pour moi, je pense que c’était le bon choix. Nous ne sommes pas en Formule 1 pour nous satisfaire de la sixième place au championnat des constructeurs. » Pierre Gasly

GRAND PRIX DE BELGIQUE





Esteban Ocon : « Je suis content d'avoir marqué un point pour l'équipe après des batailles acharnées cet après-midi en pisteprésent et son futur. »



Pierre Gasly : « J'ai l'impression que nous avons raté quelque chose sur la stratégie, comme d'autres puisqu'un seul arrêt était clairement possible. »

Esteban Ocon est parti 9e en pneumatiques médiums neufs et s'est classé 10e.

Arrêts :	**12e et 30e tours pour des durs neufs.**
Meilleur tour en course :	**1'46''957**

Esteban Ocon : « Je suis content d'avoir marqué un point pour l'équipe après des batailles acharnées cet après-midi en piste. Nous avions un bon rythme et une belle vitesse de pointe pour dépasser dans la ligne droite de Kemmel. Cela a suffi pour accrocher le top dix. Il y a du positif à retenir, comme notre rythme de course et notre gestion des pneus. Je pense que nous aurions pu finir une place plus en exécutant notre course légèrement différemment, mais c'est à nous d'analyser tout cela pour progresser.

Nous avons fait le bon choix en nous concentrant sur la préparation de la course et en réglant la voiture en conséquence. Je reste à Spa ces prochains jours pour les tests avec Pirelli avant la pause estivale. »

Pierre Gasly est parti 12e en pneumatiques médiums neufs et s'est classé 14e

Arrêts :	**9e et 28e tours pour des durs neufs.**
Meilleur tour en course :	**1'47''418**

Pierre Gasly : « Ce n'était pas une bonne course aujourd'hui à Spa. C'était compliqué de se battre avec les voitures autour de nous comme nous manquions de vitesse de pointe et que nous avons dû composer avec des problèmes de température, entre autres. J'ai l'impression que nous avons raté quelque chose sur la stratégie, comme d'autres puisqu'un seul arrêt était clairement possible. Nous devons analyser cela, car je sais que nous pouvons faire beaucoup mieux en tant qu'équipe. Ces dernières semaines, nous n'avons pas été assez bons et nous devrons nous reprendre à la rentrée. La première partie de saison a été difficile, mais je suis satisfait de certaines choses que nous apportons sur la monoplace. Nous devons continuer à trouver des améliorations sur la voiture et revenir avides de faire mieux. » ● N. G.

DES MOTEURS MERCEDES POUR ALPINE F1 À LA PLACE DE RENAULT DÈS 2025 ?



Si cet accord se concrétise, Alpine deviendrait une écurie cliente de Mercedes, et non plus une équipe d'usine complète, impliquée dans la quasi-totalité des composants de ses monoplaces.

Alpine F1 serait sur le point de conclure un accord avec Mercedes-AMG pour obtenir des moteurs hybrides de la firme allemande dès 2025. Cette perspective jette un voile de doute sur l'avenir de l'usine française de Viry-Châtillon, actuellement chargée de la production des moteurs Renault.

ALPINE SE TOURNE VERS MERCEDES AU LIEU DE RENAULT ?

Luca de Meo, dirigeant du groupe Renault, avait récemment affirmé dans *Autocar* vouloir « essayer avec la configuration actuelle pour cette année et 2025 ». Cependant, des sources britanniques révèlent que la transition vers des moteurs Mercedes pourrait se faire plus tôt que prévu. La principale motivation derrière cette possible transition serait d'ordre économique, car développer un nouveau groupe-propulseur pour la réglementation 2026 nécessite des investissements considérables. Ce point de tension pousse les dirigeants de Renault à envisager l'arrêt du programme de conception de moteurs F1 à Viry-Châtillon. La récente nomination de Flavio Briatore chez Alpine aurait accéléré les négociations avec d'autres équipes pour une fourniture de moteurs. Bien qu'aucune annonce officielle n'ait été faite, il est dit que Briatore a sondé Red Bull Powertrains, Honda et Mercedes. À l'heure actuelle, la piste de Mercedes semble la plus probable, selon des informations d'Autosport. Les discussions avec l'équipe allemande porteraient non seulement sur le moteur, mais aussi sur l'ensemble boîte de vitesses-suspension arrière. Ces négociations pourraient aboutir à un accord concret dans les semaines à venir, avec une infime possibilité de voir ce partenariat débuter dès 2025 si les deux parties parviennent à un accord rapidement. Cependant, intégrer un moteur étranger dans un châssis en développement est un processus complexe qui ne se fait pas du jour au lendemain.

QUID DE L'USINE DE VIRY-CHÂTILLON ?

Si cet accord se concrétise, Alpine deviendrait une écurie cliente de Mercedes, et non plus une équipe d'usine complète, impliquée dans la quasi-totalité des composants de ses monoplaces. Cette transition pourrait également réduire les coûts, un partenariat avec un fournisseur étant moins onéreux qu'un programme interne sur deux sites.
L'avenir de l'usine de Viry-Châtillon serait alors en question. Selon des informations de The-Race, une transformation de l'usine française serait à l'étude pour maximiser l'utilisation des ressources et du personnel au profit de la marque Alpine. Plusieurs options sont envisagées pour préserver l'emploi à Viry, notamment le programme en Endurance avec les Hypercars A424 engagées en WEC, le partenariat avec Mecachrome et Nissan pour la Formula E, ainsi que le développement de concepts automobiles électriques ou à hydrogène. ● N. G.

ALPINE CÉLÉBRATION, L'ANNONCE DE LA RENAISSANCE D'UNE ICÔNE AUTOMOBILE

En 2015, le monde de l'automobile a assisté à un moment marquant avec la présentation de l'Alpine Célébration, un concept car dévoilé lors des 24 heures du Mans. Ce modèle, conçu pour célébrer les 60 ans de la marque Alpine, est plus qu'un simple hommage. Il annonce la résurrection d'une légende française de l'automobile, marquant le début d'une nouvelle ère pour Alpine avec le lancement de l'Alpine A110 en 2017.

L'Alpine Célébration s'inscrit dans la lignée du concept car Renault Alpine A110-50, révélé en 2012 pour commémorer les 50 ans de l'Alpine A110. En juin 2015, Alpine, sous l'égide de Renault, présente ce nouveau concept car au célèbre circuit des 24 heures du Mans, une scène emblématique pour célébrer les 60 ans de la marque. Cette présentation, bien que partiellement masquée pour entretenir le suspense, représente une opération de communication stratégique, annonçant le retour tant attendu de la marque Alpine après deux décennies d'absence.

Le design de l'Alpine Célébration, signé par Antony Villain, directeur du design d'Alpine, mêle des éléments néo-rétro inspirés de l'Alpine A110 de 1961 avec des touches modernes comme les grandes jantes et les feux à LED. Ce design rend hommage au glorieux passé de la marque en rallye, tout en intégrant les technologies contemporaines. Après sa première apparition au Mans, l'Alpine Célébration est présentée au Festival de vitesse de Goodwood et à l'usine de Dieppe, avant de défiler au concours d'élégance du Chantilly Arts & Elegance Richard Mille en septembre 2015.

Bien que le concept car Alpine Célébration soit encore entouré de mystère lors de sa présentation, la presse automobile rapporte qu'il est équipé d'un moteur F Renault, similaire à celui de la Renault Clio RS développée par Renault Sport. Il s'agit d'un 4 cylindres turbo de 1,8 litre, offrant une puissance estimée entre 250 et 300 chevaux, et placé en position centrale arrière. Avec une longueur de près de 4 mètres et un poids compris entre 1 000 et 1 200 kg, ce concept car est plus imposant que l'Alpine A110 originale, qui mesurait 3,85 mètres de long pour 650 kg. ● I. G.



L'Alpine Célébration ne se contente pas de rappeler les succès du passé, elle jette les bases du futur, préfigurant le retour en force d'Alpine sur la scène automobile internationale avec l'Alpine A110 de 2017, marquant ainsi le renouveau d'une marque légendaire.

Abonnez-vous

sur le site
www.lafontpresse.fr



Ou renvoyez ce bon dûment rempli à Lafont Presse
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 Automobile Revue Alpine pour 8 numéros au prix de 93 € au lieu de 116 €.

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

❏ Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Lafont Presse
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)

ALPINE F1

À seulement 36 ans, Oliver Oakes, ancien champion du monde de karting et fondateur de Hitech GP, a été nommé à la tête de l'écurie Alpine F1, succédant à Bruno Famin. Originaire de Norwich, ce jeune leader dynamique devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe de l'histoire de la F1. Sa nomination marque un tournant pour Alpine, une écurie en quête de régularité et de compétitivité au sommet du championnat. Cet article explore le parcours impressionnant d'Oakes, sa philosophie de management axée sur l'humain, et les défis qui l'attendent alors qu'il prend les rênes d'Alpine F1.

Oakes, un gros bosseur et en bon Britannique, semble doté de la rondeur nécessaire pour y faire face et pousser ses idées sans aller au clash ou sans avoir à tirer la couverture à lui.



Alpine a nommé Oliver Oakes, 36 ans, directeur de l'équipe Alpine F1, succédant à Bruno Famin. Directeur d'Hitech GP, Oakes devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe en F1. Mais qui est-il ?

OLIVER OAKES, À LA TÊTE D'ALPINE F1

UN NOUVEAU LEADER POUR UN NOUVEL ÉLAN

Ancien champion du monde de karting et fondateur d'Hitech GP, est nommé à la tête d'Alpine F1, succédant à Bruno Famin. À 36 ans, il devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe de l'histoire de la F1. Originaire de Norwich, Angleterre, Oakes a débuté sa carrière en karting à seulement 4 ans, atteignant le sommet en 2005 avec un titre de champion du monde. Sa transition vers la monoplace a été marquée par une série d'expériences diverses avant de co-fonder Hitech GP en 2015. Cette écurie a rapidement gagné en réputation, formant des pilotes talentueux comme George Russell et Liam Lawson, aujourd'hui figures prometteuses en F1.

Sous la direction d'Oakes, Hitech GP a non seulement brillé dans les catégories inférieures mais a aussi démontré une capacité remarquable à attirer des talents et à les amener au plus haut niveau de la compétition automobile. Cette réussite lui a valu une reconnaissance et un respect considérables dans le monde de la course.

La nomination d'Oliver Oakes chez Alpine F1 intervient alors que l'équipe cherche à consolider sa position et à se rapprocher des leaders du championnat. Oakes devra transformer Alpine en un concurrent sérieux et régulier pour les podiums, ce qui nécessitera une stratégie claire, des innovations techniques et une gestion efficace des ressources.

Oakes apporte une expérience en compétition et des compétences en gestion d'équipe, essentielles pour réussir en F1. Sa vision dynamique et sa capacité à motiver et développer des talents seront des atouts majeurs pour Alpine.

L'arrivée d'Oakes a dû rappeler des souvenirs à Christian Horner de Red Bull Racing, qui est arrivé en F1 à la trentaine avec une expérience similaire en formules de promotion. Horner avait fondé Arden en 1997, tandis qu'Oakes a dirigé Hitech Grand Prix depuis 2015, se faisant connaître dans l'industrie. Oliver Oakes, originaire de Norwich, débutera sa carrière de team principal à Zandvoort (Grand Prix des Pays-Bas, 23 au 25 août). Issu d'une famille passionnée par le sport automobile, avec un père qui a fondé Eurotek Motorsport, Oakes a remporté à 17 ans un titre de champion du monde en kart face à des pilotes comme Valtteri Bottas et Jules Bianchi. Ce succès l'a conduit au Red Bull Junior Team, aux côtés de Sebastian Vettel et Sébastien Buemi. En 2022, Hitech, son équipe, devient le partenaire de l'académie Red Bull, symbolisant une transition entre ses anciennes et nouvelles vies. Il a débuté en monoplace en 2006 avec succès en Formule BMW. Les quelques courses disputées en GP3 et en F3 britannique n'ont pas suffi à faire décoller la carrière de pilote d'Oliver Oakes. À 22 ans, il décide de se tourner vers la gestion et crée Oakes Racing, un team de karting où il forme des talents comme Marcus Armstrong, Callum Ilott, Clément Novalak et Nikita Mazepin.

Sa collaboration avec Dmitry Mazepin lui permet de racheter en 2015 l'équipe Hitech Racing, rebaptisée Hitech Grand Prix. Oakes mène Nikita Mazepin à la 5e place de la F2 en 2020, facilitant son passage en F1 chez Haas. En 2022, juste avant la guerre en Ukraine, Oakes hérite des parts de Mazepin. Malgré tout, il continue de superviser la progression de Stepan Mazepin en karting.

Les résultats obtenus par Hitech en compétition démontrent le sérieux d'Oakes et de son équipe. En seulement quatre ans, il parvient à placer Hitech sur les grilles de F2 et F3, grâce à son puissant réseau.

Christophe Perrin, responsable technique d'Hitech Grand Prix, souligne : « Sa plus grosse qualité, c'est d'être un travailleur invétéré. Il est capable d'abattre beaucoup de travail et d'intégrer un grand nombre d'informations tout au long de la journée. Il est assez phénoménal. On ne monte pas Hitech en cinq ans, en jouant les titres dans toutes les séries, sans être un gros bosseur. Même s'il a été aidé financièrement pour lancer le programme, il a su trouver les ressources, les mettre en place et les faire fonctionner. Peu d'équipes ont crû aussi rapidement que Hitech. On était en tête du GB3, de la F2 et de la F3 il y a encore deux mois, et on est encore en lice pour le titre dans les trois séries. »

Oakes est un ambitieux et n'a guère attendu d'aller chercher les titres en F2 et F3 pour se lancer à l'assaut de son grand objectif : la F1. Il a d'ailleurs essayé de lancer Hitech sur les rails de la catégorie reine lorsque la FIA a ouvert son processus de pré-sélection en vue de l'arrivée possible d'une 11e écurie. Si le dossier Andretti a vampirisé les débats et l'espace médiatique, Oakes a pris le temps de travailler son projet, mais la FIA ne valida pas le dossier. Un épisode douloureux pour Oakes.

« Il a été très touché et déçu car ça a été la fin d'un projet de deux ans qui avait engendré le recrutement de beaucoup de personnes, poursuit Christophe Perrin. Il a été affecté sur le plan humain car il a dû licencier des dizaines de personnes. C'est la première fois qu'il était confronté à cela. Il a un côté très humain. Par exemple, je me souviens d'une discussion avec lui, où l'on évoquait l'avenir d'un mécano. La question était de savoir si on le conservait ou non. Il m'a demandé si je pensais que c'était un bon mec. J'ai répondu oui, mais qu'il était loin d'être le meilleur dans son job. Et il m'a dit : « ok, on ne se pose pas la question et on le garde ! » Son critère numéro 1 demeure l'excellence, mais il veut surtout s'entourer de bonnes personnes, quitte à les changer de poste. Il est convaincu que quelqu'un de bien, qui partage les valeurs de l'entreprise, apportera toujours une plus-value. Il veut bosser avec des gens droits, corrects, et évidemment compétents. »

UN LEADER HUMAIN ET AMBITIEUX

Ce leader ambitieux mène sa barque sans faire de bruit et est même décrit par nos sources comme étant un dirigeant plutôt cool, y compris avec ses clients – les pilotes – s'ils ont besoin de temps pour payer les factures. Il serait aussi extrêmement protecteur avec ses employés, prenant presque automatiquement leur parti en cas de différends. Un attachement à l'humain qui donne du sens à ce qu'il fait, le Britannique appréciant par exemple inviter très régulièrement les membres de son équipe autour d'un repas sur les week-ends de course. Boute-en-train, l'ancien pilote n'est jamais avare de bonnes histoires. « J'ai passé deux années avec lui, en F2 et F3,



Oakes est un ambitieux et n'a guère attendu d'aller chercher les titres en F2 et F3 pour se lancer à l'assaut de son grand objectif : la F1.

contextualise Isack Hadjar. C'est un vrai bon mec. Sans doute le meilleur team principal à avoir si tu veux bien rigoler. » Son arrivée chez Alpine va marquer une forme de consécration, même si elle est escortée de quelques questions légitimes.

UN OBJECTIF LONG TERME FLOU

Au vu du faible nombre de promotions de la F2 vers la F1 chez les teams principaux, il y a de quoi s'interroger sur les raisons de sa venue. D'autant que le Oakes des dernières années est davantage tourné vers le volet business que sportif. A-t-il tout simplement convaincu le duo italien Luca De Meo-Flavio Briatore (respectivement Directeur général de Renault et conseiller spécial F1) du fait qu'il était l'homme de la situation ? C'est une éventualité, mais difficile de ne pas imaginer qu'il y ait autre chose dans les cartons. À terme, l'ambition de Renault pourrait être de vendre l'écurie maintenant que toutes les amarres entre Enstone (châssis) et Viry-Châtillon (moteur) sont rompues. Dès lors, quoi de plus logique que de la céder à l'homme déjà dans les murs, qui a rêvé de F1 avec sa structure pendant deux ans... Spéculations ? Possible. Rien ne dit effectivement qu'Oli Oakes n'ait pas pour seul objectif que celui de diriger une écurie F1, fusse-t-elle celle d'un tiers.



Oliver Oakes avec Flavio Briatore.

Il faudra suivre ce qui se passera en coulisses dans les prochaines semaines. Selon nos informations, Oakes ne prévoit pas, pour l'instant, de se trouver un remplaçant chez Hitech, considérant ses responsables de catégories suffisamment autonomes pour gérer l'équipe sur le plan opérationnel, quitte à rester impliqué dans les discussions financières et stratégiques, comme le fait Frédéric Vasseur chez ART Grand Prix. Une chose est sûre, son arrivée en F1 pourrait lui ouvrir quelques portes, notamment au niveau politique s'il souhaitait toujours débarquer en Formule 1 avec sa structure. Sa relation avec l'omnipotent Flavio Briatore, dont les bornes de sa mission de conseiller de Luca de Meo semblent sans limites, sera aussi intéressante à suivre.

Oakes, en bon Britannique, semble doté de la rondeur nécessaire pour y faire face et pousser ses idées sans aller au clash ou sans avoir à tirer la couverture à lui. Ce qui ne l'empêche pas d'être très franc du collier lorsqu'il en ressent le besoin, notamment avec ses pilotes. « Il est très direct, et c'est quelque chose que j'aime beaucoup avec lui, a confié Paul Aron, pensionnaire d'Hitech et actuel 3e de Formule 2. En tant que pilote lui-même, il sait ce que l'on pense, ce qu'on ressent et ce dont nous avons besoin. J'apprécie son honnêteté. Que ce que vous faites soit bien ou non, il vous dit toujours la vérité. Et des fois, quand vous n'avez pas le bon état d'esprit, il arrive à le voir et à vous venir en aide. » À ce petit jeu-là, la gestion du duo Gasly-Ocon pour les dix dernières courses de la saison constituera un sacré baptême du feu.● C.V.H.

TRANSITION MARQUÉE PAR L'ESPOIR

“Il y a tout simplement trop de problèmes et je sais que l’équipe est bien meilleure que ça, donc nous devons simplement faire beaucoup mieux collectivement et arrêter de laisser passer des opportunités week-end après week-end.”

PIERRE GASLY,

Un Français sur la grille de 2025 : une bonne nouvelle pour le sport automobile français.



Nous avons désormais la certitude de voir au moins un pilote français sur la grille de départ pour la saison 2025 de Formule 1, une nouvelle qui, bien que discrète, doit être célébrée par les amateurs de sport automobile français. Cette annonce est d'autant plus importante que la France a perdu son Grand Prix il y a deux ans. Comme attendu, Pierre Gasly a prolongé son contrat avec son équipe. Dans un marché des transferts marqué par de nombreux bouleversements et incertitudes, cette confirmation apporte un vent de stabilité. Bien que la durée exacte du nouveau contrat de Gasly n'ait pas été révélée, il s'agit d'un accord pluriannuel. Cependant, dans le contexte actuel où les clauses de sortie deviennent courantes, cette notion de contrat à long terme perd de sa clarté. Quoi qu'il en soit, la prolongation de Gasly est une excellente nouvelle pour les fans et un signe positif pour l'avenir du sport automobile français sur la scène mondiale.

Arrivé début 2023 chez Alpine après une carrière entière passée dans l'univers Red Bull, Pierre Gasly s'est rapidement adapté à son nouvel environnement. Le Normand a même réussi à terminer la saison devant son coéquipier Esteban Ocon au classement des points (62 contre 58), malgré les nombreux obstacles auxquels Ocon a dû faire face sur la piste tout au long de l'année.

Malgré une monoplace A524 aux performances irrégulières au cours des trois saisons précédentes, Gasly a su tirer le meilleur parti de sa voiture, à quelques exceptions près lors des derniers Grands Prix. Les fans français peuvent donc se réjouir de voir leurs pilotes continuer à défendre les couleurs bleues la saison prochaine. « Avec Esteban, nous savions que nous étions au début d'un cycle de plusieurs années ensemble. Nous avons créé une dynamique positive qui nous permettra de progresser dans les années à venir », déclare Laurent Rossi. Bruno Famin ajoute : « Terminer juste derrière le Top 4 en réunissant nos deux pilotes sur ce projet était un objectif réaliste. Nous sommes impatients de voir ce que nous pourrons accomplir en 2024 avec les moyens actuels et les ressources dédiées au développement de nouveaux projets. »

Le début de la collaboration entre Gasly et Alpine n'a pas été sans secousses, notamment avec le licenciement soudain de son chef d'équipe, Otmar Szafnauer, juste avant le Grand Prix de Belgique. Pourtant, Gasly est resté calme et concentré. « Je suis heureux de poursuivre cette aventure avec Alpine », a-t-il déclaré.

À 27 ans, Pierre Gasly sera sans aucun doute sur la grille l'an prochain, prêt à relever de nouveaux défis et à continuer son ascension avec Alpine. Les perspectives pour 2024 sont encourageantes, et l'équipe s'apprête à franchir de nouveaux paliers grâce à une stratégie renforcée et des investissements ciblés.● C.V.H.

Malgré un début de saison difficile, Pierre Gasly a marqué son premier point de l'année à Monaco, ravivant ses espoirs de redresser la situation pour Alpine. Plus déterminé que jamais, il croit en une amélioration prochaine des performances de son écurie. Après avoir marqué ce point précieux, il a exprimé sa satisfaction : « Nous savions que Monaco serait une question d'opportunités. Nous avons réussi à saisir la chance dès les qualifications, décrochant la première Q3 de l'équipe lors de la journée la plus importante de l'année. Malgré le drapeau rouge qui a compromis notre stratégie en course, nous avons réussi à capitaliser et à marquer ce point. C'est encourageant pour l'équipe. »

Cependant, Gasly reconnaît la difficulté de la saison pour Alpine et reste réaliste : « C'est clairement plus compliqué qu'il n'y paraît. Ce n'est pas amusant de se battre pour des places en milieu de peloton alors que je devrais être à l'avant. Mais c'est un défi que je relève. Ma carrière n'a jamais été simple, et j'ai toujours dû me battre à chaque étape, que ce soit avant la F1 ou en y arrivant. Je sais pourquoi j'ai signé chez Alpine et ce que je veux accomplir. Il reste beaucoup à construire, et il y a du potentiel. Même si la voiture a des défauts cette saison, des évolutions positives sont visibles. »

Gasly reste optimiste et espère que l'équipe pourra redresser la situation rapidement pour rendre la saison plus positive. « Je crois en l'équipe et j'espère que nous pourrons inverser la tendance dans un futur proche, » conclut-il, confiant en l'avenir.



GASLY RÉAGIT AU DÉPART D'OCON CHEZ HAAS



La saison 2025 de Formule 1 s'annonce pleine de rebondissements avec plusieurs mouvements sur la grille. Après l'annonce surprenante du transfert de Lewis Hamilton chez Ferrari, c'est maintenant Esteban Ocon qui change d'équipe. Actuellement chez Alpine, il rejoindra Haas la saison prochaine. Son coéquipier chez Alpine, Pierre Gasly, a réagi à cette nouvelle avec optimisme.

L'année dernière, Alpine avait constitué une équipe 100 % française en recrutant Pierre Gasly aux côtés d'Esteban Ocon. Cependant, malgré leurs origines communes, la synergie attendue n'a pas été au rendez-vous, et les résultats de l'équipe ont déçu. Face à cette situation, Alpine a choisi de poursuivre avec Gasly, tandis qu'Ocon poursuivra sa carrière chez Haas. Gasly a réagi au transfert d'Ocon en soulignant que ce changement pourrait être bénéfique pour le jeune Ollie Bearman, nouveau coéquipier d'Ocon chez Haas. Bien qu'il soit un débutant en Formule 1, Gasly pense qu'avoir un pilote expérimenté comme Ocon à ses côtés sera un atout important pour lui. Sur un plan personnel, Gasly a exprimé sa satisfaction de voir qu'Ocon reste en F1, estimant qu'il mérite sa place parmi les 20 meilleurs pilotes du monde, peu importe leur relation en dehors de la piste.

Pierre Gasly est reconnu comme l'un des pilotes les plus talentueux de sa génération, avec une carrière marquée par des hauts et des bas. Né à Rouen en 1996, il s'est rapidement fait remarquer par ses performances en karting, avant de gravir les échelons des catégories inférieures. Après des débuts impressionnants en monoplace, il rejoint le programme de jeunes pilotes de Red Bull, un tremplin vers la Formule 1.

En 2014, Gasly rejoint le championnat de Formule Renault 3.5 et, bien qu'il ne remporte pas le titre, il se distingue suffisamment pour être promu en GP2. En 2016, il devient champion de GP2 avec l'écurie Prema, ouvrant la voie à ses débuts en Formule 1 l'année suivante avec Toro Rosso.

Sa carrière en Formule 1 prend un tournant en 2019, lorsque Red Bull le promeut dans l'équipe principale pour remplacer Daniel Ricciardo. Cependant, cette expérience s'avère difficile, et après des performances décevantes, Gasly est rétrogradé chez Toro Rosso. Malgré cette épreuve, il parvient à se ressaisir et à monter sur le podium au Brésil en 2019, prouvant sa capacité à surmonter les défis.

En 2020, Gasly écrit une page d'histoire en remportant le Grand Prix d'Italie à Monza avec AlphaTauri, devenant le premier pilote français à s'imposer en Formule 1 depuis 1996. Cette victoire confirme son statut de pilote exceptionnel, capable de briller même dans des circonstances difficiles.

En 2023, après plusieurs saisons chez AlphaTauri, Gasly rejoint Alpine, une écurie française. Avec son compatriote Esteban Ocon, il entame un nouveau chapitre de sa carrière, animé par l'ambition de se battre pour des podiums réguliers et, un jour, peut-être, de devenir champion du monde.

Pierre Gasly incarne la persévérance et la détermination, des qualités essentielles pour réussir au plus haut niveau du sport automobile. Malgré les revers, il a toujours su rebondir, prouvant qu'il a sa place parmi l'élite des pilotes de Formule 1. À seulement 27 ans, sa carrière promet encore de nombreux moments de gloire dans le futur.● C.V.H.





En juillet, cinq pilotes prometteurs de l'Alpine Academy ont été en action lors du Grand Prix d'Autriche. Victor Martins et Kush Maini ont disputé la septième manche du Championnat FIA de Formule 2, montrant leur détermination et leurs compétences dans une compétition acharnée. Parallèlement, Gabriele Minì, Nikola Tsolov et Sophia Flörsch ont participé à la sixième manche du Championnat FIA de Formule 3, se mesurant aux meilleurs jeunes talents du sport automobile. Cette participation au Grand Prix d'Autriche souligne l'engagement d'Alpine à former et soutenir la prochaine génération de champions.

L'ALPINE ACADEMY EN AUTRICHE
2 PODIUMS À SPIELBERG



Performances éblouissantes des pilotes de l'Alpine Academy en Autriche

Les pilotes de l'Alpine Academy ont brillé en Autriche avec des performances impressionnantes en Formule 3. Nikola Tsolov (ART Grand Prix) a remporté sa deuxième victoire de la saison lors du Sprint de samedi, tandis que Gabriele Minì (PREMA Racing) a décroché une deuxième place lors de la course principale renforçant ainsi sa position dans la course au titre. Nikola se hisse à la dixième place du classement général, et Gabriele se rapproche du leader, Luke Browning, avec seulement onze points de retard.

Sophia Flörsch (Van Amersfoort Racing) a réalisé sa meilleure performance en F3 cette saison, terminant onzième après avoir gagné huit positions lors de la course principale. En Formule 2, Victor Martins (ART Grand Prix) et Kush Maini (Invicta Racing) ont marqué des points dans le Sprint mais ont rencontré des difficultés lors de la course principale, démontrant néanmoins leur résilience.

Cette série de performances souligne le potentiel des pilotes de l'Alpine Academy et leur progression constante dans les championnats de F2 et F3.



VICTOR MARTINS (ART GRAND PRIX)

Essais:	5e
Qualifications:	13e
Sprint:	10e
Course longue:	11e
Classement:	17e

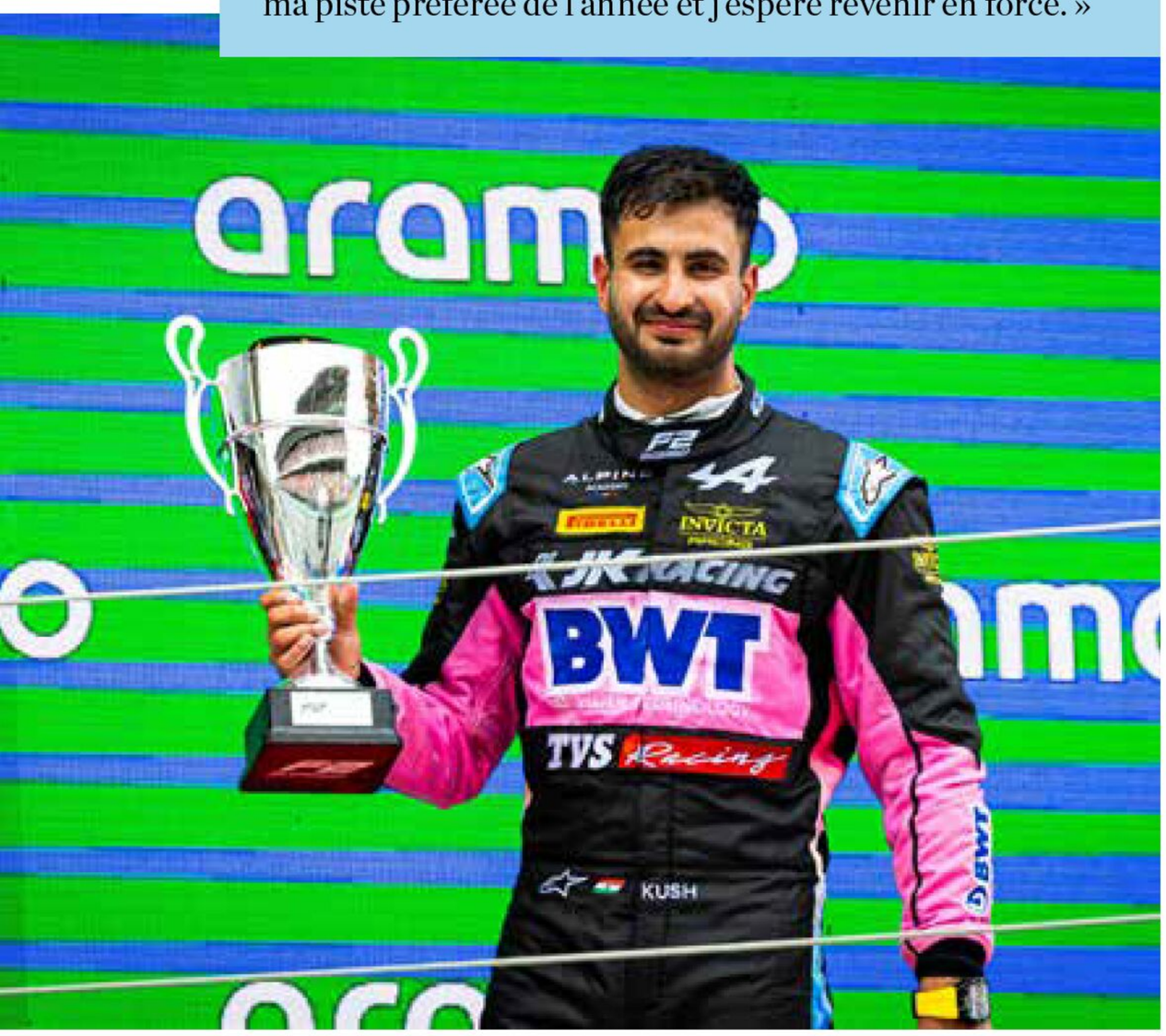
« On avait bien commencé avec un bon rythme aux essais libres. Nous étions régulièrement dans le top cinq et nous étions confiants après mon premier succès de la saison à Barcelone. Malgré un rythme toujours solide, les qualifications étaient piégeuses et nous avons malheureusement été confrontés à des problèmes compromettant notre résultat final et nous plaçant en dehors du top dix. Les deux courses étaient compliquées sur le plan des performances, où nous semblions bien en deçà de la concurrence, mais nous avons eu de belles batailles et beaucoup de temps de piste pour mieux comprendre la voiture et mes sensations à son volant. Nous devons nous concentrer sur les détails qui nous aideront à maximiser les prochains rendez-vous. Une nouvelle opportunité se présente à Silverstone, un circuit que j'adore et où j'ai signé ma première victoire en F2 l'an dernier. C'est une piste fantastique et l'endroit idéal pour rebondir et inscrire de gros points. » l'innovation et la mobilité durable.



Kush Maini (Invicta Racing)

Essais :	21e
Qualifications :	10e
Sprint :	7e
Course longue :	17e
Classement :	8e

« C'était un moment difficile en Autriche pour l'équipe et moi. C'est frustrant, car nous avons bien plus de potentiel, mais nous savons quelle direction prendre pour Silverstone. Nous devons travailler ensemble pour comprendre nos difficultés et rester concentrés pour l'avenir. Fort heureusement, la prochaine course arrive vite. Nous pouvons donc nous replonger immédiatement dans le travail pour résoudre tous nos soucis. J'ai hâte de courir sur ma piste préférée de l'année et j'espère revenir en force. »





Gabriele Minì (PREMA Racing)

Essais :	5e
Qualifications :	4e
Sprint :	6e
Course principale :	2e
Classement :	2e

« C'était un moment plutôt bon et ce dont nous avions besoin pour rebondir après Barcelone. Nous avions un excellent rythme d'entrée de jeu. C'était dommage de manquer la pole position en qualifications, mais le trafic ne nous a malheureusement pas permis de la prendre malgré notre rythme. Nous avons obtenu de gros points au Sprint avant de belles batailles en course principale. Nous avons hélas perdu la lutte pour la victoire, mais nous nous sommes battus dur pour conserver la deuxième place. Nous allons maintenant chercher à conserver cette régularité et à poursuivre notre dynamique à Silverstone. »



Nikola Tsolov (ART Grand Prix)

Essais :	14e
Qualifications :	10e
Sprint :	1er
Course principale :	6e
Classement :	10e

« C'était un excellent week-end en Autriche, avec une bonne récolte de points sur les deux courses. Avec la victoire et le meilleur tour du Sprint samedi avant de me battre pour la sixième place dimanche, je crois que l'on peut dire que j'ai connu mon meilleur week-end jusqu'ici cette saison en Formule 3. J'avais le rythme pour faire mieux en qualifications, mais le trafic ne nous a malheureusement pas permis de maximiser notre résultat. Mon objectif pour la prochaine épreuve à Silverstone sera de me concentrer sur de bonnes qualifications afin de pouvoir me battre pour le podium lors de la course principale le dimanche. »

Sophia Flörsch (Van Amersfoort Racing)

Essais :	21e
Qualifications :	19e
Sprint :	26e
Course principale :	11e
Classement :	23e

« Nous retirons des points positifs de l'Autriche, sur mon circuit préféré du calendrier. Nous sommes partis dix-neuvièmes des deux courses après quelques soucis et erreurs en qualifications. Le peloton était tellement serré tout le week-end que tout s'est joué sur d'infimes détails. J'ai pu me hisser au seizième rang à la fin du premier tour du Sprint. J'avais un rythme prometteur, mais nous avons dû changer l'aileron avant après un contact avec une autre voiture et cela nous a fait chuter au classement. Dimanche, nous avons pu signer notre meilleur résultat jusqu'ici cette saison en terminant onzièmes de la course principale, si près des points. Nous avons connu de superbes batailles pour finir à quatre dixièmes de seconde seulement de la dixième place. Cela s'annonce prometteur et nous chercherons à poursuivre sur cette lancée à Silverstone. »● C.V.H.





FORMULE 1 : RENAULT MET FIN À SES ACTIVITÉS DE MOTORISATION, QUEL FUTUR POUR ALPINE EN 2026 ?

Depuis 1977, Renault a été un acteur majeur dans le domaine de la motorisation en Formule 1. Toutefois, le constructeur français a décidé de mettre un terme à cette activité à la fin de la saison 2025. Alors que l'écurie sportive Alpine peine à atteindre les performances escomptées, plusieurs sources indiquent que Mercedes pourrait prendre le relais en fournissant les moteurs à Alpine à partir de 2026.





ALPINE DIT ADIEU AUX MOTEURS RENAULT EN F1

La nouvelle n'est plus une rumeur : dès 2026, les monoplaces de Formule 1 d'Alpine ne seront plus équipées de moteurs Renault. Cette décision survient à la veille de l'introduction d'un nouveau règlement technique. Selon *Les Échos*, cette annonce se fait dans un contexte de contre-performance persistante pour l'écurie Alpine, dont les changements incessants depuis deux ans n'ont pas encore conduit à des améliorations notables.

UNE LONGUE HISTOIRE DE MOTEURS RENAULT EN F1

Renault a marqué son entrée en Formule 1 en 1977 en introduisant le turbo, deux ans avant de remporter sa première victoire avec Jean-Pierre Jabouille. Au fil des années, la marque au losange a fourni des moteurs à de nombreuses écuries, notamment Lotus, Ligier, Tyrrell, ainsi que Williams et Benetton. Grâce à Renault, ces équipes ont remporté des championnats dans les années 1990 avant que la marque ne s'impose elle-même en 2005 et 2006 avec Fernando Alonso. Plus récemment, Renault a connu du succès en tant que motoriste pour Red Bull et Sebastian Vettel dans les années 2010.

LES PERFORMANCES DÉCEVANTES D'ALPINE

Depuis son retour en tant qu'écurie en 2016, d'abord sous le nom Renault puis Alpine, les résultats ont été en deçà des attentes. La victoire d'Esteban Ocon au Grand Prix de Hongrie en 2021 est restée une rare exception. La saison 2024 est particulièrement catastrophique, poussant le groupe français à revoir son équipe sportive. Après le recrutement de nouveaux dirigeants, le retour du controversé Flavio Briatore comme conseiller exécutif et la séparation avec Ocon, Renault a pris la décision radicale d'abandonner la motorisation en F1.

UN TOURNANT À VIRY-CHÂTILLON

L'écurie Alpine/Renault a fonctionné comme une entité à deux têtes, avec les activités liées aux moteurs concentrées à Viry-Châtillon (France) et le développement des châssis à Enstone (Angleterre). Cette séparation des responsabilités compliquait la gestion. Selon *Les Échos*, Renault prévoit de proposer des reconversions aux employés de Viry-Châtillon, tant pour Alpine que pour d'autres divisions du groupe.

L'AVENIR DES COMPÉTITIONS ET LES PROJETS FUTURS

Les autres activités de compétition, telles que l'endurance, ne sont pas concernées par cette décision. Certaines installations utilisées pour la F1 seront réorientées vers le développement de moteurs à hydrogène ou électriques, qui seront bientôt utilisés dans la gamme routière d'Alpine. Cette décision de cesser le développement de moteurs thermiques pour la F1 semble s'inscrire dans une stratégie plus large de transition énergétique. Néanmoins, elle pourrait être perçue comme une remise en question pour Renault, qui continue de vendre des voitures équipées de moteurs thermiques à l'échelle mondiale.

VERS UNE COLLABORATION AVEC MERCEDES EN 2026 ?

Selon L'Équipe, les monoplaces Alpine pourraient être équipées de moteurs Mercedes à partir de 2026. *Motorsport.com* ajoute que cette collaboration pourrait également inclure la fourniture de boîtes de vitesses et de suspensions arrière. Cette initiative, soutenue par Flavio Briatore, aurait déjà conduit à des visites discrètes d'ingénieurs Alpine au centre de développement moteur de Mercedes. La collaboration avec Mercedes pourrait offrir un bon rapport coût/performance et permettre de maintenir l'activité des motoristes en compensant l'arrêt du partenariat avec Aston Martin, qui se tournera vers Honda. L'accord avec Alpine reste encore à officialiser. ● M.L.

L'ALPINE ACADEMY EN BELGIQUE : DES HAUTS ET DES SPA

Fin juillet 2024, Gabriele Minì a obtenu son cinquième podium de la saison en Championnat FIA de Formule 3 dans le cadre du Grand Prix de Belgique. Deuxième du Sprint, l'Italien jouera le titre lors de la finale fin août en Italie. Gabriele connaissait plus de défis en course principale, où il remontait au treizième rang après un accrochage avec Arvid Lindblad le faisant rétrograder en queue de peloton. Il occupe désormais la deuxième position du classement général, à un point seulement de son compatriote Leonardo Fornaroli. En parallèle, Sophia Flörsch (Van Amersfoort Racing) voyait son dimanche être écourté par un contact après avoir fini dix-neuvième du Sprint.
En Championnat FIA de Formule 2, Victor Martins (ART Grand Prix) rencontrait un problème technique l'empêchant de signer un temps en qualifications. Parti du fond de grille, le Français gagnait dix places pour se classer treizième du Sprint avant d'être la victime collatérale d'un incident devant lui en course longue. De son côté, Kush Maini (Invicta Racing) se classait treizième samedi, puis quinzième dimanche.



Gabriele Mini (PREMA Racing)

Essais : 15e / Qualifications : 11e / Sprint : 2e / Course principale : 13e / Classement : 2e

« Ce n'était pas un week-end facile en Belgique. Nous manquions de rythme en qualifications, ce qui nous a mis juste en dehors du top dix. C'était toutefois bien d'être dans les douze premiers pour partir aux avant-postes de la grille partiellement inversée du Sprint. Nous avons pu gagner quelques points pour nous maintenir dans la lutte pour le titre. Nous avons joué de malchance en course principale avec un tête-à-queue. »



Kush Maini (Invicta Racing)

Essais : 19e / Qualifications : 12e / Sprint : 13e / Course longue : 15e / Classement : 9e

« C'était un week-end difficile à Spa-Francorchamps. Nous avons eu du mal à tout mettre bout à bout pour obtenir les résultats espérés, mais nous allons travailler dur durant la pause estivale pour retrouver la place qui est la nôtre. Nous sommes déjà rivés sur Monza. »



Victor Martins (ART Grand Prix)

Essais : 2e / Qualifications : NC / Sprint : 12e / Course longue : abandon / Classement : 12e

« La Belgique était une opportunité manquée de poursuivre sur la dynamique de Budapest. Malheureusement, nous avons rencontré un problème technique ruinant notre week-end puisque nous sommes partis du fond de grille pour les deux courses. Les conditions météorologiques ont corsé le défi pour le Sprint, mais nous avons pu gagner dix places. C'était frustrant, car nous avions l'occasion de terminer sur une bonne note avant la pause estivale, mais nous savons de quoi nous sommes capables. Nous travaillons dur depuis le début de la saison et nous arrivons petit à petit à montrer nos performances. Nous devons maintenant prendre le temps de nous ressourcer et de nous détendre avec nos amis, nos proches et nos familles avant de revenir plus forts pour la suite de la saison. »

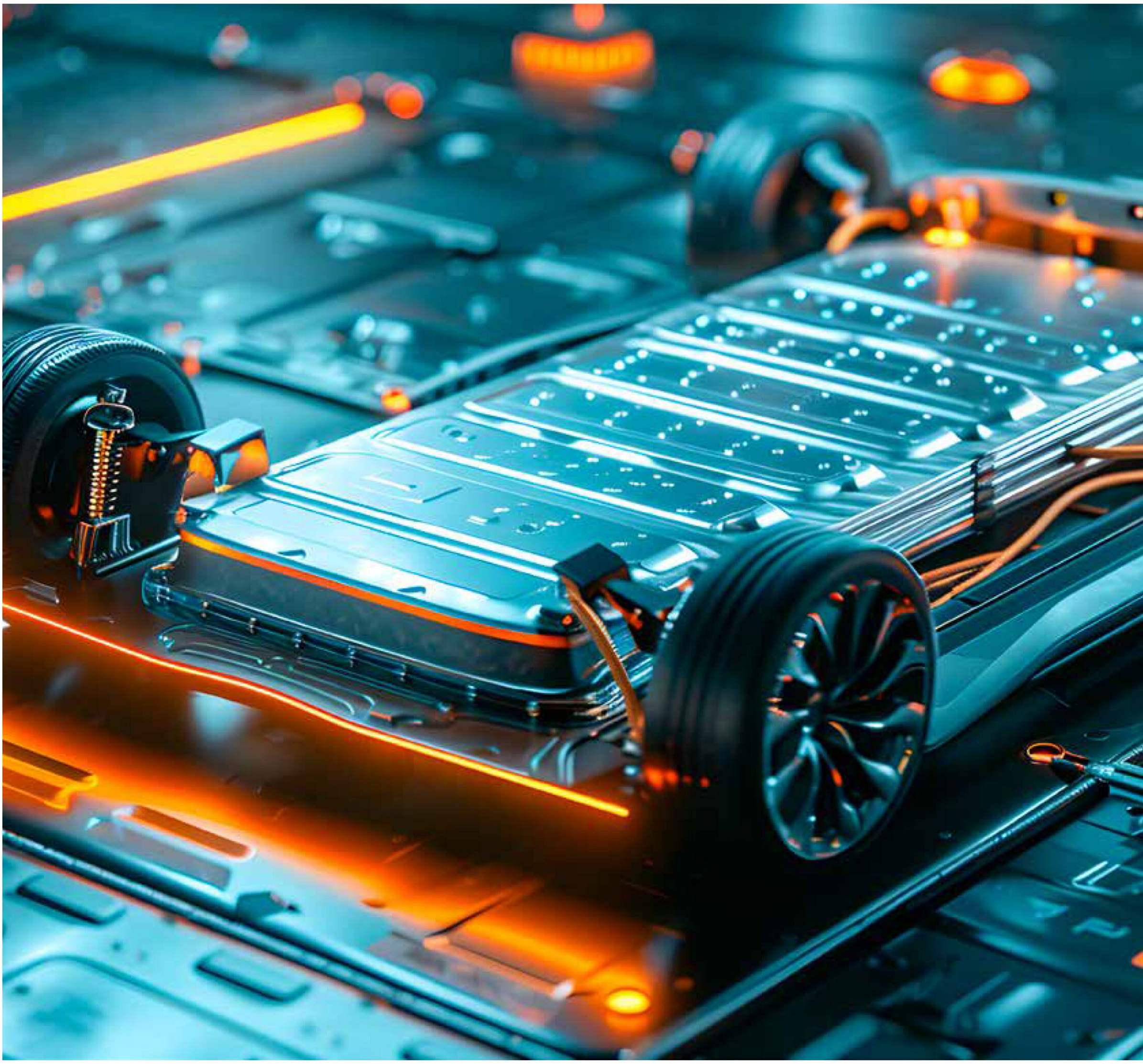


Sophia Flörsch (Van Amersfoort Racing)

Essais : 19e / Qualifications : 19e / Sprint : 19e / Course principale : abandon / Classement : 28e

« C'était un week-end piégeux à Spa-Francorchamps. Nous semblions bien placés lors du premier run en qualifications, mais un problème technique sur ma voiture m'a hélas empêchée de suivre nos procédures de mise en chauffe comme nous l'aurions souhaité. Cela a affecté notre résultat final. En partant de la dix-neuvième place, nous avons essayé de faire de notre mieux sur les deux confrontations, mais nous n'avons pas réussi à remonter dans le Sprint. Même si nous avons pu nous hisser au seizième rang en course longue, un contact a mis prématurément fin à nos efforts dimanche. Profitons de la pause estivale pour nous recentrer sur nous-mêmes et revenir avec un esprit clair et apaisé pour la finale. »

RENAULT, DACIA ET ALPINE : VERS L'ADOPTION DES BATTERIES LFP POUR LES FUTURS MODÈLES



À partir de 2026, Renault intégrera des batteries LFP (lithium-fer-phosphate) dans une grande partie de ses futurs véhicules électriques. Moins coûteuses que les batteries NMC actuelles, ces nouvelles unités seront d'abord disponibles sur le modèle Twingo. Cette technologie ne sera pas exclusive aux modèles d'entrée de gamme, mais sera également adoptée par Alpine.



RENAULT MISE SUR LES BATTERIES LFP DÈS 2026

À travers sa filiale Ampere, Renault annonce l'arrivée prochaine des batteries au lithium fer phosphate (LiFePO4 ou LFP) dans plusieurs de ses véhicules électriques, avec la future Twingo comme première bénéficiaire. Pour réduire les coûts tout en élargissant son portefeuille de voitures « zéro émission », Renault s'approvisionnera auprès de deux fabricants asiatiques : LG (Corée du Sud) et CATL (Chine). LG produira ses cellules en Pologne, tandis que CATL le fera en Hongrie.

LFP : UNE TECHNOLOGIE AVANTAGEUSE POUR L'ENTRÉE DE GAMME

Les batteries LFP, moins chères à produire que les modèles NMC (nickel-manganèse-cobalt), permettent de proposer des véhicules électriques à des prix plus compétitifs et/ou avec des marges plus élevées. En revanche, elles présentent une densité énergétique inférieure, ce qui se traduit par une autonomie réduite pour la même quantité d'énergie. Elles seront donc principalement utilisées dans des modèles d'entrée de gamme, mais aussi dans certains véhicules plus sportifs. La Twingo IV sera équipée d'une batterie LFP fournie par CATL, contribuant à un tarif de base d'environ 20 000 €. La R5, prévue pour 2025, sera disponible en version NMC à 25 000 €, avec une version LFP pour une entrée de gamme plus accessible. La R4 devrait également bénéficier de cette technologie.

DES BATTERIES LFP POUR RENAULT ET ALPINE

À terme, plusieurs modèles de Renault et Alpine seront proposés avec des batteries LFP. « Cette technologie économique est pertinente pour tous types de véhicules. Elle sera utilisée dans des batteries de 60 kWh ou moins. Pour une autonomie supérieure à 500 km avec une batterie de 90 kWh, le LFP n'est pas idéal car la batterie deviendrait trop lourde », explique-t-on chez Renault.

OPTIMISATION DE L'ESPACE AVEC DES CELLULES SOUPLES

LG développe pour Renault des cellules de batterie LFP de type pouch (enveloppe souple), intégrées directement dans le pack sans nécessiter de modules séparés. Cette approche, plus économique, nécessite un contrôle rigoureux en raison de l'expansion thermique de l'enveloppe. Selon Renault, cette méthode permet d'augmenter la densité énergétique à volume égal en réduisant de moitié la différence par rapport aux batteries NMC, sans nécessiter de modifications de la plateforme.

RÉDUCTION DES COÛTS GRÂCE À L'INTÉGRATION

La diminution du nombre de pièces permet de réduire les coûts de production. Renault prévoit une réduction de 20 % des coûts de ses véhicules électriques dans les dix-huit mois à venir, soit la moitié de l'objectif de réduction de 40 % pour 2028. Dacia, comme Renault et Alpine, adoptera également les batteries LFP, en commençant par la version électrique de la prochaine Sandero en 2028. Les batteries LFP complèteront les cellules NMC fournies par LG (Pologne), Envision (France) et Verkor (France). En 2025, Renault inaugurera un laboratoire dédié au développement de cellules de batteries à Lardy, dans l'Essonne. Cependant, le groupe souligne qu'il ne deviendra pas un fabricant de cellules à l'échelle industrielle. ● M.L.

Le Championnat du Monde FIA d'Endurance fait escale à São Paulo, marquant le début de la deuxième moitié de la saison 2024. Après une performance écourtée aux 24 heures du Mans, l'équipe Alpine Endurance Team poursuit son parcours avec une détermination renouvelée, prête à relever les défis et à tirer des enseignements précieux de chaque course.

ALPINE A424 À LA DÉCOUVERTE DU CIRCUIT D'INTERLAGOS AU BRÉSIL

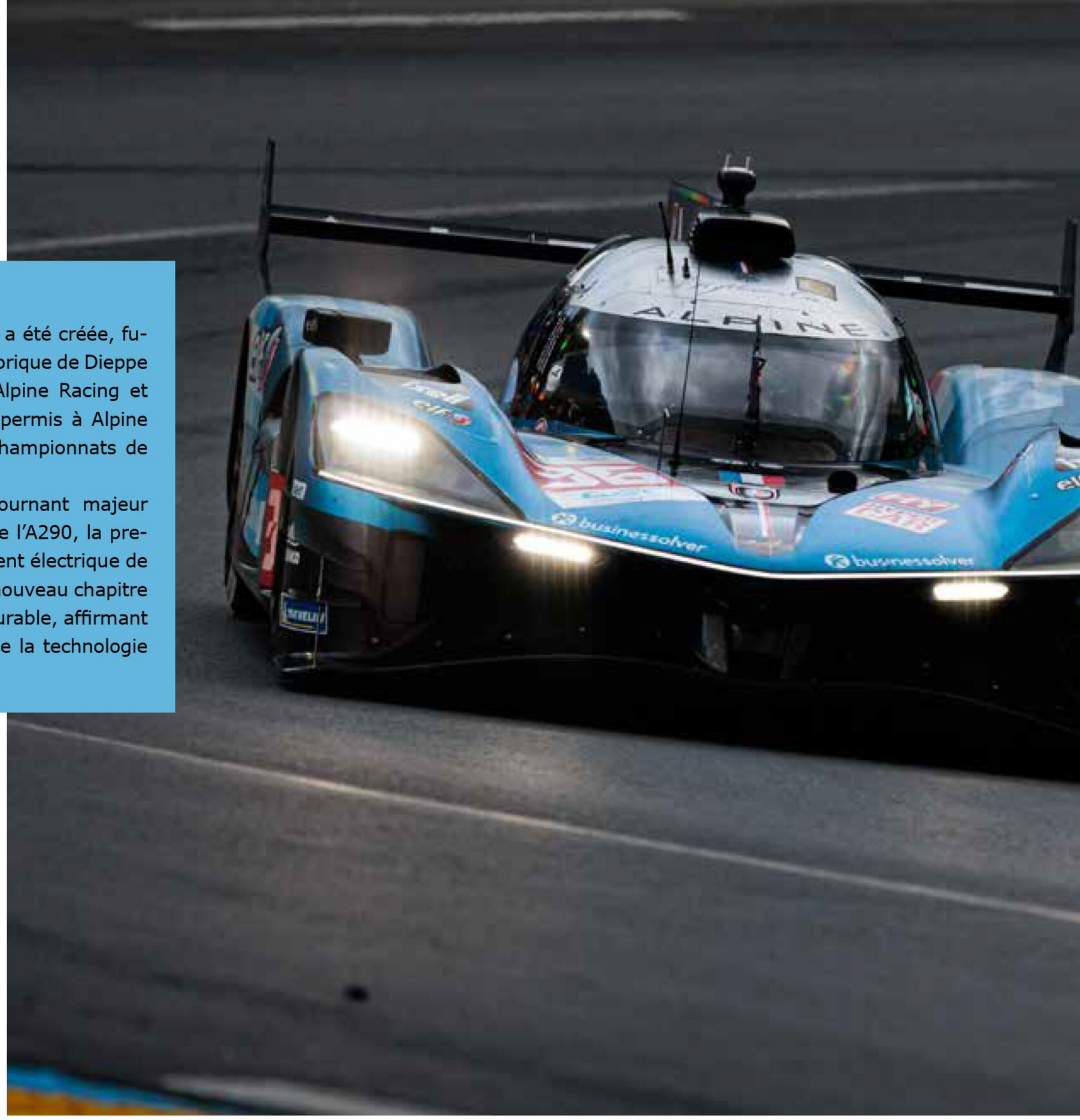
Depuis le début de la saison en FIA WEC, l'Alpine Endurance Team s'engage avec rigueur et détermination dans son parcours d'apprentissage, cherchant constamment à améliorer ses performances et à tirer des leçons de chaque course.

Depuis le début de la saison en FIA WEC, l'équipe Alpine a dû relever de nombreux défis. Après les manches d'ouverture au Qatar, à Imola, à Spa-Francorchamps, et au Mans, le championnat se poursuit maintenant en Amérique du Sud pour les 6 Heures de São Paulo, une première depuis 2014. Le circuit d'Interlagos, situé au sud de São Paulo, est réputé pour ses dénivelés impressionnants, ses virages techniques et ses longues phases d'accélération. Ce tracé exigeant met à rude épreuve les pneumatiques et la mécanique des voitures, surtout dans un climat aussi changeant que celui de São Paulo, où la météo peut passer de la pluie au soleil en un instant. ● M.L.

Les origines

En 2021, la Business Unit Alpine a été créée, fusionnant l'héritage de l'usine historique de Dieppe avec l'expertise des équipes d'Alpine Racing et d'Alpine Cars. Cette synergie a permis à Alpine de participer avec succès aux championnats de Formule 1 et d'Endurance.

L'année 2024 représente un tournant majeur pour Alpine avec le lancement de l'A290, la première citadine sportive entièrement électrique de la marque. Ce modèle ouvre un nouveau chapitre dans l'innovation et la mobilité durable, affirmant la position d'Alpine à la pointe de la technologie et de la performance.



LE CIRCUIT D'INTERLAGOS : L'ÉPICENTRE DU SPORT AUTOMOBILE BRÉSILIEN

Situé au sud de São Paulo, le circuit d'Interlagos est célèbre pour accueillir le prestigieux Grand Prix du Brésil du Championnat du Monde FIA de Formule 1.





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.



Depuis le début de la saison en FIA WEC, l'équipe Alpine a dû relever de nombreux défis. Après les manches d'ouverture au Qatar, à Imola, à Spa-Francorchamps, et au Mans, le championnat se poursuit maintenant en Amérique du Sud pour les 6 Heures de São Paulo, une première depuis 2014. Le circuit d'Interlagos, situé au sud de São Paulo, est réputé pour ses dénivelés impressionnants, ses virages techniques et ses longues phases d'accélération. Ce tracé exigeant met à rude épreuve les pneumatiques et la mécanique des voitures, surtout dans un climat aussi changeant que celui de São Paulo, où la météo peut passer de la pluie au soleil en un instant. Cette étape marque un véritable test pour l'équipe Alpine, qui doit ajuster sa stratégie et ses réglages en permanence pour faire face à ces conditions imprévisibles. L'adaptation rapide et la résilience seront essentielles pour maintenir une performance compétitive sur ce circuit légendaire.

Les pilotes Charles Milesi, Ferdinand Habsburg et Paul-Loup Chatin dans l'A424 n°35, ainsi que Nicolas Lapierre, Mick Schumacher et Matthieu Vaxiviere dans la n°36, sont déterminés à faire briller les couleurs d'Alpine durant le week-end de fête nationale française. L'équipe misera sur l'expérience de Nicolas Lapierre, vainqueur à São Paulo en 2012, et sur les connaissances de Matthieu Vaxiviere et Mickael Schumacher pour guider le trio de la n°35, qui découvrira ce circuit pour la première fois. Lapierre et Vaxiviere apporteront leur expertise et leur compréhension du tracé, tandis que Schumacher apportera son talent et son énergie pour soutenir l'effort collectif. L'Alpine Endurance Team se fixe pour objectif de maximiser chaque opportunité d'apprentissage et de perfectionner leur Hypercar, l'Alpine A424. Le programme d'essais débutera avec deux sessions de 90 minutes chacune. Une dernière session d'une heure précédera les qualifications et l'Hyperpole. La course, verra les Alpine A424 n°35 et n°36 se mesurer à dix-sept autres Hypercars dans une compétition acharnée.

Les pilotes et l'équipe sont déterminés à optimiser la performance de l'Alpine A424 en vue de cette nouvelle épreuve du championnat FIA WEC, démontrant leur résilience et leur capacité d'adaptation face aux défis du circuit d'Interlagos.

« Découvrir un nouveau circuit, surtout un tracé aussi emblématique qu'Interlagos, est toujours excitant, d'autant plus dans un pays aussi passionné par le sport automobile que le Brésil. Interlagos est un circuit à l'ancienne, très différent de ceux auxquels nous avons été confrontés cette saison. Les dénivelés rendent les zones de freinage particulièrement complexes, les pilotes devront donc être très à l'aise avec l'équilibre de la voiture. Les nombreuses montées et dévers promettent des réaccélérations intéressantes. Ce tracé mettra également à rude épreuve les pneumatiques, surtout à l'arrière droit. Le climat capricieux de São Paulo, avec ses changements soudains, ajoute une couche supplémentaire de défi. Nous avons hâte de reprendre la course pour retrouver notre dynamique positive et démontrer notre potentiel après Le Mans. Nous avons travaillé dur pour identifier et corriger nos problèmes, et nous sommes prêts à tout donner ».

● M.L.



JOGO BONITO ET BELLES BATAILLES POUR ALPINE ENDURANCE TEAM À SÃO PAULO



Lors des 6 Heures de São Paulo, le classement final a vu Toyota Gazoo Racing n°8 remporter la course, suivi de Porsche Penske Motorsport n°6 et n°5. Alpine Elf Endurance Team a terminé en dixième position avec la voiture n°36 et en douzième position avec la voiture n°35. Ces résultats marquent un pas en avant pour Alpine dans le Championnat du Monde d'Endurance, bien que des défis restent à relever.

PHILIPPE SINAULT, TEAM PRINCIPAL ALPINE ENDURANCE TEAM

Philippe Sinault, Team Principal d'Alpine Endurance Team, a exprimé sa satisfaction quant à la performance de l'équipe : « Nous devions envoyer un signal après les 24 heures du Mans et initier une dynamique positive. Terminer la course avec nos deux voitures, bien que nous ayons fini dixièmes et douzièmes après six heures de combat intense, est un bon signe. Nous avons acquis de nombreuses informations utiles, notamment sur les pneumatiques, et nous allons les appliquer pour être plus compétitifs à Austin. »

NICOLAS LAPIERRE

Nicolas Lapierre a également partagé son ressenti sur la course : « C'était une course sans faute dans l'ensemble, mais nous avons manqué un peu de rythme à certains moments, et le choix des pneumatiques était délicat en raison des températures chaudes. Ce premier point pour notre équipage est encourageant, mais nous devons continuer à analyser notre performance pour progresser à la rentrée. »

MICK SCHUMACHER

Mick Schumacher, quant à lui, a exprimé sa satisfaction : « J'ai pris beaucoup de plaisir aujourd'hui avec une course propre, beaucoup de roulage et de belles batailles. Nous avons inscrit notre premier point de la saison, mais nous savons que nous pouvons faire encore mieux. Il reste beaucoup à faire avant Austin, et nous devons encore progresser dans de nombreux domaines. »



L'équipe Alpine Endurance Team célèbre sur le podium après une performance remarquable lors du championnat du monde d'endurance FIA WEC 2024. Les pilotes Nicolas Lapierre, Matthieu Vaxiviere, Charles Milesi et Paul-Loup Chatin sont au centre de la photo, fiers de leur succès dans la catégorie Hypercar, marquant un moment clé de la saison.

CLASSEMENTS

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES PILOTES HYPERCAR

1. Estre / Lotterer / Vanthoor	117 points
2. Fuoco / Molina / Nielsen	98 points
3. de Vries / Kobayashi	95 points
15. Chatin / Milesi	11 points
18. Habsburg	9 points
25. Lapierre / Schumacher / Vaxiviere	1 point
26. Gounon	0 point

6 HEURES DE SÃO PAULO

1. Toyota Gazoo Racing	n°8
2. Porsche Penske Motorsport	n°6
3. Porsche Penske Motorsport	n°5
10. Alpine Elf Endurance Team	n°36
12. Alpine Elf Endurance Team	n°35



MATTHIEU VAXIVIERE

Matthieu Vaxiviere a souligné les défis rencontrés : « C'était l'une des courses les plus dures de ma carrière, d'autant plus que j'étais malade. Malgré cela, l'équipe a fait un excellent travail, ce qui nous a permis de prendre notre premier point avec la n°36. Nous devons encore beaucoup travailler pour comprendre, développer et améliorer la voiture en vue de la prochaine course à Austin. »

PAUL-LOUP CHATIN

Paul-Loup Chatin a noté les aspects positifs de la course : « Nous avons montré de belles choses, notamment en étant réactifs sur le plan de la stratégie. Malheureusement, nous avons perdu le top dix à cause de mon erreur en début de course, mais je suis fier de la réactivité de l'équipe. Nous avons su nous adapter aux conditions de piste, ce qui est essentiel pour notre phase d'apprentissage. »

FERDINAND HABSBURG

Ferdinand Habsburg a exprimé une certaine déception tout en restant optimiste : « Découvrir le Brésil dans le cadre du Championnat du Monde FIA d'Endurance a été une expérience agréable, même si le résultat est un peu décevant. Nous avions le potentiel pour être dans le top dix, mais nous avons manqué les points. Cependant, je suis content d'avoir terminé ma première course complète depuis mon retour de convalescence, ce qui nous donne un excellent coup de pouce pour la rentrée au Texas. »

CHARLES MILESI

Enfin, Charles Milesi a fait le point sur la course : « Nous avons commis de petites erreurs, mais la dixième place était le meilleur résultat possible et je suis content que la n°36 ait pu l'atteindre. En qualifications, je n'ai pas pu faire ce que je voulais, mais nous avons un mois et demi pour nous préparer pour Austin, où nous espérons être dans le rythme dès le début. »● C.V.H.

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS HYPERCAR

1. Porsche	126 points
2. Toyota	122 points
3. Ferrari	109 points
5. Alpine	25 points

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE DES CONSTRUCTEURS HYPERCAR

1. Porsche	126 points
2. Toyota	122 points
3. Ferrari	109 points



Alpine lance les commandes de sa nouvelle A290 en France, avec un prix de départ de 38 700 € TTC. Ce modèle 100 % électrique incarne la sportivité et l'agilité, tout en restant fidèle au savoir-faire français de la marque.



Avec le lancement de l'A290, Alpine marque le début d'une nouvelle ère : celle de la sportivité électrique, à la manière Alpine. Ce modèle incarne parfaitement les trois piliers fondateurs de la marque : performance, agilité et légèreté, tout en mettant en avant le savoir-faire français qui fait la renommée d'Alpine. L'A290 ouvre la voie à l'univers Alpine pour une nouvelle génération, s'imposant comme l'entrée de gamme du Dream Garage 100 % électrique de la marque. Elle sera bientôt rejointe par un C-Crossover GT et une nouvelle version de l'A110, renforçant l'engagement d'Alpine dans l'avenir de la mobilité sportive et durable.

L'A290 : la sportivité électrique selon Alpine

L'A290 incarne la vision d'Alpine de la sportivité électrique. Avec ses proportions musclées et un poids limité à 1 479 kg, elle reste fidèle à l'ADN de la marque : performance, agilité, et pilotage instinctif. Grâce à un couple de 300 Nm, elle passe de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes. Son train arrière multibras et ses 4 butées hydrauliques assurent une conduite sportive et confortable. Compacte avec une longueur de 3 990 mm et un coffre de 326 litres, cette citadine 5 portes et 5 places combine dimensions réduites et praticité.

Un design Alpine aux racines sportives

L'A290 se distingue par sa signature lumineuse full LED en double X, hommage aux feux longue portée des voitures de rallye. Ses voies élargies et ses lignes musclées renforcent son allure sportive. Certains éléments, comme le bouclier avant et le diffuseur arrière, rappellent l'A110, tout comme les étriers de freins avant monoblocs Brembo à 4 pistons. Dotée de jantes de 19 pouces et d'une carrosserie biton avec toit noir, l'A290 est disponible en quatre couleurs : Noir Profond, Bleu Alpine Vision, Gris Tornade Mat et Blanc Nival.



L'Alpine A290, nouvelle petite sportive 100 % électrique, est disponible en deux versions : l'une de 180 ch et l'autre de 220 ch. Équipée d'une batterie de 52 kWh, elle offre une autonomie allant jusqu'à 380 km selon le cycle WLTP.



La gamme de l'Alpine A290 se décline en quatre versions : l'A290 GT, l'A290 GT Premium, l'A290 GT Performance, et l'A290 GTS.

L'A290 GT : la première marche de l'univers Alpine

L'A290 GT, dotée d'une puissance de 180 ch et d'une batterie de 52 kWh, se distingue par ses pneus Michelin Sport EV et ses jantes alliage 19 pouces Iconic, fournis de série. Elle est équipée d'un chargeur embarqué AC 11 kW bidirectionnel et supporte la charge rapide DC jusqu'à 100 kW. L'intérieur arbore une ambiance bleue avec des sièges en tissu enduit, un volant sport en cuir Nappa, et un drapeau tricolore sur le tableau de bord. Les sièges chauffants, vitres surteintées, climatisation automatique, et éclairage d'ambiance sont inclus de série. Côté connectivité, le système Alpine Portal est intégré dans un écran 10,1 pouces avec Google Automotive Services. L'offre comprend également un régulateur de vitesse adaptatif et une caméra de recul.
Prix France : à partir de 38 700 € TTC



À l'intérieur, le cockpit mêle sportivité et raffinement. Selon la version, on trouve une sellerie mixte textile enduit/tissu bleu ou cuir Nappa biton Gris Evee/Bleu Profond, ainsi qu'une planche de bord biton avec rétroéclairage A290. La console centrale, inspirée de l'A110, intègre les commandes de transmission RND. Le volant sport à trois branches inclut les boutons RCH (Recharge) et OV (Overtake), empruntés à la Formule 1.
L'A290 est équipée des dernières technologies de sécurité, offrant jusqu'à 26 aides à la conduite pour simplifier la conduite, les manœuvres de parking, et assurer la sécurité des occupants.



En France, l'A290 bénéficie d'un bonus écologique de 4 000 € et est également disponible en leasing à partir de 290 €/mois.





Pour marquer le lancement, Alpine propose une série limitée à 1955 exemplaires appelée « Première Édition ». Cette édition spéciale souligne le caractère exclusif de l'A290, une citadine électrique résolument sportive et survoltée.



L'A290 GT Performance : puissance et conduite sportive

L'A290 GT Performance, équipée d'un moteur électrique de 220 ch, passe de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et atteint une vitesse maximale de 170 km/h. Elle se distingue par ses étriers de freins avant Brembo Rouge Racing et ses pneus Michelin Pilot Sport 5. Son design dynamique est accentué par des éléments noirs chromés, tels que les monogrammes Alpine et l'emblème A fléché sur les ailes avant, ainsi que par des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement. Axée sur la performance, elle intègre l'Alpine Telemetrics, un système de télémétrie qui permet d'analyser et d'optimiser les performances du véhicule, tout en offrant des défis et un coaching inspirés du gaming pour exploiter pleinement le potentiel de la voiture.
Prix France : à partir de 41 700 € TTC

L'A290 GTS : le meilleur des deux mondes

L'Alpine A290 GTS incarne le parfait équilibre entre raffinement et sportivité. Elle combine les équipements de l'A290 GT Premium avec la motorisation la plus puissante de 220 ch. Ce modèle se distingue par ses jantes 19 pouces Snowflakes noires et ses étriers de freins avant Brembo Rouge Racing. Parmi les équipements notables, on retrouve le système audio haute-fidélité Devialet, des pneus Michelin Pilot Sport 5, une harmonie intérieure biton en cuir Nappa, ainsi que l'Alpine Telemetrics Premium.
Prix France : à partir de 44 700 € TTC





Une Première Édition de l'A290 GTS proposée à 1 955 exemplaires sur l'ensemble de ses pays de commercialisation

Alpine marque le lancement de l'A290 avec une série limitée baptisée A290 Première Édition, proposée à seulement 1 955 exemplaires en hommage à l'année de création de la marque par Jean Rédélé. Basée sur la version haut de gamme GTS, cette édition spéciale est équipée d'un moteur de 220 ch et d'une batterie de 52 kWh offrant une autonomie allant jusqu'à 380 km WLTP. Grâce à son couple de 300 Nm, elle atteint les 100 km/h en 6,4 secondes.
La Première Édition se distingue par une teinte Noir Profond, soulignée par un jonc de toit bleu et des étriers de freins bleus. L'intérieur, en cuir Nappa, intègre un système audio haute-fidélité Devialet de 615 W avec 9 haut-parleurs. Les jantes 19 pouces Snowflakes en noir brillant sont équipées de pneus Michelin Pilot Sport 5. Pour souligner l'exclusivité de cette série, une plaque numérotée « Première Édition 1 out of 1955 » et des tapis de sol spécifiques « Première Édition » sont inclus.

L'A290 Première Édition peut recevoir 3 livrées exclusives :

L'A290 Première Édition est proposée avec trois livrées optionnelles exclusives, chacune offrant un design unique :
• **PREMIÈRE ÉDITION BETA :** Inspirée du show-car de l'A290, cette version se distingue par une carrosserie biton Blanc Nival avec un toit noir, des strippings exclusifs, des jantes 19 pouces Iconic diamantées avec centres de roues bleus. Les monogrammes et emblèmes Alpine sont en Bleu anodisé mat.
• **PREMIÈRE ÉDITION LA BLEUE :** Arborant une carrosserie biton Bleu Alpine Vision avec un toit noir, cette version inclut des strippings exclusifs, des étriers de freins rouges, des centres de roues bleus, et des jantes 19 pouces Snowflakes diamantées avec des disques aéro.
• **PREMIÈRE ÉDITION LA GRISE :** Dotée d'une carrosserie biton Gris Tornade Mat avec un toit noir, elle présente des strippings exclusifs, des étriers de freins et centres de roues bleus, ainsi que des jantes 19 pouces semi-diamantées.
Prix France : à partir de 46 200 € TTC

ALPINE A290, LA COPIE DE LA RENAULT 5 ÉLECTRIQUE

Alpine présente une voiture électrique baptisée A290. Cette petite citadine électrique se positionne aux alentours de 40 000 € en France.

Après le succès de l'A110, Alpine a marqué les esprits avec l'A290, son premier modèle 100 % électrique. Bien que partageant la base technique de la nouvelle Renault 5 et fabriquée sur la même ligne de production à Douai, l'A290 se distingue par son design inspiré des voitures de rallye. Sous le capot, elle embarque le moteur électrique de la Mégane e-Tech et du nouveau Scénic. Bien que ces modèles ne soient pas réputés pour leur sportivité, l'A290, grâce à son poids limité à 1 479 kg, bénéficie d'un excellent rapport poids/puissance. Le châssis a été retravaillé, les suspensions sont dérivées de l'A110, et des barres antiroulis ont été ajoutées, faisant de l'A290 une citadine sportive prête à affronter aussi bien les pistes que les routes sinueuses. La version 220 ch promet un 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et une vitesse maximale de 170 km/h, avec une autonomie pouvant atteindre 380 km. Avant les premières sessions d'essai, la comparaison avec la Renault 5 est inévitable, même si cette dernière semble actuellement plus axée sur son positionnement marketing que sur ses performances sur route. ● I. G.



LE BERCEAU MOTEUR A ÉTÉ ENTIÈREMENT REVU, LES SUSPENSIONS SONT CELLES DE L'A110, ET DES BARRES ANTIROULIS ONT ÉTÉ AJOUTÉES.

Afin de garantir que la future citadine électrique A290 incarne l'agilité et le plaisir de conduite emblématiques de l'A110, Alpine Cars s'est associé à Michelin pour développer une gamme de pneus spécialement conçue pour ce modèle. Philippe Mérimée, chef de service mise au point liaison au sol chez Alpine, et Frédéric Brigaud, manager de compte technique Michelin pour Alpine, décrivent cette collaboration comme profondément fusionnelle. Leur partenariat repose sur un travail étroit et une synergie parfaite entre les équipes d'Alpine et de Michelin pour maximiser les performances et le ressenti de conduite de la A290.

ALPINE A290

UN PARTENARIAT AVEC MICHELIN



Ce partenariat entre Alpine et Michelin s'inscrit dans une longue tradition qui remonte aux années 1960, lorsque Michelin était à la pointe du développement de la technologie radiale. À cette époque, les premières monoplaces de Formule 3 d'Alpine, dotées de suspensions ajustables, ont joué un rôle crucial dans l'optimisation des pneus radiaux, aidant à prévenir les décrochements à haute vitesse. Cette collaboration fructueuse s'est poursuivie au fil des décennies, marquant des moments clés tels que l'introduction des pneus « slicks » aux 24 heures du Mans en 1967, ainsi que la domination de la technologie radiale lors du Championnat du monde des rallyes en 1973 et des 24 heures du Mans en 1978.

Des objectifs partagés

La transition d'une sportive thermique comme l'A110 à une citadine électrique telle que l'A290 représente des défis particuliers. « Il nous faut réinterpréter les valeurs de la marque », précise Philippe Mérimée. Pour relever ce défi, Michelin a été impliqué dès le départ dans la sélection des dimensions des pneumatiques, un élément crucial pour assurer la performance dynamique, la résistance, la masse, l'autonomie et l'efficience énergétique.

Les pneus de l'A290 seront ainsi proposés en dimensions 225-40-R19, avec deux gammes : les Pilot Sport S5 axés sur la performance et les Pilot Sport EV pour maximiser l'efficience énergétique.

Un projet initié en 2021

Le partenariat technique pour l'A290 a commencé en 2021, avec des simulations virtuelles préalables au développement physique. Les équipes d'Alpine et Michelin ont ensuite mené des « joint-tests » sur des prototypes non finalisés, principalement sur la piste d'essais Michelin à Ladoux, près de Clermont-Ferrand. Le prochain test est prévu début 2024 sur la piste d'essais d'Indra en Espagne.
Ces essais permettront de finaliser la configuration des pneus pour l'A290, qui sera dévoilée au public à la mi-2024. Grâce à cette collaboration sur mesure avec Michelin, l'Alpine A290 promet d'allier ludisme et performance, tout en répondant aux attentes des passionnés d'automobile en tant que citadine électrique.● O.C.





POUR LES AMATEURS DE PUISSANCE, UNE VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE DE 300 CV AVEC TRANSMISSION INTÉGRALE SERA PROPOSÉE D'ICI LA FIN DE L'ANNÉE, À PARTIR DE 45 000 €.



La Renault Rafale a été choisie comme la nouvelle voiture officielle de la Présidence française, marquant un tournant pour le parc automobile de l'Élysée. Conçue par le centre de design Renault à Guyancourt, la Rafale incarne le nouveau style de la marque : innovant, raffiné et audacieux. Ce choix symbolise le début d'une nouvelle ère, mettant fin à une tradition de plus de dix ans où la marque DS (groupe Stellantis) détenait ce prestigieux titre depuis 2012. Désormais, c'est Renault qui aura l'honneur de représenter la présidence française.

RENAULT RAFALE-ESPRIT ALPINE

UNE VOITURE QUI NE PASSE PAS INAPERÇU

Renault innove en ajoutant une variante SUV-coupé à son duo déjà célèbre, l'Austral et l'Espace, créant ainsi son nouveau modèle phare. Le Rafale, attendu sur nos routes dès l'été 2024, est doté d'un moteur hybride de 200 chevaux, déjà présent dans l'Austral mais optimisé pour cette nouvelle version. Pour les amateurs de puissance, une version hybride rechargeable de 300 chevaux, avec une transmission intégrale, sera disponible d'ici la fin de l'année. Ce premier modèle entièrement conçu sous la direction de Gilles Vidal, directeur du design chez Renault, affiche une allure équilibrée et sophistiquée, impressionnant par son sens aigu du détail, notamment avec sa calandre en 3D composée de multiples losanges.

Un design distingué

Avec sa teinte bleu Sommet, le Rafale dévoile ses lignes élégantes et musclées. Bien qu'il partage des dimensions similaires avec l'Espace, basé sur la même plateforme CMF-CD, il se distingue par sa longueur de 4,71 m (-1 cm), un empattement identique de 2,74 m, et une hauteur réduite de 3 cm (1,61 m). Les voies élargies de 4 cm et les roues plus grandes accentuent son caractère sportif. Cet atout de style est un critère essentiel à ce niveau de gamme, justifiant un achat pour sa prestance visuelle.

Performances et dynamique de conduite

Le Rafale promet des performances prometteuses avec sa motorisation PHEV de 300 ch, combinant agrément de conduite et haute performance, grâce à sa transmission intégrale et à son châssis sophistiqué avec suspension pilotée, développée en collaboration avec Alpine. Cependant, seule la version Full Hybrid de 200 ch sera disponible au lancement. Malgré des chiffres peu impressionnants sur le papier, avec une accélération de 0 à 100 km/h en 8,9 sec., le SUV-coupé brille par sa maniabilité et sa dynamique sur routes sinueuses.

Avec un poids de 1 660 kg, le Rafale étonne par sa précision et son agilité. Grâce à des réglages spécifiques pour les ressorts, amortisseurs, barre antiroulis et train arrière multibras, la direction est plus directe et le roulis réduit par rapport à l'Austral. Le système 4Control Advanced à roues arrière directrices, de série sur la version haut de gamme, offre une plus large plage d'action, jusqu'à plus de 100 km/h en contre-braquage. À basse vitesse, cela facilite les manœuvres, réduisant le diamètre de braquage à 10,40 m, comparable à une Clio. Sur autoroute, le microbraquage des roues arrière dans le même sens que les roues



Un design cohérent et massif aussi à l'arrière !



L'intérieur du Rafale ressemble, à quelques nuances près, à celui des modèles Austral et Espace.



Sur la route, le Rafale enchante avec son châssis précis et ses roues arrière directionnelles.

avant améliore la stabilité. Quatre modes de conduite Multi-Sense (Eco, Sport, Confort et Perso) ajustent la direction, la réactivité du moteur et l'agilité du châssis avec le 4Control.

Technologie hybride avancée

Sous le capot, le Rafale intègre le groupe hybride E-Tech de 200 ch, combinant un moteur trois-cylindres 1.2 turbo à cycle Miller de 130 ch avec deux moteurs électriques (un de 70 ch pour la traction et un plus petit pour les démarrages et changements de vitesse), une batterie lithium-ion de 2 kWh et une boîte de vitesses automatique à crabots multimodale. La gestion de cet ensemble progresse, offrant une réponse à la pédale plus progressive et moins de changements de rapport. Ces améliorations seront également introduites dans l'Austral et l'Espace.

Expérience de conduite

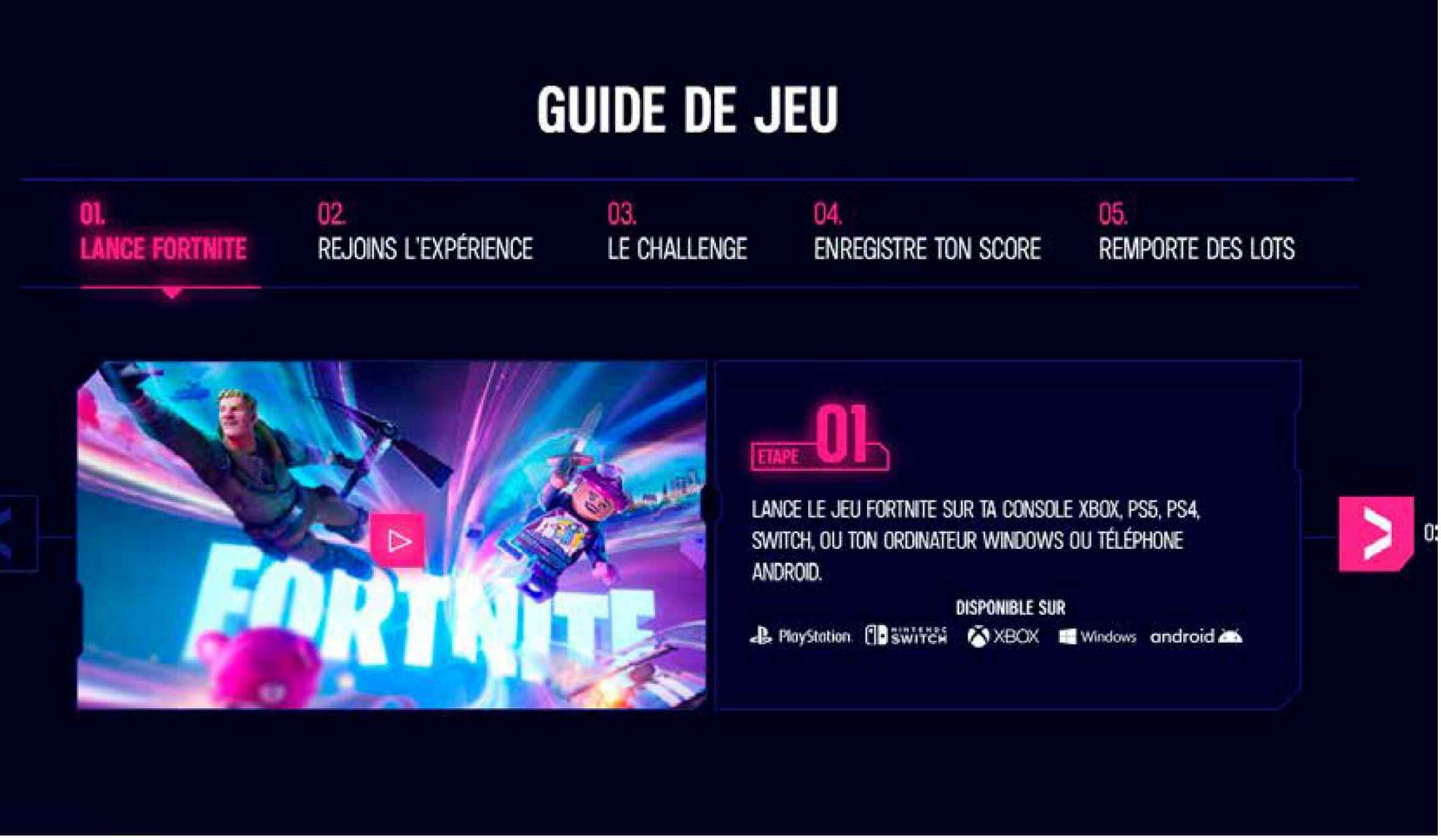
Malgré ces avancées, l'expérience de conduite reste perfectible. Des petits à-coups et des montées en régime bruyantes du trois-cylindres peuvent survenir, même en mode Confort. L'absence de sélection manuelle des rapports limite la prise en main du conducteur. Un comportement moteur plus doux et prévisible aurait été préférable. En comparaison, les systèmes hybrides de Toyota semblent mieux maîtrisés, malgré les montées en régime occasionnelles du variateur. Cependant, le Rafale se distingue par ses quatre niveaux de freinage régénératif, réglables via les palettes au volant. La sensation au lever de pied est précise, avec un ralentissement facilement dosable, même au niveau maximum. La pédale de frein offre une consistance et une précision appréciables, contribuant à une expérience de conduite globale positive. ● O.C.



En entrant dans les failles, vous aurez de nouvelles opportunités d'explorer différents terrains dans l'univers. Tout en sauvant le futur, le joueur pourra également se déplacer dans le hub principal pour explorer ce qu'il a à offrir.

Alpine lance « Rift Racers » sur Fortnite pour célébrer l'A290. Les joueurs traversent des failles, sauvent l'univers et peuvent gagner des prix en enregistrant leurs temps. Une expérience immersive soutenue par des partenaires renommés.


ALPINE FAIT SENSATION
SUR FORTNITE AVEC
L'EXPÉRIENCE
IMMERSIVE
"RIFT RACERS"
RIFT
RACERS
BY ALPINE



Alpine s'invite dans l'univers du gaming avec une initiative novatrice en lançant l'expérience « Rift Racers » sur Fortnite, une plateforme populaire auprès des joueurs du monde entier. Cette initiative coïncide avec la présentation du nouveau modèle A290, un véhicule qui incarne l'innovation et l'agilité caractéristiques de la marque. Avec « Rift Racers », Alpine propose une expérience de conduite unique où les joueurs peuvent non seulement tester virtuellement l'A290, mais aussi plonger dans une aventure où ils doivent sauver l'univers.

Un concept immersif et innovant

« Rift Racers » n'est pas qu'un simple jeu de course. C'est une aventure immersive où les joueurs prennent le volant de l'Alpine A290 dans un univers virtuel rempli de défis. Le concept de l'expérience repose sur des failles spatio-temporelles que les joueurs doivent traverser tout en récupérant des matériaux essentiels pour activer la tour Alpine. L'objectif final est de sauver l'univers, une mission qui demande habileté et stratégie. Mais le défi ne s'arrête pas là. Une fois la mission accomplie, il est impératif pour les joueurs de sortir de la faille avant qu'elle ne se referme, sous peine d'y rester coincé à jamais.
Cette tension ajoute une dimension supplémentaire au gameplay, le rendant à la fois excitant et engageant. Les joueurs sont ainsi poussés à se surpasser pour accomplir leur mission tout en profitant de la sensation de conduire un véhicule de pointe comme l'A290 dans un environnement virtuel.

Exploration de terrains uniques

L'une des caractéristiques phares de « Rift Racers » est la possibilité pour les joueurs d'explorer différents terrains au sein de l'univers du jeu. Chaque faille traversée offre une nouvelle zone à découvrir, chacune avec ses propres défis et opportunités. Ces environnements variés permettent aux joueurs de tester les capacités de l'A290 dans des conditions diverses, mettant en avant la polyvalence et la performance du véhicule.
En plus des terrains variés, le jeu dispose d'un hub principal. Ce hub sert de point central où les joueurs peuvent se déplacer et explorer tout ce que l'univers de « Rift Racers » a à offrir. Ce hub n'est pas seulement un lieu de transition entre les différentes phases de la mission, mais aussi un espace interactif où les joueurs peuvent découvrir davantage sur l'univers d'Alpine et les fonctionnalités de l'A290.

Un accès facile et permanent

Alpine a veillé à ce que l'expérience soit accessible à un large public. Pour participer à « Rift Racers », les joueurs n'ont besoin que d'un appareil capable de faire fonctionner Fortnite, que ce soit sur une console, un PC ou même un appareil mobile. Une fois dans Fortnite, il leur suffit de rechercher « Rift Racers » sur la page d'accueil du jeu ou d'utiliser le code unique de l'île « 3949-8348-1021 » pour accéder à l'expérience.
L'un des aspects les plus attractifs de cette initiative est que « Rift Racers » restera disponible de manière permanente sur Fortnite. Les joueurs pourront ainsi y accéder à tout moment, sans limite de temps, pour s'entraîner, découvrir de nouveaux aspects du jeu ou simplement profiter de l'expérience de conduite unique offerte par l'Alpine A290.

Un concours pour gagner de superbes prix

En plus de l'aventure immersive offerte par « Rift Racers »,



Alpine propose également un concours avec des récompenses à la clé. Les joueurs qui parviennent à réaliser les meilleurs temps en complétant la mission peuvent s'inscrire sur le site dédié riftracers-alpine.com pour avoir une chance de gagner l'un des nombreux lots en jeu. Ce concours, qui s'étendra du 15 juillet à 15 h 00 GMT+1 au 31 octobre à 23 h 59 GMT+1, offre une motivation supplémentaire pour les joueurs de se dépasser et de perfectionner leurs compétences dans le jeu.

Une Collaboration Soutenue par de Partenaires de Renom
Pour donner encore plus d'ampleur à cette initiative, Alpine s'est entourée de partenaires prestigieux, notamment Gentle Mates, Trak Racer, V1RAGE et Xbox. Ces collaborations renforcent la légitimité de « Rift Racers » en tant qu'expérience de qualité, tout en offrant aux joueurs des perspectives supplémentaires dans l'univers du gaming.

Daniel Ritchie, directeur global de l'acquisition de partenaires chez Alpine, a exprimé l'importance de cette collaboration en soulignant que l'intégration de l'Alpine A290 dans « Rift Racers » représente un moment décisif pour la marque. Il a également mis en avant la manière dont cette initiative relie les mondes du sport automobile, des voitures de série, et des jeux vidéo, tout en élargissant la portée de la marque Alpine vers une nouvelle génération de fans.

Alpine : entre innovation et engagement

L'initiative « Rift Racers » reflète parfaitement l'engagement d'Alpine à rester à la pointe de l'innovation, non seulement dans le domaine automobile, mais aussi dans le monde numérique et des jeux vidéo. En offrant une expérience unique sur Fortnite, Alpine ne se contente pas de présenter un nouveau modèle, mais crée également un pont entre le réel et le virtuel, tout en engageant une nouvelle génération de passionnés.

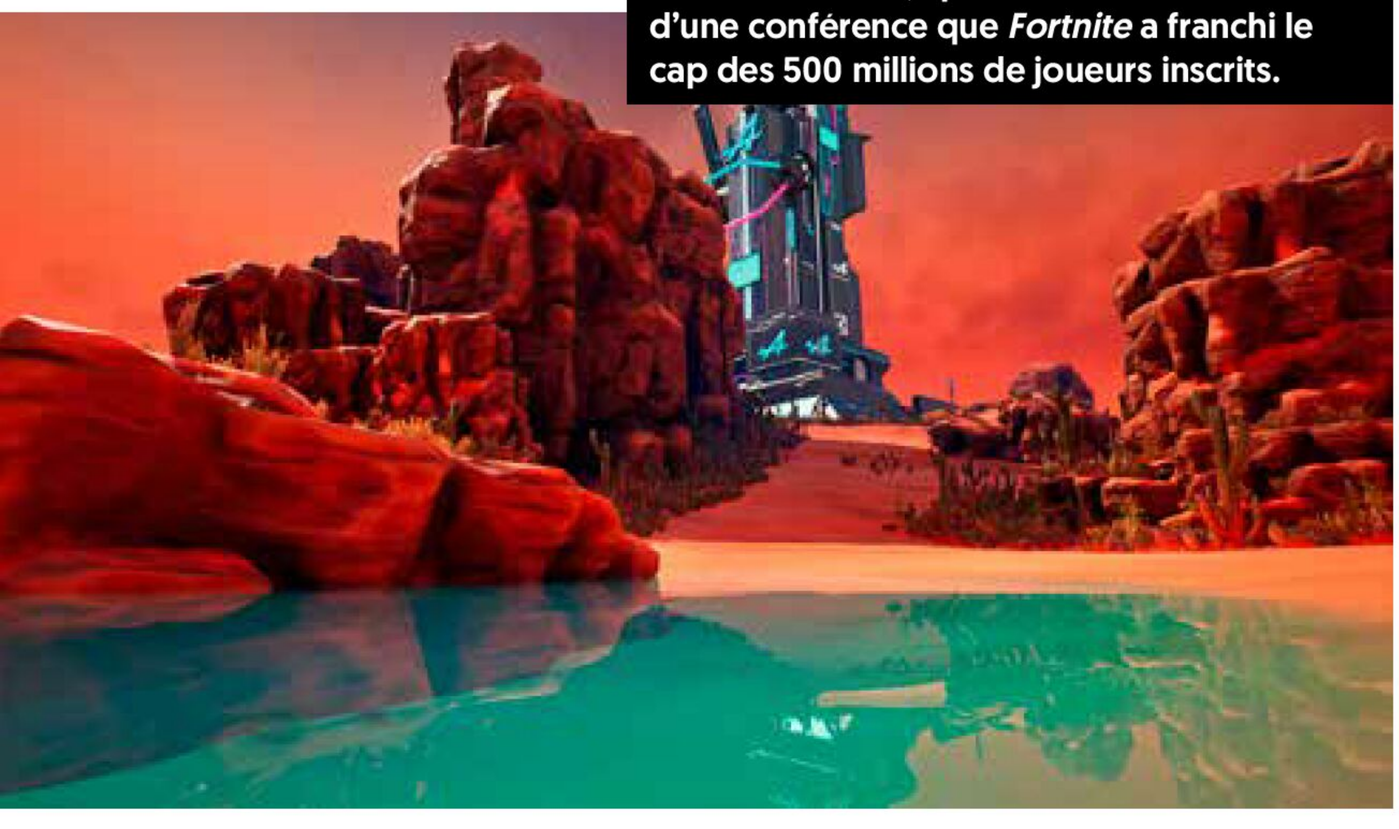
L'expérience « Rift Racers » avec l'A290 est bien plus qu'un simple jeu. C'est une démonstration de l'ADN d'Alpine : un mélange de performance, d'innovation et d'exploration, ancré dans un désir constant de repousser les limites. Cette initiative marque une nouvelle étape pour Alpine, une étape où la technologie et la passion se rencontrent pour offrir une expérience inoubliable aux joueurs et aux fans de la marque.

Qu'est-ce *Fortnite*

Fortnite, un jeu en ligne développé par Epic Games, propose plusieurs modes de jeu utilisant un gameplay similaire et le même moteur de jeu. Parmi ces modes, on trouve « Fortnite : Sauver le monde », un jeu coopératif de tir et de survie conçu pour un maximum de quatre joueurs, où il faut combattre des zombies et protéger des objectifs grâce à des fortifications. Un autre mode, « Fortnite Battle Royale », est un jeu de type battle royale en free-to-play, où jusqu'à 100 joueurs s'affrontent pour être le dernier survivant. D'autres modes de jeu ont également été ajoutés par la suite.

« Fortnite : Sauver le monde » a été lancé en accès anticipé en juillet 2017, tandis que « Fortnite Battle Royale » a suivi en septembre 2017. « Sauver le monde » est disponible sur Microsoft Windows, macOS, PlayStation 4, Xbox One, PlayStation 5 et Xbox Series, alors que « Battle Royale » est accessible sur ces mêmes plateformes, ainsi que sur Nintendo Switch et les appareils iOS et Android.

Bien que les deux jeux aient rencontré le succès, c'est « Fortnite Battle Royale » qui s'est imposé comme un véritable phénomène, attirant plus de 125 millions de joueurs en moins d'un an et générant des revenus considérables chaque mois. En 2019, Epic Games annonce que Fortnite a dépassé les 250 millions de joueurs, soit le double du nombre de joueurs par rapport à juin 2018. ● O.C.



Le 22 mars 2023, Epic Games déclare lors d'une conférence que *Fortnite* a franchi le cap des 500 millions de joueurs inscrits.





ALPINE ET ORIENT EXPRESS RACING TEAM

UN PARTENARIAT POUR CONQUÉRIR LA COUPE DE L'AMERICA

Alpine a rejoint l'équipe française Orient Express Racing Team pour la 37e Coupe de l'America. Ce partenariat souligne l'engagement d'Alpine dans la recherche de performance et d'excellence, valeurs partagées avec Orient Express Racing Team. Ensemble, ils représentent les couleurs françaises lors de la « Formule 1 des mers » à Barcelone. Cette collaboration renforce également la présence internationale d'Alpine.



Le partenariat avec Orient Express Racing Team renforce la présence internationale d'Alpine et son engagement dans la recherche de performance.

Alpine et Orient Express Racing Team, deux marques françaises partagent un ADN sportif, où l'excellence technologique, opérationnelle et humaine, est au cœur de la recherche de performances. « L'arrivée d'une marque aussi emblématique pour la France qu'Alpine dans notre équipe est à la fois un honneur et un atout supplémentaire pour Orient Express Racing Team. Pour la première fois dans l'Histoire, un Challenger français a réussi à rassembler toutes les forces vives nationales et de grandes marques françaises d'exception autour d'une ambition commune : ramener l'America's Cup en France ! Avec ces partenaires prestigieux - Orient Express, Accor, L'Oréal, Photomaton Me Group, K-WAY pour ne citer qu'eux - et tout ce que l'équipe Orient Express Racing Team a mis en place depuis 2 ans, nous pouvons légitimement être ambitieux. » déclare Stephan Kandler, CEO Orient Express Racing Team.
En s'associant à Orient Express Racing Team dans la Coupe de l'America, la plus importante compétition de voile et le plus ancien trophée sportif avec 174 ans d'histoire,
Alpine vise également à asseoir son image et sa notoriété à l'international.

L'ambition de ramener l'America's cup en France

« C'était une évidence pour une marque comme Alpine de soutenir l'équipage français Orient Express Racing Team au championnat des Formule 1 des mers. L'America's Cup est une compétition qui requiert des qualités - agilité, aérodynamique, esprit d'équipe et recherche continue de performance - et mobilise des moyens technologiques et humains qui font écho à l'esprit d'Alpine, perpétué depuis sa création en 1955 par Jean Rédélé. Par ce partenariat, nous souhaitons contribuer à la performance d'Orient Express Racing Team. » explique Philippe Krief, CEO Alpine.
Alpine était à Barcelone pour la cérémonie d'ouverture de la Coupe de l'America le 22 août 2024. La marque est présente sur place, avec un dispositif 360° pour soutenir l'équipe française. Elle disposera d'un espace pour accueillir les fans de la course et fournira une flotte de véhicules aux membres de l'équipage d'Orient Express Racing Team.

L'héritage Français

Les Français ont une longue histoire avec la Coupe de l'America, qui ne se limite pas aux défis entrepris depuis 1970. En effet, la fameuse « clause de nationalité », qui a parfois imposé que l'équipage, l'architecte et le constructeur soient originaires du pays en compétition, n'a pas toujours été appliquée. Cela a permis à des Français de se distinguer dans d'autres équipes en tant qu'architectes, équipiers, voiliers, coachs, et experts en électronique et systèmes embarqués. Dès 1958, lors de la 17e édition, le défi britannique Sceptre est équipé de spinnakers révolutionnaires conçus par Jean-Jacques Herbulot. Bien que le bateau anglais soit battu par le défenseur américain, il s'est révélé le plus rapide au portant, grâce à ces spinnakers innovants. Depuis, les Français et leur savoir-faire ont toujours été présents au sein des différentes équipes, qu'il s'agisse des navigateurs, des architectes comme Guillaume Verdier, VPLP, ou Joseph Ozanne, ou encore des coachs comme Philippe Presti, qui supervise l'équipe italienne pour la Coupe de 2024. ● O.C.



L'A110, avec un poids plume de seulement 1102 kg, offre un rapport poids-puissance exceptionnel. Cette recherche de légèreté est omniprésente dans chaque aspect de la voiture, des matériaux choisis jusqu'aux accessoires, en passant par les sièges et les jantes, tout est optimisé pour maintenir cette philosophie de performance allégée.

Alpine, marque emblématique de voitures de sport, présente sa gamme A110 pour 2024, symbolisant une évolution majeure de son offre. Pour les passionnés, chaque modèle de cette nouvelle gamme réinvente l'esprit Alpine, notamment avec l'introduction de la toute nouvelle A110 R Turini, un clin d'œil à l'histoire de la marque qui ravira les connaisseurs de longue date.



ALPINE A110 ELLE INCARNE L'EXPRESSION DES SENSATIONS ALPINE

Alpine A110 2024 : évolution

La version de base de l'Alpine A110 2024, proposée à partir de 65 000 €, continue de séduire grâce à son châssis agile et son moteur de 252 chevaux. Par rapport au modèle 2023, cette nouvelle version intègre des jantes Sérac de 18 pouces et un pédalier sport en aluminium, ajoutant une touche supplémentaire de dynamisme. Cette légère augmentation de prix reflète les améliorations apportées, consolidant l'A110 comme une référence incontournable en matière de sportivité accessible.

Alpine A110 GT : performance

Proposée à partir de 76 000 €, l'Alpine A110 GT combine avec brio performance et confort. Équipée d'un moteur de 300 chevaux, cette version se démarque par ses jantes Grand Prix de 18 pouces et un système audio Focal® Premium, offrant une expérience sonore haut de gamme. L'augmentation de prix reflète ces ajouts, visant à enrichir l'expérience de conduite tout en maintenant le plaisir caractéristique de la marque.



SYSTÈME MULTIMÉDIA ALPINE

L'écran tactile central de 7 pouces de l'Alpine A110 propose une gamme complète de fonctions multimédia, incluant la connectivité sans fil avec Android Auto™ et Apple CarPlay™, la navigation par satellite, la réplication de smartphone, ainsi qu'un système de divertissement embarqué pour une expérience numérique fluide et moderne à bord.



CHÂSSIS ET CARROSSERIE

À l'instar des supercars, le châssis de l'Alpine A110 a été entièrement développé et conçu en aluminium. La carrosserie et le soubassement, également en aluminium, ont été rivetés et soudés, assurant ainsi une rigidité optimale et un équilibre parfait de la structure, gage de performances exceptionnelles sur la route.

Zoom sur l'Alpine A110 R Turini

Le modèle phare de la gamme Alpine 2024 est l'A110 R Turini, proposée à 106 000 €. Basée sur l'A110 R, elle se distingue par ses jantes GT Race de 18 pouces en Noir Mat, spécialement conçues pour la conduite sur route. Offrant une polyvalence accrue par rapport à l'A110 R de 2023, cette version justifie son prix plus élevé. Dotée d'un moteur de 300 ch et 340 Nm, l'A110 R Turini peut dépasser les 280 km/h en vitesse de pointe.
Concernant l'absence des jantes en carbone, il est possible qu'Alpine ait rencontré des difficultés avec son fournisseur pour la production de ces jantes sur l'A110 R. La fabrication de jantes en carbone est complexe, nécessitant des normes de qualité très strictes, ce qui pourrait avoir conduit à des problèmes d'approvisionnement. Face à ces défis potentiels, Alpine a opté pour des jantes en alliage GT Race, offrant une solution plus traditionnelle.
Ce choix, bien que pragmatique, permet à Alpine de maintenir la disponibilité de son modèle tout en assurant une expérience de conduite ultra-sportive, fidèle à l'esprit de l'A110 R, sans compromettre les attentes des passionnés.

Alpine A110 S : pour les puristes

Proposée à partir de 77 500 €, l'Alpine A110 S s'adresse aux passionnés de sensations fortes. Dotée d'un châssis Sport et d'un moteur de 300 chevaux, elle promet une conduite dynamique et précise. Par rapport au modèle précédent, elle se distingue par ses jantes Fuchs de 18 pouces forgées, justifiant une légère augmentation de prix tout en accentuant son caractère sportif pur et dur.



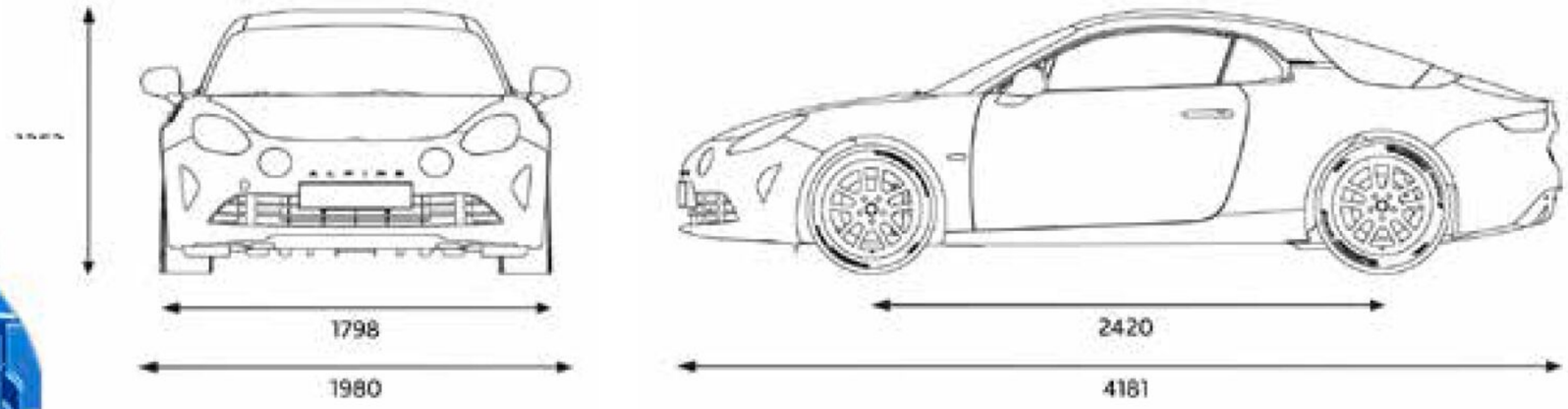




PACK CONFORT

Le « Pack Confort » offre une expérience A110 augmentée, axée sur la polyvalence. Il permet d'agrémenter l'A110 de sièges Confort 6 voies en cuir chauffants, d'un repose-pieds passager sport en aluminium, d'une aide au stationnement avant et arrière avec caméra de recul et d'un système audio Focal®.





Suspensions et freinage

Grâce à son système de suspension à double triangulation, l'Alpine A110 allie une agilité remarquable dans les virages à un confort optimal, même sur des surfaces irrégulières. Elle est équipée de freins ventilés de 320 mm à l'avant et à l'arrière, associés à des étriers Brembo®. Ce système de freinage haute performance garantit une excellente endurance et des distances de freinage optimales, que ce soit sur circuit ou sur les routes sinueuses de montagne. ● O.C.



L'ORIGINE D'UNE LÉGENDE

LA NAISSANCE DE LA MARQUE ALPINE



Lorsqu'on évoque le patrimoine automobile français, certains noms résonnent avec une intensité particulière, incarnant une alliance unique entre innovation, passion, et style intemporel. Parmi ces joyaux, la Renault Alpine brille d'un éclat inégalé. Elle n'est pas seulement une voiture, mais une légende vivante qui traverse les décennies avec une aura indélébile. Cet article propose un voyage au cœur de l'histoire de l'Alpine, explorant ses origines, ses exploits, ses évolutions, et l'héritage culturel qu'elle a su créer.

Pour comprendre l'importance de la Renault Alpine, il faut remonter aux origines de la marque, une histoire intimement liée à celle de Jean Rédélé. Né en 1922 à Dieppe, en France, Jean Rédélé est le fils d'un concessionnaire Renault. Très jeune, il montre un vif intérêt pour l'automobile, un domaine qui allait devenir sa vocation et sa passion. Après la Seconde Guerre mondiale, Jean Rédélé se lance dans les compétitions automobiles, d'abord en tant que pilote, puis comme constructeur. Rédélé était animé par un rêve ambitieux : celui de créer une voiture sportive française capable de rivaliser avec les meilleures du monde. Ses premières tentatives se basaient sur des modèles Renault, en particulier la Dauphine, qu'il modifiait pour en extraire un potentiel sportif insoupçonné. C'est dans ce contexte qu'en 1955, Jean Rédélé fonde la société Alpine, nommée en hommage à ses victoires dans les courses de montagne des Alpes. Pour lui, ce nom symbolisait à la fois le défi technique et le désir de conquérir les sommets, tant au sens propre qu'au figuré.

La 1re Alpine : l'A106 et le début d'une aventure extraordinaire

La première voiture produite sous le nom Alpine est la A106, présentée en 1955. Basée sur la Renault 4CV, cette voiture légère est un coupé sport conçu pour les amateurs de vitesse. La A106 ne ressemblait à rien de ce qui existait à l'époque. Elle combinait une carrosserie en fibre de verre, un matériau alors révolutionnaire, à un châssis tubulaire en acier. Cette construction innovante permettait d'alléger considérablement la voiture tout en maintenant une rigidité structurelle optimale, essentielle pour la performance en compétition.



La A106 n'était que le début de l'aventure Alpine. Jean Rédélé était résolu à améliorer sans cesse ses créations, cherchant constamment à réduire le poids, augmenter la puissance, et affiner l'aérodynamisme. Cette quête de perfection se poursuivra tout au long de la vie de la marque, donnant naissance à certains des modèles les plus emblématiques de l'histoire de l'automobile.

L'Alpine A110 : l'ascension d'une icône

Si la A106 a marqué le début de l'aventure Alpine, c'est la A110 qui allait propulser la marque au rang de légende. Lancée en 1962, l'Alpine A110, aussi connue sous le nom de « Berlinette », est le modèle qui incarne le mieux l'esprit de la marque. Cette voiture est le fruit de l'expérience acquise par Rédélé dans les courses et de son désir d'offrir au public une voiture capable de rivaliser avec les meilleures sur les routes comme sur les circuits. La conception de l'A110 est une véritable œuvre d'art automobile. Sa carrosserie en fibre de verre, montée sur un châssis tubulaire en acier, lui confère une légèreté incomparable. Cette légèreté, combinée à une silhouette aérodynamique dessinée par le célèbre designer italien Giovanni Michelotti, permet à l'A110 d'afficher des performances exceptionnelles, même avec des moteurs relativement modestes.

L'A110 et le monde du Rallye

L'Alpine A110 n'a pas tardé à s'imposer dans le monde du rallye, une discipline où elle allait construire une grande partie de sa légende. Dès les premières années, la Berlinette montre ses capacités exceptionnelles sur les routes sinueuses et accidentées des rallyes européens. Son poids plume, son centre de gravité bas, et sa maniabilité en font une arme redoutable dans des épreuves où l'agilité et la précision sont des atouts cruciaux. L'apogée de son succès en compétition survient en 1973, lorsque l'Alpine A110 permet à la marque de remporter le premier Championnat du Monde des Rallyes des constructeurs, une première pour une marque française. Cette victoire est le résultat des efforts combinés de pilotes talentueux, tels que Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Nicolas, et Bernard Darniche, qui ont su exploiter au mieux les qualités de la voiture pour dominer la saison.
Au cours de sa production, l'Alpine A110 a connu plusieurs évolutions, tant esthétiques que techniques, pour répondre aux exigences croissantes des compétitions et des clients. Initialement équipée d'un modeste moteur 4 cylindres de 956 cm^2, l'A110 a progressivement adopté des motorisations plus puissantes pour rester compétitive.
L'une des versions les plus emblématiques est l'A110 1600S, lancée en 1969. Équipée d'un moteur de 1,6 litre développant 138 ch, cette version représente l'apogée de la Berlinette en termes de performances. Capable d'atteindre des vitesses

impressionnantes pour l'époque, elle est non seulement une bête de course, mais aussi une voiture de route désirable, appréciée des passionnés d'automobiles sportives.
La production de l'A110 s'est poursuivie jusqu'en 1977, date à laquelle elle a été remplacée par des modèles plus modernes, comme l'A310. Cependant, malgré l'arrêt de la production, l'Alpine A110 n'a jamais perdu son statut d'icône. Aujourd'hui encore, elle est recherchée par les collectionneurs du monde entier, qui voient en elle un exemple parfait de ce que doit être une voiture de sport : légère, agile, et esthétiquement irréprochable.

Les défis et les triomphes de la marque Alpine

La route n'a pas toujours été facile pour la marque Alpine. Le succès en compétition a parfois été accompagné de difficultés économiques et de défis techniques. La crise pétrolière des années 1970, par exemple, a durement frappé l'ensemble de l'industrie automobile, obligeant les constructeurs à repenser leurs modèles pour les rendre plus économes en carburant. Alpine n'a pas échappé à cette nécessité et a dû adapter ses voitures aux nouvelles réalités du marché. En 1973, l'année même de sa victoire au Championnat du Monde des Rallyes, Alpine est rachetée par Renault, qui devient actionnaire majoritaire. Ce rachat ouvre de nouvelles perspectives de développement pour la marque, mais signifie aussi une perte partielle d'indépendance pour Alpine. Sous l'égide de Renault, la marque poursuit son chemin, en développant de nouveaux modèles tout en conservant son ADN sportif.

La renaissance de l'Alpine au XXIe siècle

L'histoire de l'Alpine aurait pu s'arrêter avec la mise en sommeil de la marque en 1995, lorsque Renault décide de retirer le dernier modèle, l'A610, du catalogue. Cependant, l'héritage laissé par Alpine était trop précieux pour être oublié. En 2017, Renault décide de ressusciter la marque en lançant une nouvelle version de l'A110. Cette renaissance est saluée par les passionnés du monde entier, qui voient dans cette nouvelle A110 une digne héritière de la Berlinette originale.
La nouvelle Alpine A110 est un hommage au modèle classique, tant dans son design que dans son esprit. Elle reprend les éléments qui ont fait le succès de l'originale : légèreté, agilité, et un design épuré. Mais elle intègre également les technologies modernes pour offrir des performances encore meilleures. Cette combinaison de tradition et de modernité permet à la nouvelle A110 de séduire une nouvelle génération d'automobilistes, tout en ravivant la flamme chez les nostalgiques de la marque.

Jean Rédélé : l'homme derrière la légende

Derrière chaque grande marque se cache une personnalité visionnaire, et pour Alpine, cette figure est sans conteste Jean Rédélé. Né à Dieppe en 1922, Rédélé a grandi dans l'univers de l'automobile, héritant de la passion de son père, concessionnaire Renault. Cependant, il ne se contente pas de suivre les traces de son père ; il aspire à quelque chose de plus grand. Sa passion pour la vitesse et la compétition l'amène à modifier des voitures Renault pour les rendre plus performantes en course. Après plusieurs succès en rallye, Rédélé décide de franchir une étape supplémentaire en créant sa propre marque de voitures de sport. C'est ainsi qu'Alpine voit le jour en 1955. Dès le départ, Rédélé fait preuve d'une vision claire : produire des voitures légères, agiles, et rapides, capables de rivaliser avec les meilleures du monde.
La réussite d'Alpine dans les années 60 et 70 est en grande partie due à la persévérance et au génie de Rédélé. Il a su s'entourer des meilleurs ingénieurs et designers, tout en restant fidèle à ses principes de légèreté et de performance. Même après le rachat de sa société par Renault, Rédélé continue de jouer un rôle actif dans le développement des modèles, jusqu'à son départ en 1978. Jean Rédélé s'éteint en 2007, mais son héritage continue de vivre à travers la marque Alpine. Chaque nouvelle voiture produite sous le nom Alpine porte en elle un peu de l'esprit de Rédélé : une passion pour la course, un désir de repousser les limites, et un amour inconditionnel pour l'automobile.

Les années de production et les finitions de l'Alpine A110

L'Alpine A110 a connu une période de production riche et variée, qui a largement contribué à sa réputation légendaire. De son lancement en 1962 jusqu'à la fin de sa production initiale en 1977, l'A110 a évolué à travers différentes versions et finitions, chacune apportant son lot d'innovations et d'améliorations. Ces variations ont permis à l'A110 de rester compétitive sur le marché et dans les compétitions automobiles, tout en offrant aux passionnés un large éventail de choix en fonction de leurs préférences en matière de performance et de style.
À ses débuts, l'Alpine A110 est équipée d'un moteur 4 cylindres de 956 cm^2, un choix modeste mais suffisant pour une voiture aussi légère. Ce moteur, dérivé de la Renault 8, est monté en porte-à-faux arrière, une configuration qui, bien que délicate à maîtriser, offre une excellente motricité, notamment en rallye. Cependant, pour rester compétitive, l'A110 doit rapidement évoluer.
Au fil des années, l'A110 reçoit des motorisations de plus en plus puissantes. La version 1300, introduite en 1965, est équipée d'un moteur 1,3 litre de 110 ch, un gain significatif en puissance qui améliore les performances de la voiture. Mais c'est avec l'introduction de la version 1600S, en 1969, que l'A110 atteint le sommet de son art. Ce modèle, doté d'un moteur de



Alpine berlinette 1300 se distingue non seulement par ses performances, mais aussi par ses finitions soignées et ses spécifications techniques avancées pour l'époque.

1,6 litre et 138 ch, permet à l'Alpine de rivaliser avec les meilleures voitures de sport de son époque.
L'Alpine A110 se distingue non seulement par ses performances, mais aussi par ses finitions soignées et ses spécifications techniques avancées pour l'époque. La carrosserie en fibre de verre, montée sur un châssis tubulaire en acier, est à la fois légère et rigide, une combinaison idéale pour la compétition. L'aérodynamisme est également un point fort de l'A110, avec des lignes fluides et un profil bas qui réduisent la traînée et améliorent la vitesse de pointe.
À l'intérieur, l'A110 reste fidèle à son esprit sportif, avec un cockpit dépouillé mais fonctionnel, conçu pour offrir au conducteur une expérience de conduite pure. Au fil des années, certaines versions voient leur confort amélioré, avec l'ajout de sièges plus enveloppants, de meilleurs équipements de bord, et d'une finition intérieure plus soignée. Cependant, la priorité reste toujours la performance et l'agilité, ce qui se reflète dans le minimalisme de l'habitacle.
Des éditions spéciales et des versions limitées de l'A110 sont également produites, souvent en collaboration avec des pilotes ou des ingénieurs de course. Ces modèles se distinguent par des caractéristiques uniques et des performances optimisées, renforçant encore le statut de l'A110 comme une voiture de choix pour les puristes de la conduite sportive.

L'impact culturel de l'Alpine A110

Au-delà de ses performances sur la piste, l'Alpine A110 a également marqué la culture populaire, devenant un symbole de style et d'élégance. Elle a séduit de nombreuses célébrités, tant dans le monde du cinéma que de la musique, qui voyaient en elle plus qu'une simple voiture : un véritable accessoire de mode et un symbole de statut.

Parmi les célébrités qui ont possédé ou manifesté leur admiration pour l'Alpine A110, on trouve des figures emblématiques comme Jean-Paul Belmondo, Alain Delon, et Claude François. Belmondo, légende du cinéma français, était connu pour son amour des voitures de sport, et l'Alpine A110 correspondait parfaitement à son image de séducteur intrépide. Alain Delon, autre icône du cinéma, partageait cette passion pour les voitures élégantes et performantes, et a été vu à plusieurs reprises au volant d'une A110.
L'Alpine A110 n'a pas seulement conquis les routes et les circuits ; elle a également trouvé sa place sur le grand écran. Grâce à son design distinctif et à son allure dynamique, elle est apparue dans plusieurs films et séries, où elle symbolisait la vitesse, l'aventure, et l'élégance à la française. L'une des apparitions les plus célèbres de l'Alpine au cinéma est dans le film « Un Homme et une Femme » de Claude Lelouch, où elle incarne le dynamisme et le romantisme de l'époque.
L'influence de l'Alpine A110 sur le cinéma ne se limite pas à ses apparitions à l'écran. Elle a également inspiré de nombreux cinéastes et designers automobiles, qui voient en elle un modèle d'esthétique et de performance. Son design intemporel, alliant courbes élégantes et fonctionnalité aérodynamique, continue d'influencer les créations modernes, faisant de l'A110 une référence dans l'univers du design automobile.

Anecdotes et faits marquants sur l'Alpine A110

L'histoire de l'Alpine A110 est riche en anecdotes fascinantes et en faits marquants, qui témoignent de son impact durable dans l'univers automobile. Ces récits, parfois insolites, ajoutent une dimension supplémentaire à la légende de la Berlinette. L'une des anecdotes les plus célèbres associées à l'Alpine A110 concerne une évasion spectaculaire lors du coup d'État au Chili en 1973. Selon la légende, un diplomate français aurait utilisé une Alpine A110 pour échapper aux forces armées, grâce à sa maniabilité et à sa vitesse. Bien que les détails de cette histoire soient difficiles à vérifier, elle a contribué à forger l'image de l'A110 comme un véhicule capable de surmonter les situations les plus périlleuses.

Victoires et Reconnaissances

L'Alpine A110 a brillé non seulement par ses performances en rallye, mais aussi par les reconnaissances qu'elle a obtenues. En 1973, elle devient la première voiture à remporter le Championnat du Monde des Rallyes sous l'égide de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Ce triomphe n'était pas seulement une victoire pour Alpine, mais aussi une reconnaissance mondiale pour l'industrie automobile française, démontrant que la France pouvait produire des voitures de course de premier plan.

Un design inspiré

L'esthétique unique de l'Alpine A110, avec ses lignes courbes et son profil bas, est le résultat d'une approche très réfléchie du design. Jean Rédélé, passionné par l'optimisation de la performance par le design, a veillé à ce que chaque courbe, chaque détail de la carrosserie, serve un objectif fonctionnel : améliorer la vitesse, la maniabilité, et l'efficacité de la voiture. Cette philosophie de design a permis à l'A110 de se démarquer, non seulement par ses performances, mais aussi par son apparence, qui reste aujourd'hui encore un modèle de beauté et d'efficacité.

Un héritage cinématographique

Outre ses apparitions dans des films, l'Alpine A110 a également influencé une génération de cinéastes et de créateurs visuels. Son design iconique et sa présence sur les écrans ont inspiré la manière dont les voitures sont représentées dans la culture populaire, en incarnant l'élégance, la vitesse, et l'esprit d'aventure. La silhouette distinctive de l'A110, avec ses lignes fluides et ses proportions harmonieuses, est devenue un symbole de style intemporel, souvent utilisé pour évoquer une époque où l'automobile était synonyme de liberté et de prestige.

L'héritage de l'Alpine A110

L'Alpine A110 est bien plus qu'une simple voiture de sport ; elle est un témoignage vivant de l'ingéniosité et de l'élégance française. Son histoire, riche en victoires et en innovations, continue d'inspirer les passionnés d'automobiles du monde entier. La renaissance de l'Alpine en 2017 avec une nouvelle version de l'A110 montre que l'esprit de la Berlinette reste bien vivant, prêt à conquérir de nouveaux sommets.
L'Alpine A110 est un modèle de performance, d'élégance, et de savoir-faire qui transcende les générations. Elle incarne la passion pour le sport automobile et l'attachement aux valeurs de performance et de beauté. Son histoire, ses succès en compétition, et son influence culturelle en font une icône intemporelle, admirée et respectée par les amateurs de voitures classiques et les passionnés de design. ● N.G.



L'esthétique unique de l'Alpine A110, avec ses lignes courbes et son profil bas, est le résultat d'une approche très réfléchie du design.

L'Alpine A110 R... R comme radicale ! Et ce n'est pas un vain mot : même si elle est homologuée pour la route, cette petite sportive est avant tout conçue pour la piste. Habillée de carbone de la tête aux pieds, équipée de pneus semi-slicks et dotée de harnais 6 points, la petite française annonce clairement la couleur : elle ne plaisante pas !

Alpine A110 R
Essai de la plus radicale des berlinettes



Les trajectoires n'auront jamais été aussi précises. Un châssis exclusif 10 mm plus bas qu'une A110 S en position route, réglable de 10 mm supplémentaires en position circuit, pour vous faire plaisir sur piste. L'intensité est renforcée par les performances des pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 semi-slicks. L'A110 R Turini vous fait découvrir un nouvel univers de sensations sur route comme sur piste.



C'est près de Madrid que nous avons eu l'occasion de prendre le volant de la fameuse Alpine A110 R, la version la plus extrême jamais produite de la gamme A110. Bien qu'il s'agisse d'une édition spéciale et numérotée, elle n'est pas limitée. Si son tarif de 105 000 €, accompagné d'un malus de 2 370 €, ne décourage pas les amateurs de voitures sportives, il est fort possible que nous en croisions sur nos routes. Une chose est certaine, l'A110 R ne manquera pas de séduire les passionnés !
Pour bien évaluer l'A110 R, nous avons réalisé un essai en deux étapes. D'abord, nous l'avons mise à l'épreuve sur circuit, avant de nous aventurer sur les routes sinueuses des environs. En effet, la berlinette, qui bénéficie de l'expertise d'Alpine en F1, est censée être aussi à l'aise sur circuit que sur route... ou peut-être surtout sur circuit, avec un petit détour par la route ! C'est ce que nous avons voulu vérifier.

Plus basse, plus légère, plus extrême, l'Alpine A110 R est avant tout conçue pour la piste. Sous le capot, on retrouve le même moteur 1,8 litre 4 cylindres de 300 ch que dans l'A110 S, mais cette version plus affûtée bénéficie d'un châssis encore plus performant, offrant plus d'adhérence, des suspensions réglables pensées pour le circuit, et une sonorité rauque qui accentue le caractère sauvage de cette berlinette ! La promesse est alléchante, il ne reste plus qu'à se lancer.
La piste est encore froide, tout comme nos pneus semi-slick Michelin Sport Cup 2... premier virage, et le bac à graviers n'est pas loin. Nous appréhendons un peu ce circuit inconnu, mais après trois tours, la confiance s'installe, autant pour la voiture que pour le pilote ! Cette fois-ci, nous poussons les limites, et là, la magie opère ! La voiture est facile à apprivoiser pour les novices, tout en permettant aux pilotes plus aguerris d'explorer davantage ses capacités. Elle est collée à la piste, tout en restant joueuse. Évidemment, le freinage est redoutable. On se sent vite en confiance. Elle adore le circuit, et cela se ressent. L'excès de confiance n'est jamais très loin... mais sur circuit, ce n'est pas trop grave ! En revanche, sur route, c'est une autre histoire...
Sur la route, c'est tout simplement spectaculaire ! Comme sur le circuit, l'Alpine A110 R se montre ultra-performante et d'une stabilité impressionnante. Elle négocie les virages avec une précision chirurgicale, profitant pleinement de sa légèreté et de son agilité. C'est un pur bonheur de piloter ce poids plume, surtout à une époque où la plupart des voitures sont alourdies par des batteries. Bien maintenus dans nos sièges baquet en fibre de carbone, sanglés dans nos harnais, on en vient presque à oublier que conduire cette A110 R ne signifie pas être en course en permanence.
Cependant, pour une conduite quotidienne plus tranquille, l'ambiance « racing » de l'habitacle n'est pas toujours idéale. Par exemple, le rétroviseur central devient inutile face à la lunette arrière en carbone. Quant au harnais 6 points, s'il est parfait pour la piste, il devient moins pratique au quotidien : vouloir se pencher un tant soit peu nécessite de se détacher

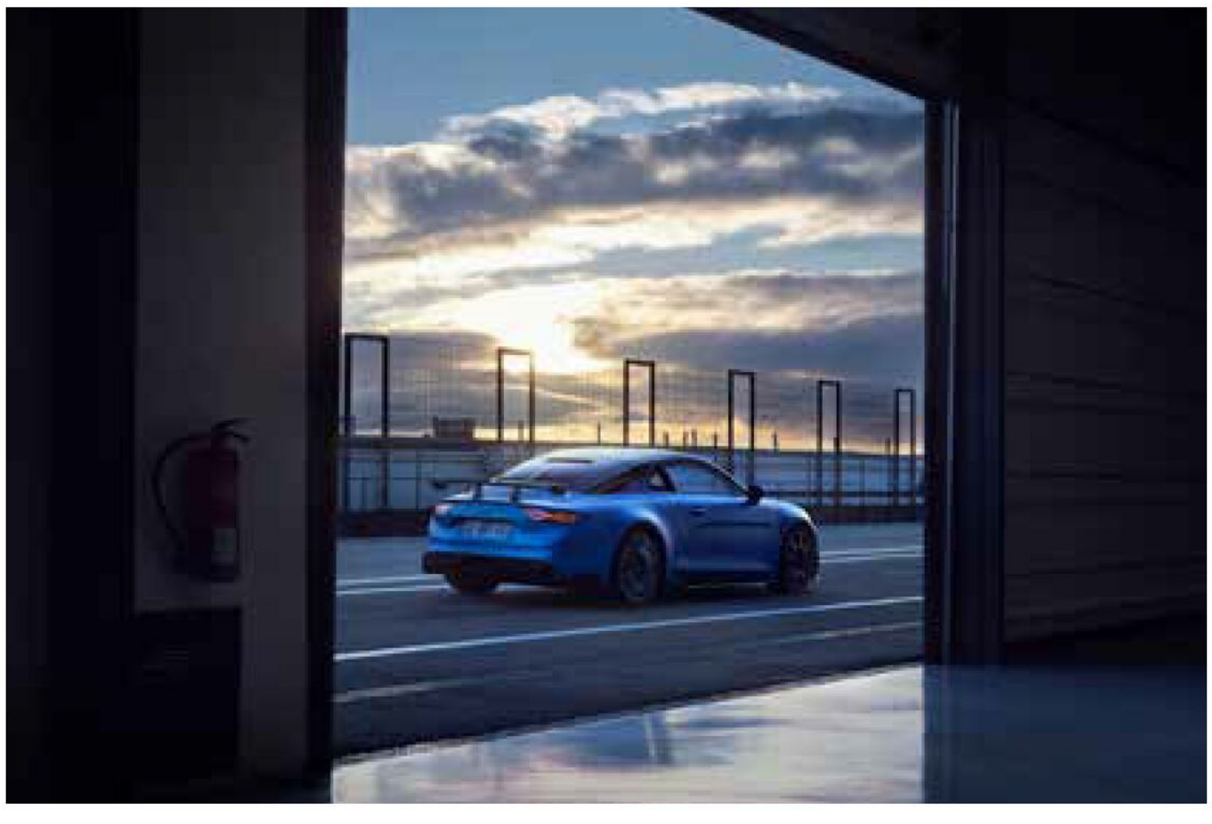


L'ensemble de son profil aérodynamique a été étudié avec précision par nos ingénieurs pour permettre à l'A110 R Turini de coller à la route. Diffuseur, aileron arrière avec fixation col-de-cygne, jupes latérales... Résultat : jusqu'à 29 kg d'appui supplémentaire à l'arrière par rapport à une A110 S Aero Kit et une traînée réduite de 5 % pour atteindre 284 km/h sur circuit.

entièrement. Côté espace de rangement, c'est également limité. Mais peut-on vraiment parler de défauts ? Certainement pas ! Ce que l'on recherche avec cette berlinette, c'est avant tout un dynamisme exacerbé et une ambiance de course qui nous donne l'impression d'être dans la peau d'un Hamilton, même si l'on conduit avec la modération d'un père de famille !

L'A110 R : un design axé sur la performance

Le design de l'A110 R a été conçu avant tout avec la performance en tête. Bien sûr, son allure agressive séduira les amateurs de belles voitures, mais les designers ont surtout focalisé leurs efforts sur la réduction du poids et l'amélioration de l'aérodynamisme. Le carbone, omniprésent et en contraste saisissant avec la livrée Bleu Racing Mat, n'est pas seulement esthétique, il joue un rôle crucial dans l'allègement de la voiture. En effet, grâce à ce matériau utilisé sur la lame avant, le toit, le capot moteur avant (-2,9 kg), les jupes latérales, le diffuseur, les quatre jantes (-12,5 kg) ainsi que sur la lunette arrière, l'Alpine A110 R se déleste de 34 kg par rapport à une A110 équipée du Kit Aéro et du toit en carbone ! À cela s'ajoutent des sièges baquet allégés de 5 kg, et le choix des harnais de série plutôt qu'une ceinture de sécurité classique, qui permet aussi de gagner quelques précieux kilos. De plus, le châssis a été abaissé de 10 mm par rapport à l'A110 S, avec la possibilité de l'abaisser encore de 10 mm supplémentaires pour une utilisation sur circuit. Le travail sur l'aérodynamique de l'A110 R a permis de gagner jusqu'à 29 kg d'appui supplémentaire à l'arrière par rapport à une A110 S kit Aéro et de réduire de 5 % la traînée. Ainsi, le diffuseur, l'aileron arrière, les jupes latérales et les jantes Aérocarboné (ouvertes à l'avant et fermées à l'arrière) sont autant d'éléments qui font que l'A110 R soit ainsi collée à la route. ● N.G.





Microfibre : Le cockpit est entièrement revêtu de microfibre, et les sangles textiles pour l'ouverture des portes rappellent que cette voiture est véritablement conçue pour la piste.

Tarif et caractéristiques de l'A110 R

L'Alpine A110 R est la quatrième version de la célèbre berlinette, rejoignant les rangs de l'A110, l'A110 GT, et l'A110 S, mais se distinguant comme la plus extrême de toutes ! Pour préserver au maximum la légèreté de cette version R, les options sont limitées et se concentrent principalement sur la peinture extérieure, les espaces de rangement, et le système audio.
Probablement la dernière Alpine à moteur thermique, l'A110 R se distingue par un design qui parle de lui-même, en faisant la première A110 capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes.

Fiche technique de l'Alpine A110 R

Moteur thermique	4 cylindres en ligne 1,8 l de 300 ch
Boite de vitesses	Automatique, 7 rapports
Transmission	propulsion
Couple	340 Nm
Vitesse Max	285 km/h
0 à 100 km/h	3,9 sec
Rapport poids / puissance	3,6 kg/ ch
Consommation (cycle mixte)	6,8 l à 7,0 l/100 km
Emission de CO^2	153 – 156 g/km
Tarif entrée de gamme A110	62 500 €
Tarif entrée de gamme A110 GT	72 500 €
Tarif entrée de gamme A110 S	74 500 €
Tarif entrée gamme A110 R	105 000 €
Tarif modèle essayé	111 340 €





Siège Sabelt® Track : Sanglé dans le siège monocoque en carbone Sabelt® Track, équipé d'un harnais de compétition à 6 points, vous êtes prêt pour vivre l'expérience d'une véritable voiture de course avec l'A110 R Turini.

Dimension Alpine A110 R

Places	2
Longueur	4,180 m
Largeur	1,798 m
Hauteur	1,248 m
Empattement	2,42 m
Diamètre de braquage	11,4 m
Poids à vide	1,082 kg
Volume de coffre	100 l (avant)
Réservoir	45 l



Numérotation unique : Un numéro gravé sur une plaque, située sous la console centrale, rend chaque A110 R Turini unique.



Le poids de l'Alpine définit toute l'expérience de conduite. La plupart du temps, c'est une bonne nouvelle, mais il y a aussi des inconvénients à conduire une voiture légère qui veut rester confortable et suffisamment agréable pour un usage quotidien. En d'autres termes, elle n'est ni aussi radicale qu'une Lotus traditionnelle ni aussi compromise qu'une Alfa 4C.

Alpine A110 **Que ressent-on au volant ?**


I N E
10


ALPINE
A110
ALPINE

Commençons par les inconvénients, car il y a des points intéressants à noter. Étant légère, elle est légèrement sensible aux perturbations extérieures. Vous le remarquez sur l'autoroute, non seulement à cause des vents latéraux, mais aussi à cause de la surface elle-même. Une voiture qui pèse seulement 1 100 kg et dont la majorité du poids est à l'arrière (la répartition est de 44 : 56) peut parfois se faire secouer un peu sur les ornières de camions (n'oubliez pas qu'elle est étroite) et nécessiter une main ferme par temps venteux.

Nous chipotons ici (ce qui est souvent le signe d'une voiture brillante), mais livrée à elle-même, le moteur n'est pas particulièrement charismatique non plus. Elle démarre en mode Normal, le réglage le plus économe de l'A110, donc les montées de rapport rapides et une sonorité d'échappement plutôt neutre sont la norme. Passez en mode Sport (ou Track, qui est globalement similaire mais désactive davantage le contrôle de stabilité) et le moteur turbo quatre cylindres de 1,8 litre révèle une personnalité beaucoup plus affirmée.

Ce moteur est partagé avec la Renaultsport Mégane (bien qu'il ait sa propre admission d'air, son turbo, son système d'échappement et son réglage moteur spécifiques), et comme il n'a pas beaucoup de poids à déplacer, l'accélération est étonnamment vigoureuse. Le mode Normal peut sembler un peu lent, mais une fois en mode plus sportif avec des régimes plus élevés, le 1,8 devient beaucoup plus enthousiaste et engageant. Les détonations à la décélération, la sonorité de l'échappement en pleine accélération sont extrêmement plaisantes, et la vitesse vient rapidement et facilement.

L'A110 R partage le même moteur que les versions GT et S, ainsi que les mêmes rapports de boîte. Mais elle dispose d'un échappement plus expressif. Non pas antisocial, mais suffisamment vibrant pour éveiller l'enthousiasme des passionnés.

Elle évite également le piège dans lequel est tombé le Cayman quatre cylindres en confondant volume sonore et caractère. Il y a assez de bruit sans que ce soit envahissant ou désagréable. L'A110 S intensifie tout cela : un peu plus de vitesse et beaucoup plus d'intensité à haut régime. L'A110 R va encore plus loin.

L'A110 ne tombe pas non plus dans le même piège que l'Audi TT, en confondant adhérence et maniabilité. L'Alpine est une voiture qui se déplace plus légèrement que ses concurrentes allemandes et résiste aux tendances actuelles.

Par exemple, vous ne trouverez pas de bouton de suspension adaptative. Elle utilise une suspension à double triangulation aux deux extrémités, ce qui permet un meilleur contrôle de l'angle de carrossage lorsque la roue se déplace verticalement. Plus la roue reste verticale, meilleur est le contact avec la route. Les doubles triangulations ne sont pas faciles à intégrer lorsque vous avez un moteur transversal et que vous voulez rester compact.

Maintenant que ça devient intéressant, racontez-moi en plus.

Faites-vous une faveur et passez directement du mode Normal dès que vous commencez à rouler. Nous ne l'avons pas fait, et pendant quelques kilomètres, nous nous sommes demandés pourquoi tout le monde en faisait tout un plat, alors que la boîte à sept vitesses passait les rapports et que la réponse de l'accélérateur était atténuée. La seule chose qui nous a surpris, c'est la consommation de carburant. Elle tournait autour de 6,3 à 7,1 L/100 km. Peu de voitures sportives peuvent en dire autant. Même sur les routes sinueuses du rallye Monte-Carlo, la consommation globale n'est pas descendue en dessous de 8,7 L/100 km.

Bref, si vous en achetiez une, une fois que l'excitation initiale se sera dissipée, nous vous garantissons que vous viendrez admirer son efficacité (et probablement la laisser en mode Normal, aussi).

Le mode Sport affine le moteur et la boîte de vitesses, la direction, la stabilité, l'échappement et même l'affichage du tableau de bord. C'est là que l'Alpine A110 montre ses vraies couleurs. Elle glisse magnifiquement. C'est une voiture de sport faite différemment. Elle n'est ni dure, ni agressive, ni intimidante. Au contraire, elle est simplement merveilleusement composée et fluide. Peu importe à quel point la route est cahoteuse, l'Alpine, avec peu de poids pour comprimer ses ressorts souples, glisse sur les bosses et les irrégularités. La qualité de la suspension et le contrôle sont envoûtants – comme une Lotus, mais avec plus de débattement de suspension et un raffinement supérieur.

Passer à l'A110 S – un saut de treize mille euros – apporte une vigueur supplémentaire et un réglage plus ferme et conventionnel. Elle ne se laissera toujours pas perturber par les routes accidentées, mais vous secouera un peu plus à basse vitesse et le roulis de la carrosserie est réduit au minimum. Il vaut la peine d'essayer les deux versions dos à dos avant de se décider, si vous le pouvez ; la voiture standard est si bien calibrée en tant que voiture de route que le supplément de prix est probablement inutile. Mais si vous faites des journées sur circuit, vous apprécierez la plus grande précision et la netteté accrue de la S.

-Est-il dommage qu'il n'y ait pas de boîte manuelle ? Pas vraiment. La boîte à double embrayage est bien meilleure ici que dans la Mégane, mais ce n'est pas la plus rapide du marché – les montées de rapport sont correctes, mais les rétrogradations sont parfois un peu lentes et trop douces. Il convient de mentionner que les rapports sont bien espacés et pas trop longs (vous m'entendez, Porsche ?) afin que vous puissiez enchaîner plusieurs rapports à des vitesses modestes. Hourra ! Cela devient de mieux en mieux...

L'essentiel est que l'Alpine se sent différente : la façon dont elle se déplace sur la route, sa fluidité, sa délicatesse, son ajustabilité et sa précision rendent le Cayman 2.0 litres presque maladroit. Juste pour les chiffres, la Porsche (295 ch, 1 410 kg, 0 à 100 km/h en 5,1 secondes) a un rapport puissance/poids de 210 ch/tonne, tandis que l'Alpine (248 ch, 1 103 kg, 0 à 100 km/h en 4,5 secondes) a un rapport de 224 ch/tonne. Ne doutez pas de la vitesse de l'A110.

Elle ne semble tout simplement pas particulièrement rapide car elle ne semble jamais devoir travailler si dur. Pendant ce temps, l'A110 R de 300 ch égale le rapport puissance/poids d'une Cayman GT4 de 420 ch.



Commençons par les inconvénients, car il y a des points intéressants à noter. Étant légère, elle est légèrement sensible aux perturbations extérieures. Vous le remarquez sur l'autoroute, non seulement à cause des vents latéraux, mais aussi à cause de la surface elle-même. Une voiture qui pèse seulement 1100 kg et dont la majorité du poids est à l'arrière (la répartition est de 44 : 56) peut parfois se faire secouer un peu sur les ornières de camions (n'oubliez pas qu'elle est étroite) et nécessiter une main ferme par temps venteux.

Nous chipotons ici (ce qui est souvent le signe d'une voiture brillante), mais livrée à elle-même, le moteur n'est pas particulièrement charismatique non plus. Elle démarre en mode Normal, le réglage le plus économe de l'A110, donc les montées de rapport rapides et une sonorité d'échappement plutôt neutre sont la norme. Passez en mode Sport (ou Track, qui est globalement similaire mais désactive davantage le contrôle de stabilité) et le moteur turbo quatre cylindres de 1,8 litre révèle une personnalité beaucoup plus affirmée.





INTÉRIEUR…

Que ressent-on à l'intérieur ?



L'intérieur, bien que spacieux, présente des matériaux modestes. Les commandes et l'interface, issues de Renault, manquent de raffinement par rapport aux concurrents. Cependant, la conduite reste exceptionnelle, avec des sièges Sabelt confortables et un comportement routier précis. Les versions GT et R ajoutent du luxe et des fonctionnalités spécifiques.

Tout d'abord, l'A110 est petite. Avec moins de 4,2 mètres de long et 1,8 mètre de large, c'est une stricte deux places, pas très pratique. Comme la Cayman, elle dispose de coffres à l'avant et à l'arrière, mais le coffre avant de 100 litres est peu profond (vous pouvez à peine y glisser deux bagages cabine côte à côte), et le coffre arrière de 96 litres, accessible par un couvercle de la taille d'une poubelle à clapet, ne pourra pas transporter des clubs de golf (ce qui n'est peut-être pas une mauvaise chose).
Cependant, l'intérieur n'est pas petit, car Michael van der Sande, le directeur général d'Alpine lors du développement de l'A110, mesure 1,98 m, il s'est donc assuré qu'il pourrait y tenir. Gordon Murray en possède d'ailleurs une qu'il utilise quotidiennement.



Est-ce que ça fait « haut de gamme » ?

Le design est magnifique, mais ce qui déçoit un peu sur l'A110 Pure d'entrée de gamme, c'est la qualité des matériaux. Ils ne sont pas mauvais, mais la garniture de porte sous le joli panneau coloré est noire et un peu rugueuse, le volant est légèrement volumineux (et le centre n'est-il pas un peu décalé ?) et bien que l'écran tactile ne soit plus une pièce issue du stock de Suzuki Jimny, mais dispose désormais d'une interface Renault native avec un mirroring Apple et Android correct, il n'est toujours pas aussi élégant que ce que proposent les concurrents principaux. Ou ce que nous avons vu dans la Lotus Emira, d'ailleurs.

En parlant de Lotus, il est également notable que la voiture britannique utilise des commandes Volvo issues du stock, qui donnent une impression de qualité. L'Alpine est remplie de pièces Renault, qui n'ont pas le même ressenti. Ce sont des détails mineurs comme les boutons de commande de la climatisation et le réglage des rétroviseurs, mais lorsque cette voiture peut maintenant être équipée pour presque 90 000 €, l'attention aux détails compte.

Mais en tant que voiture à conduire, l'intérieur de l'A110 donne le ton de manière très agréable. Les sièges fixes Sabelt (optionnels dans l'A110, de série dans la S) non seulement sont superbes, mais ils sont également merveilleusement bien conçus. Vous êtes assis bas (si vous prenez la peine de sortir une clé Allen pour régler correctement les sièges), et la visibilité arrière à travers la fente étroite n'est pas excellente, mais comme la voiture est petite, la position de conduite est bonne, les commandes bien pondérées et précises, vous avez confiance sur les routes étroites. C'est une véritable passe-partout.

D'autres détails agaçants ?

Des palettes de changement de vitesse un peu plus longues sur la colonne de direction seraient très appréciées. Elles sont raccourcies pour ne pas interférer avec l'ancienne commande Renault de volume/changement de piste...

Le pont de la console centrale dispose d'une pochette pour votre téléphone ainsi que des boutons Drive/Reverse et de la prise USB, il y a du rangement au niveau inférieur (pas très facile d'accès sur le côté du siège, notez-le bien), ainsi qu'une plaque de renfort pour le passager.

Si vous recherchez plus de luxe, la finition GT offre une sellerie en cuir extrêmement confortable et à l'odeur raffinée, ainsi qu'un tableau de bord où les inserts en fibre de carbone gris mat ont été remplacés par des panneaux avec des inserts cuivrés en finition brillante. C'est chic. Et un peu réfléchissant en plein soleil. Oups.

Pendant ce temps, dans l'A110 R, vous bénéficiez de sièges baquets en fibre de carbone en une seule pièce, super-soutenants, avec juste une fine couche de rembourrage. D'une manière ou d'une autre, ils restent confortables. Elle dispose également de harnais à six points, que vous devez utiliser. C'est parce que les ceintures à enrouleur supplémentaires – courantes dans les voitures route/circuit – ont été supprimées pour gagner du poids. Mais elle conserve la climatisation, le système d'infodivertissement et une caméra de recul. Elle dispose également d'applications pour la piste.

Les prix commencent maintenant à 54 490 €. Ensuite, l'A110 GT, qui est plus luxueuse et dotée de roues plus grandes, s'affiche à partir de 65 490 €. La version S débute à 67 490 €. Avec quelques options supplémentaires et le pack aérodynamique en carbone (ajoutant 61 kg d'appui à l'avant et 80 kg à l'arrière), nous avons testé une A110 S qui affichait un prix catalogue de 71 000 €. C'est dans la même gamme de prix qu'une Cayman GTS 4.0. La version piste, l'A110 R, coûte la coquette somme de 96 990 €. Aïe. Les éditions limitées comme l'édition Le Mans sont montées jusqu'à 122 000 €. Incroyable.
Entre-temps, l'A110 s'est quelque peu « boutiquisée » : vous pouvez opter pour de belles couleurs de peinture héritage vives, des surpiqûres contrastantes, etc. Si vous choisissez le modèle de base, ne vous sentez pas obligé de sélectionner l'échappement sport : il est rauque à l'accélération, mais en relâchant l'accélérateur, les crépitements sont si exagérés qu'on a l'impression que tout le tuyau traîne sur la route.

Les coûts d'exploitation sont-ils raisonnables ?

Vous vous souciez de la consommation de carburant et des émissions de CO2 ? Sur ces deux points, l'A110 se révèle très convaincante. La Cayman et la TTS sont loin d'atteindre les 6,4 l/100 km et les 138 g/km de CO2 de l'A110.

D'après notre expérience, la Cayman et la TTS consomment environ 8,4 à 9,4 l/100 km. Pour une utilisation équivalente, nous estimons que l'Alpine se situera autour de 6,9 à 7,8 l/100 km. C'est un avantage appréciable, mais pas révolutionnaire. Cela dit, même en conduisant une A110 de manière sportive, elle consomme environ 10,7 à 11,8 l/100 km d'après notre expérience. C'est une voiture qui séduira certains acheteurs, tout en en repoussant d'autres. Pour certains, elle ne portera pas le bon badge ou ne véhiculera pas la bonne image, d'autres la rejetteront parce que les chiffres de puissance et de couple semblent modestes. Ils ne comprendront jamais l'intérêt de cette voiture.

Notre conseil...

Assurez-vous que ce que vous voulez est bien ce que l'Alpine offre, et non simplement l'envie de posséder quelque chose de différent d'une TT ou d'une Cayman. Certains acheteurs potentiels trouveront que le manque d'espace est un problème, mais honnêtement, nous pensons que c'est le seul problème qu'ils rencontreront. Si vous voulez une véritable voiture de sport, l'A110 (et non la TT, la Toyota Supra ou même la BMW M240i) est l'une des rares options restantes.
Lors des journées sur circuit, même avec l'A110 R, vous dépenserez peu en consommables. Elle est très économe en pneus et en freins.● C.V.H.



Quel prix devrais-je payer ?

NOUVEAUTÉ

LE LIN, NOUVEL AXE D'INNOVATION

Fidèle à son ADN d'innovation, Alpine relève le défi de la décarbonation avec audace en choisissant le lin comme symbole d'éco-responsabilité.

Capot en lin de l'A110 E-ternité 100 % électrique.

Le toit et la lunette arrière sont fabriqués en lin.

À l'image du Catamaran We Explore de Roland Jourdain, qui a terminé 2e dans sa catégorie lors de l'édition 2022 de la Route du Rhum, Alpine se positionne en tant que constructeur de voitures sportives innovantes, axé sur la performance. Les deux projets partagent un fournisseur de matière première, Terre de Lin. « À terme, nous souhaitons également transposer la résine époxy pour être complètement décarbonés », explique Florent, Leader Conception accessoires extérieurs chez Alpine.



Actuellement à la recherche d'une résine biosourcée, lui et David, Responsable Métiers Amont, s'efforcent de développer des résines répondant aux exigences de leurs cahiers des charges. Cette quête incessante d'amélioration des pièces en lin montre à quel point Alpine place la performance au cœur de ses innovations. Par exemple, le capot de l'Alpine A110 R en carbone pèse 3,98 kg, comparé à un capot en aluminium qui pèse 6,9 kg. Bien que les pièces en lin soient actuellement 20 % plus lourdes que celles en carbone, l'équipe travaille sans relâche pour réduire cette différence en optimisant la conception et en intégrant un maximum de fonctions dans chaque pièce. Florent envisage même la possibilité de concevoir des moules permettant de produire en lin, carbone ou verre avec le même outil, bien qu'il soit encore trop tôt pour envisager une Alpine de série entièrement fabriquée en lin.

Le lin, de la graine au capot

Le lin, bien que nécessitant des ressources naturelles telles que des graines, de la terre, de l'eau et du soleil, représente une option écologique précieuse. Avant d'arriver au laboratoire d'Alpine, ce matériau subit un processus de transformation complet. Semé entre mars et avril, le lin est arraché en été et laissé sur-le-champ pour un rouissage naturel, une étape qui permet de séparer les fibres de lin des fibres de bois. Ce processus se déroule de la mi-juillet à la mi-septembre. Une fois récolté, le lin est transformé en ballots de 250 kg, puis les fibres longues sont extraites par teillage. Le lin est ensuite peigné, étiré et enroulé en bumps, de petits ballots de 45 kg, avant d'être envoyé en filature pour obtenir la trame finale. Cette trame est ensuite acheminée chez Alpine où elle est transformée en pièces telles que des capots, des coques de siège et des toits. Grâce à un processus d'infusion avec de la résine époxy, la trame de lin est transformée en une pièce composite légère et résistante, prête à être montée sur une voiture. Le laboratoire d'Alpine aux Ulis, en région parisienne, gère ce processus avec une précision extrême pour garantir la qualité et les performances des pièces en lin.



Après le teillage, le lin est peigné pour se déposer en ruban.

Lin comme innovation

L'Alpine A110 E-ternité, prototype 100 % électrique dévoilé en juillet 2022, incarne l'innovation avec l'utilisation du lin. Ce prototype sert de laboratoire roulant pour tester de nouvelles technologies qui orienteront Alpine vers son « Dream Garage ». Ce modèle conserve l'agilité légendaire d'Alpine avec un poids optimisé de 1 378 kg, malgré les 392 kg de batteries, n'ajoutant que 258 kg par rapport à une A110 thermique. Les pièces en lin, telles que le capot, le toit, la lunette arrière, et les coques de siège, démontrent les avantages de ce matériau biosourcé : faible densité, résistance, et propriétés acoustiques. Le lin utilisé provient de la Coopérative Terre de Lin, située près de Dieppe, le berceau d'Alpine, ce qui permet de privilégier les circuits courts et de réduire l'empreinte écologique du processus de production.

Innovation et technologie

Fidèle à son ADN d'innovation, Alpine relève le défi de la décarbonation avec audace en choisissant le lin comme symbole d'éco-responsabilité. Utilisé à la place de la fibre de carbone sur certaines pièces du prototype A110 E-ternité, ce matériau naturel allie légèreté et production locale, contribuant ainsi à une approche plus durable. Cette avancée est le fruit du travail de Florent et David, deux passionnés au sein de l'ALP'INNOV CENTER, le laboratoire d'Alpine aux Ulis. Leur succès illustre parfaitement comment l'innovation technologique et écologique peut transformer l'industrie automobile, tout en restant fidèle aux valeurs de la marque.● C.V.H..



L'Alpine A110 R bénéficie d'éléments aérodynamiques très travaillés, comme son aileron arrière dotés de mâts de fixation en col-de-cygne

Les Alpine de route, comme ici l'A110 R, sont mises au point par des pilotes chevronnés, au savoir-faire très complet.

UN SAVOIR-FAIRE UNIQUE POUR LES DÉFIS DE DEMAIN

Alpine se prépare activement à l'avenir électrique de l'automobile, en s'appuyant sur l'expertise de son centre d'ingénierie situé aux Ulis, au sud de Paris. Pour Robert Bonetto, Directeur de l'ingénierie Alpine, l'électrification des véhicules représente un défi majeur mais également une opportunité d'innovation. Depuis la création des Ulis, l'un des domaines d'expertise les plus cruciaux a été la liaison au sol.





Ce savoir-faire, affiné sur des terrains d'essai exigeants comme le circuit du Nürburgring, a permis de développer des véhicules au comportement routier exceptionnel. « Nos pilotes d'essais, capables de percevoir des différences minimes dans la conception des voitures, ont joué un rôle clé dans le maintien de l'ADN sportif d'Alpine », explique Robert Bonetto. Ce savoir-faire se traduit déjà dans l'Alpine A110, et il est aujourd'hui mis à profit pour concevoir les futurs modèles électriques. Ces innovations incluent une répartition innovante des masses avec une batterie séparée en deux unités (avant et arrière) et une boîte de vitesses spécifique aux voitures électriques qui permet une puissance et une légèreté accrues.

Trois domaines de pointe

Depuis la présentation du Spider iconoclaste en 1995, les ingénieurs de Renault Sport, aujourd'hui Alpine Cars, ont démontré leur expertise dans le développement de voitures sportives. Cette expertise se concentre particulièrement sur trois domaines : l'aérodynamique, l'allègement et la liaison au sol. L'environnement des Ulis est stimulant, notamment grâce à la proximité avec l'équipe de Formule 1 d'Alpine. « Les échanges avec nos collègues de la Formule 1 nous apportent des idées nouvelles pour les voitures de route », indique Robert Bonetto. Cette synergie se manifeste dans des projets comme l'Alpine A110 R, qui bénéficie d'éléments aérodynamiques travaillés tels qu'un aileron arrière en col-de-cygne. L'utilisation de matériaux composites légers comme la fibre de carbone et, plus récemment, la fibre de lin produite en Normandie, témoigne de l'engagement d'Alpine pour l'innovation.



Le prototype électrique A110 E-ternité, développé par les équipes d'ingénierie Alpine.

Innovation et technologie

Face aux défis de l'électrification, Alpine peut compter sur le savoir-faire accumulé par ses équipes aux Ulis. Robert Bonetto souligne l'importance de cette expertise qui s'est construite au fil des années, notamment grâce à l'expérience acquise avec les modèles siglés Renault Sport. Bien que Renault Sport Technologies soit devenu Alpine Cars en mai 2021, l'équipe d'ingénieurs n'a pas attendu cette date pour se consacrer à l'innovation. « C'est cette équipe qui a fait renaître l'A110, en conservant l'agilité et le plaisir de conduite du modèle original, tout en l'adaptant aux exigences modernes », précise Robert Bonetto. Cette quête de perfection continue aujourd'hui, avec une attention particulière portée à l'aérodynamique, à l'allègement et à la liaison au sol, trois domaines dans lesquels Alpine excelle. Le fruit de ce travail innovant, axé sur l'électrification, sera révélé dans les prochains mois, promettant de marier sportivité et durabilité dans les futurs modèles de la marque.

Alpine et le défi de l'électrification

Dans un secteur automobile en pleine mutation, Alpine se distingue par son approche innovante de l'électrification. Le centre d'ingénierie des Ulis, avec ses ingénieurs héritiers de Renault Sport, est au cœur de cette transformation. Leur mission : conserver l'essence sportive d'Alpine tout en intégrant les nouvelles technologies électriques. Le prototype électrique A110 E-ternité, par exemple, incarne cette innovation en utilisant des matériaux novateurs comme la fibre de lin pour réduire le poids du véhicule. Ce prototype est un exemple parmi d'autres des efforts d'Alpine pour conjuguer performance et durabilité, en se préparant à relever les défis de demain.● C.V.H.



Le futur d'Alpine sera électrique, mais les modèles à batterie de la marque ne perdront rien de leur sportivité, bien au contraire.

2021 : LE RETOUR TRIOMPHAL D'ALPINE EN FORMULE 1

LA RENAISSANCE D'UNE LÉGENDE FRANÇAISE

En 2021, Renault Sport cède sa place à Alpine, la nouvelle division sportive du groupe Renault, pour mener le programme sportif du groupe en Formule 1. Cette transition marque un tournant stratégique pour Renault, qui, malgré des difficultés financières marquées par des pertes de huit milliards d'euros en 2020 dues à la pandémie de Covid-19 et un plan d'économies de deux milliards d'euros, a choisi de poursuivre son engagement en F1 sous la direction de son nouveau PDG, Luca de Meo.





De Meo, conscient de l'importance de la F1 pour l'identité de Renault, a déclaré : « Je ne vais pas être le PDG qui va mettre un terme à plus de 40 ans de Formule 1 pour Renault, cela fait partie de notre ADN. » Ce choix s'inscrit dans le cadre de la stratégie de « Renaulution », qui vise à recentrer les activités sportives de Renault autour de la marque Alpine, récemment ressuscitée.

À partir du championnat du monde de Formule 1 2021, l'écurie est rebaptisée Alpine F1 Team. De Meo explique ce choix en affirmant : « Alpine est une belle marque, puissante et vibrante, qui colle un sourire sur le visage de ses adeptes. En lançant Alpine, symbole de l'excellence française, dans la plus prestigieuse des disciplines automobiles mondiales, nous poursuivons l'aventure des constructeurs dans un sport renouvelé. Nous apportons aussi une marque de rêve aux côtés des plus grands noms, pour des courses automobiles spectaculaires faites et suivies par des passionnés. Alpine amènera enfin ses valeurs dans le paddock de la Formule 1 : élégance, ingéniosité, et audace. »

Cyril Abiteboul, alors directeur de l'écurie, souligne l'importance de ce changement dans le contexte de la transformation de la F1 : « Ce changement intervient à un moment clé dans la trajectoire de l'écurie et du sport. Alpine apporte un nouveau sens, de nouvelles valeurs et couleurs dans le paddock avec l'esprit de compétition venu d'autres univers et l'agilité créatrice française. Ce seront des atouts dans la préparation des échéances de 2022. Le nouveau cadre réglementaire et financier installera les conditions d'un sport automobile plus équitable dans sa redistribution des revenus, plus simple et progressiste dans sa gouvernance. La mise en place du 'budget cap' mettra un terme à la course à la dépense et permettra de valoriser les équipes signataires pour leur valeur sportive. Alpine a toute sa place en Formule 1 et pourra prétendre à la victoire. »

Bien que l'implication d'Alpine en Formule 1 sous cette forme soit récente, la marque avait déjà fait une tentative en 1968 avec l'Alpine A350, propulsée par un moteur V8 Gordini. Cependant, après des essais menés avec le pilote Mauro Bianchi à Zandvoort, le projet avait été abandonné en raison de performances insuffisantes, le moteur produisant environ 300 chevaux, contre 400 pour le bloc Cosworth.

Aujourd'hui, avec son retour sous l'appellation Alpine, Renault vise à renouer avec la tradition et l'excellence en compétition, en combinant son riche héritage avec des technologies et des approches modernes pour réussir dans le championnat du monde de Formule 1.



Pour sa première saison sous l'appellation Alpine en 2021, l'écurie a aligné un duo de pilotes composé du double champion du monde de Formule 1 Fernando Alonso, de retour à Enstone pour succéder à Daniel Ricciardo, et du Français Esteban Ocon. Le 11 janvier 2021, Laurent Rossi, ancien directeur de la stratégie et du business développement du Groupe Renault, a été nommé directeur général, tandis que Cyril Abiteboul quittait Renault. Peu après, le 17 janvier, Davide Brivio, ancien directeur de Suzuki en MotoGP, a pris le poste de directeur sportif.

Cette saison a introduit un nouveau système de handicap concernant le développement aérodynamique des monoplaces. Les équipes les mieux classées au dernier championnat des constructeurs ont ainsi disposé de moins de temps en soufflerie et en CFD que les équipes moins bien classées, ajoutant un défi supplémentaire pour Alpine.

Le 2 mars 2021, l'écurie a dévoilé la A521, une évolution de la Renault R.S.20 qui avait couru le championnat 2020. Le nom A521 rend hommage au prototype Alpine A500, utilisé pour des essais avec un moteur turbocompressé avant les débuts de Renault en Formule 1 en 1977. Lors de la présentation de la monoplace, le PDG de Renault, Luca de Meo, a réaffirmé l'engagement de l'écurie dans la compétition à long terme, en déclarant : « Nous sommes en Formule 1 à long terme. Et nous sommes là pour gagner. Nous utiliserons tous les moyens nécessaires pour être les meilleurs. Allez les Bleus ! »

Le 1er août 2021, après seulement onze départs, Alpine a célébré sa première victoire en Formule 1 grâce à Esteban Ocon, qui s'est imposé lors du Grand Prix de Hongrie. Cette victoire a marqué l'histoire comme la première victoire 100 % française (pilote, écurie et moteur) depuis Alain Prost au Grand Prix d'Autriche en 1983. Il s'agissait également de la première victoire de Renault en Formule 1 depuis celle de Fernando Alonso au Grand Prix du Japon en 2008.

En août 2021, Rémi Taffin, directeur technique moteur, a quitté l'écurie. Plus tard dans la saison, Fernando Alonso a obtenu son premier podium depuis 2014 en terminant troisième du Grand Prix du Qatar. Pour sa première saison sous le nom Alpine F1 Team, l'écurie a terminé à la cinquième place du classement des constructeurs avec 155 points, derrière McLaren (275 points) mais devant AlphaTauri (142 points), marquant ainsi un retour prometteur pour la marque française en Formule 1.



2021 : UNE SAISON ÉLECTRISANTE

AVEC LA PREMIÈRE VICTOIRE DE LA NOUVELLE ÈRE

La saison 2021 a marqué le retour fracassant d'Alpine en Formule 1. Avec Fernando Alonso et Esteban Ocon au volant, la nouvelle écurie a non seulement dévoilé la A521, mais a aussi célébré une victoire historique au Grand Prix de Hongrie grâce à Ocon. Cette victoire 100 % française a propulsé Alpine en cinquième position du classement des constructeurs, signifiant un retour prometteur pour la marque emblématique.



A110 SAN REMO 73 L'ESPRIT DE VICTOIRE

L'Alpine A110 San Remo 73 célèbre le 50e anniversaire du premier Championnat du Monde des Rallyes et la victoire emblématique d'Alpine avec une livrée iconique.

Avec sa teinte Bleu Caddy distinctive et son toit en carbone verni rouge, le modèle A110 San Remo 73 combine un châssis léger et un moteur de 300 ch. Ce véhicule de sport incarne un héritage de compétition tout en apportant une touche moderne et élégante. Son design évoque l'audace et la gloire des célèbres étapes de San Remo, où elle a triomphé il y a 50 ans.

Le Rallye de San Remo

En 1973, alors que le premier Championnat du Monde des Rallyes approche de la fin, trois berlinettes A110 se préparent à affronter les défis de San Remo. Ce rallye, marqué par des parcours exigeants autour de la ville, est le théâtre de la victoire d'Alpine.

CONSÉCRATION

En 1973, lors de la première édition du Championnat du Monde des Rallyes, l'Alpine A110 se distingue par sa performance sur les routes sinueuses de San Remo. Deux des trois A110 engagées montent sur le podium, avec Jean-Luc Thérier et Jacques Jaubert décrochant la victoire. Cette victoire, accompagnée d'autres succès tout au long de la saison, permet à Alpine de remporter le titre mondial.



LES QUATRE MOUSQUETAIRES

Le succès de la saison 1973 ne se limite pas à la voiture, mais aussi aux pilotes. Jean-Luc Thérier, avec ses trois victoires, et ses coéquipiers Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, et Jean-Claude Andruet, surnommés « les quatre mousquetaires », ont joué un rôle crucial dans ce triomphe mondial pour Alpine.





Entre Héritage et Modernité

À l'instar de l'A110, la San Remo 73, produite en série limitée de 200 exemplaires, allie héritage et innovation. Ce modèle rend hommage à la victoire historique avec une livrée moderne Bleu Caddy et un toit en carbone verni rouge.



Elle incarne l'excellence et l'innovation de Renault dans le monde du sport automobile. Conçue spécifiquement pour affronter la légendaire épreuve des 24 heures du Mans, cette voiture a inscrit son nom dans l'histoire en remportant la course en 1978.

L'ALPINE A442B
UNE VICTOIRE LÉGENDAIRE AUX 24 HEURES DU MANS 1978

Lette victoire, la seule de Renault dans cette compétition mythique, représente non seulement un triomphe technique mais aussi une page marquante dans l'engagement de la marque en endurance, juste avant son retrait pour se consacrer pleinement à la Formule 1.

En 1978, lors de la plus grande course d'endurance au monde, l'équipe Alpine-Renault, dirigée par Gérard Larrousse, se fixe pour objectif de décrocher la victoire. Pour ce faire, trois versions distinctes de l'Alpine sont engagées : deux A442, une A442B et une A443. Alors que les deux premières avaient déjà été utilisées en compétition les années précédentes, les A442B et A443 ont été développées spécifiquement pour cette édition des 24 heures du Mans.

L'A442B représente une évolution entre les A442 et l'A443. Elle intègre certaines modifications de l'A443, comme un capot avant et des portes redessinés pour accueillir une « bulle » au-dessus du cockpit, des bas de caisse droits avec des « balais » pour canaliser l'air sous la voiture, ainsi que de nouvelles prises d'air sur le capot moteur et les pieds de l'aileron arrière. Toutefois, elle conserve le moteur d'origine (1 996 cm^2) et l'empattement de l'A442, contrairement à l'A443 qui dispose d'un moteur de 2 138 cm^2 et d'un empattement allongé. Contrairement à l'équipage de l'A443 no 1, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud conservent la bulle aérodynamique sur leur A442B no 2, ce qui leur offre un avantage en vitesse dans la ligne droite des Hunaudières, malgré une chaleur intense dans le cockpit. Pour remédier à ce problème, des trous ont été percés dans les portières juste avant le départ, avec un tuyau inséré pour apporter un peu d'air frais au pilote.

Après une course sans encombre où l'Alpine A442B no 2 reste constamment parmi les quatre premières, Pironi et Jaussaud prennent la tête à la 18e heure, succédant à l'Alpine no 1 de Depailler-Jabouille. Ils ne quitteront plus la première place et franchiront la ligne d'arrivée en vainqueurs à 16h00 le dimanche 11 juin 1978, après avoir parcouru 5 044,530 km à une vitesse moyenne de plus de 210 km/h. Cette victoire aux 24 heures du Mans marquera cependant la fin de l'engagement de Renault Sport en endurance, l'équipe choisissant de se concentrer sur la Formule 1... ● I. G.

ALPINE A108, ÉVOLUTION ET INNOVATION AVANT L'ÈRE DE LA LÉGENDE

L'Alpine A108, héritière directe de l'A106, représente une étape clé dans l'histoire de la marque Alpine. Présentée au Salon de Paris en 1957, elle aurait logiquement dû être baptisée A109, en raison des composants issus de la Dauphine. Cette évolution conserve la carrosserie du coach A106 tout en intégrant le moteur de la Dauphine Gordini.

En 1960, l'A108 se modernise avec un châssis-poutre innovant, posant les bases pour l'émergence de la berlinette, qui se distingue par un design fermé et des phares englobés. L'Alpine A108 jouera un rôle crucial dans la transition vers le modèle emblématique A110. En parallèle, la version brésilienne, baptisée Willys Interlagos, marque la première voiture de sport fabriquée au Brésil et renforce l'empreinte internationale d'Alpine.

L'Alpine A108 est directement issue de l'A106 et représente une évolution importante dans l'histoire de la marque. Dévoilée au Salon de Paris en 1957, cette voiture aurait dû porter le nom de A109, conformément à la logique de désignation d'Alpine, en raison de son utilisation des composants mécaniques de la Dauphine. En effet, bien que la carrosserie du coach A106 ait été conservée, le moteur de la 4 CV a été remplacé par celui de la Dauphine Gordini.

En 1960, l'Alpine A108 voit l'introduction d'un châssis-poutre pour les versions cabriolet et coupé 2+2. Ce châssis, caractérisé par une poutre centrale soutenant le moteur à l'arrière et les éléments de direction à l'avant, sera utilisé jusqu'au modèle A610. Ce changement technique représente une avancée majeure pour la marque. L'Alpine A108 joue un rôle crucial en tant que précurseur de la berlinette. Lors du Tour de France automobile de 1960, Jean Rédélé aligne deux berlinettes A108, un modèle qui sera connu sous le nom de berlinette « Tour de France » jusqu'en 1969. Cette version fermée, dotée d'un nouveau design avant avec phares englobés, marque une étape importante avant l'arrivée de l'A110. Spécifiquement, le coupé 2+2 de l'A108, en partie assemblé par Chappe et Gessalin comme le coach, présente un empattement allongé de 7 cm. La coque est boulonnée au châssis, contrairement aux autres modèles où elle est scellée. La mécanique reste inchangée avec des moteurs de 845 cm^2 développant 37 ch ou de 904 cm^2 offrant 53 ch. Moins d'une centaine d'exemplaires seront produits jusqu'en 1965. En parallèle, l'Alpine A108 a été fabriquée au Brésil sous le nom de Willys Interlagos, grâce à un accord avec Willys-Overland do Brasil. De 1962 à 1966, 822 exemplaires de ce modèle, décliné en berlinette, coupé et cabriolet, ont été produits à São Bernardo do Campo, São Paulo. La Willys Interlagos, première voiture de sport fabriquée au Brésil, dérive de l'Alpine A108 mais avec des lignes proches de l'A110. Son nom rend hommage au circuit d'Interlagos, soulignant ainsi son caractère sportif. ● I. G.



L'ALPINE A108 EST DIRECTEMENT ISSUE DE L'A106 ET REPRÉSENTE UNE ÉVOLUTION IMPORTANTE DANS L'HISTOIRE DE LA MARQUE.



L'Alpine A610 conserve la conception de base des GTA, avec un châssis-poutre soutenant une carrosserie en matériaux synthétiques.

ALPINE A610 LA DERNIÈRE GÉNÉRATION AVANT LE RETOUR

L'Alpine A610, aussi connue sous le nom de Renault A610 au Royaume-Uni, incarne l'ultime génération de la marque avant sa renaissance en 2017.

Dévoilée au Salon International de l'Automobile de Genève en 1991, cette voiture de sport haut de gamme succède à la GTA et se distingue par son design inspiré des modèles précédents et ses caractéristiques techniques avancées. Malgré un budget limité, l'A610 combine des éléments de design classique avec des améliorations aérodynamiques, tout en offrant une gamme exclusive de séries limitées qui marquent son époque. L'Alpine A610, également appelée Renault A610 pour le marché britannique, est un coupé sportif haut de gamme qui a fait ses débuts au Salon International de l'Automobile de Genève en 1991. Conçu par le constructeur français Alpine, ce modèle succède à la série des GTA et représente la dernière génération d'Alpine avant la relance de la marque en 2017.

L'Alpine A610 conserve la conception de base des GTA, avec un châssis-poutre soutenant une carrosserie en matériaux synthétiques. Le moteur, comme sur les Porsche 911, est monté en porte-à-faux arrière, et la voiture est équipée d'un moteur V6. L'habitacle propose quatre places, alliant confort et sportivité.

À son lancement, l'A610 est proposée en un seul modèle. Par la suite, deux éditions limitées enrichissent la gamme :

- **A610 :** Lancée en mars 1991, elle représente le modèle de base de l'A610.
- **A610 ALBERTVILLE 92 :** Présentée en novembre 1991 en l'honneur des Jeux Olympiques d'hiver à Albertville en 1992. Renault a offert deux exemplaires de cette série très haut de gamme pour transporter



les personnalités durant les jeux. Ces véhicules se distinguent par leur couleur spécifique Blanc Gardenia, des jantes peintes en blanc avec des bordures usinées brillantes, des décorations latérales uniques, une sellerie gris clair avec passepoil bleu électrique, et un lecteur CD installé en série.

• **A610 MAGNY-COURS :** Présentée en juin 1992 pour célébrer la victoire de la Williams-Renault au Grand Prix de France à Magny-Cours en juillet 1991. Produite à 31 exemplaires, cette série limitée se caractérise par sa peinture vert nacrée vernie, des jantes peintes en vert avec bordure usinée brillante, des décorations latérales spécifiques, un intérieur en cuir noir de haute qualité, et également un lecteur CD en série.

Carrosserie et design

En raison d'un budget initialement restreint, les équipes de conception ont dû se limiter à des modifications par rapport aux modèles précédents. La carrosserie reprend les vitrages des GTA, ce qui donne à l'A610 une ressemblance notable avec son prédécesseur et limite les évolutions stylistiques significatives. Toutefois, les optiques fixes des modèles antérieurs sont remplacées par des feux escamotables, et les pièces de carrosserie sont toutes différentes de celles des GTA.

Le design de l'A610 est élégant mais conserve une apparence plus lourde comparée aux GTA Le Mans. Le bouclier avant, plus bas et massif, intègre des feux de direction, des feux longue portée et des antibrouillards, tandis que la prise d'air inférieure couvre toute la largeur du véhicule. Avec un coefficient de traînée de 0,30 et un SCx de 0,54, l'A610 maintient d'excellentes performances aérodynamiques. En mars 1993, la GT française reçoit de nouvelles jantes de seize pouces à cinq branches, offrant un design moderne et une meilleure performance, qui seront également reprises sur le Spider.

L'Alpine A610, à travers ses éditions limitées et son design évolutif, représente un chapitre important de l'histoire d'Alpine avant la renaissance de la marque.

Châssis

Le châssis de l'Alpine A610 est conçu autour d'une poutre centrale à section rectangulaire. À l'avant, une structure en tôles embouties est fixée par un caisson transversal rigidificateur. À l'arrière, une structure évasée prolonge la poutre centrale, supportant la boîte de vitesses et les éléments de suspension. Le berceau moteur est solidement fixé à cette structure, avec des renforts latéraux parallèles attachés à la poutre par des profilés transversaux.

Ce châssis est directement issu de l'étude développée pour les GTA USA, permettant à Alpine de tirer parti des investissements réalisés malgré l'abandon de la version américaine. Cette conception renforcée, bien que plus lourde à l'avant, améliore la stabilité du véhicule à très haute vitesse, corrigant ainsi un défaut des GTA. Les renforts de portes de la version US ont également été conservés, contribuant à une meilleure rigidité.
L'A610 est dotée de série de l'ABS et d'une direction assistée, apportant ainsi des améliorations notables en matière de sécurité et de maniabilité.

Suspensions

• **AVANT :** Les roues avant sont montées sur une suspension indépendante avec un système de quadrilatères transversaux à deux triangles superposés, combinés avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs hydrauliques télescopiques.
• **ARRIÈRE :** La suspension arrière utilise également un système indépendant avec des quadrilatères transversaux à deux triangles superposés, complété par des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs hydrauliques télescopiques.

Ces configurations de suspension assurent à l'Alpine A610 une excellente tenue de route et une stabilité accrue, contribuant à une expérience de conduite raffinée et performante.

Le manque de stabilité des modèles GTA a été identifié comme le principal défaut à corriger dans la conception de l'Alpine A610. Afin de résoudre ce problème, plusieurs ajustements ont été réalisés pour transférer le poids vers l'avant et améliorer la répartition des masses. Le châssis renforcé à l'avant, dérivé des études pour les GTA USA, joue un rôle crucial dans cette amélioration. Le réservoir a été agrandi de 72 à 80 litres, et les optiques escamotables, plus lourdes que les feux classiques, ont été installées. La batterie a été repositionnée derrière le bouclier avant, et la roue de secours a été déplacée du compartiment moteur au coffre avant. En outre, le bouclier avant a été redessiné pour amplifier l'appui aérodynamique.

Ces changements ont permis d'établir un équilibre des masses de 43 % à l'avant (605 kg) et 57 % à l'arrière (815 kg), offrant un rapport poids/puissance de 5,68 kg/ch. La sensibilité au vent latéral a été significativement réduite par rapport aux modèles GTA, améliorant ainsi la stabilité et la conduite à haute vitesse.

Grâce à un aérodynamisme soigné, l'Alpine A610 atteint une vitesse de pointe de 265 km/h avec une puissance de seulement 250 ch, malgré un poids supplémentaire de 210 kg par rapport à la GTA. Les modifications apportées au moteur ont également contribué à un comportement routier supérieur. En mars 1993, la cylindrée du moteur PRV a été réduite de 2 975 cm^2 à 2 963 cm^2 par une diminution de la course (72,3 mm) pour se conformer aux exigences d'homologation de certains pays, notamment la Suisse. Ces ajustements font oublier les défauts des GTA et positionnent l'A610 comme un modèle hautement performant et équilibré. ● O. C.



La Renault 5 Alpine est révélée au Salon de Genève en mars 1976, accompagnée d'une version TS cabriolet hors série.



LA RENAULT 5 ALPINE
SES HÉRITAGES PERFORMANCES, INNOVATIONS ET ÉVOLUTIONS

Présentée au Salon de Genève en mars 1976, la Renault 5 Alpine se distingue comme une petite sportive audacieuse en réponse à la crise pétrolière, mettant en avant des solutions innovantes pour offrir performance et efficacité.

Développée par Alpine sous la direction de Yves Legal et Dominique Guérin, cette voiture a marqué une époque de transition vers des motorisations plus économes tout en poursuivant des succès notables en compétition. La Renault 5 Alpine, dans ses diverses déclinaisons, a non seulement consolidé son statut dans les rallyes mais a aussi posé les bases pour des modèles ultérieurs comme la Renault 5 Turbo.

La Renault 5 Alpine est révélée au Salon de Genève en mars 1976, accompagnée d'une version TS cabriolet hors série. Dans un contexte de crise pétrolière, les petites sportives gagnent en popularité, privilégiant l'efficacité énergétique par rapport aux grosses cylindrées plus voraces. Conçue et fabriquée par Alpine, avec le style signé par Yves Legal et le développement dirigé par Dominique Guérin, la 5 Alpine se distingue par son moteur Cléon-Fonte de 1 397 cm^2 doté d'une culasse hémisphérique et de composants spécifiques développés par M. Hattiger. Sa boîte de vitesses à 5 rapports est issue de la Renault 16 TX, tandis que les freins avant proviennent de la Renault 12. Les barres de torsion, anti-roulis et amortisseurs sont

également spécifiques.
L'Aerodynamisme de la Renault 5 Alpine a été optimisé grâce à un bouclier avant novateur, réduisant la traînée aérodynamique (SCx) et améliorant la stabilité à haute vitesse avec un gain significatif en vitesse maximale et en consommation.
Avec une production de 80 000 exemplaires, dont 54 000 versions atmosphériques et 26 000 turbo, l'Alpine a marqué l'histoire par ses performances et son design avant-gardiste.

EN COMPÉTITION :

En version Groupe 2, la Renault 5 Alpine a fait forte impression dans le Championnat du Monde des Rallyes avec plusieurs podiums notables, dont le Rallye Monte-Carlo (2e et 3e en 1978), le Rallye de Côte d'Ivoire (3e en 1978), et le Tour de Corse (2e en 1979). Jean Ragnotti a remporté le Championnat de France des rallyes asphalte en 1980, tandis qu'Alain Coppier a dominé le Championnat de France des rallyes terre en 1981. En Hongrie, Attila Ferjáncz a remporté le Championnat national à plusieurs reprises avec la Renault 5 Alpine.

En rallycross, la voiture a également laissé une marque indélébile avec des victoires en Coupe d'Europe par Yves Frémont (1976), Mauro Baldi (1977), et Wolfgang Schütz (1978), avant l'introduction de la Coupe d'Europe Renault 5 Turbo de 1981 à 1984.

La Renault 5 Alpine Turbo

Face à la concurrence accrue, notamment la Golf GTI, Renault a introduit en 1981 la Renault 5 Alpine Turbo, portant la technologie du turbocompresseur, éprouvée en Formule 1 et sur la R5 Turbo.
Ce modèle a bénéficié d'un turbocompresseur avec carburateur en amont, permettant d'utiliser un carburateur classique tout en conservant les avantages de la suralimentation.

Déclinaisons Spécifiques :

La Renault 5 Alpine Turbo Coupe, produite en seulement 706 exemplaires pour la Coupe Renault-Elf, se distingue par une coque renforcée, des barres de torsion plus épaisses, et des freins améliorés issus de la R12 Gordini. Ce modèle est doté d'un carter cloisonné, d'une pompe à essence électrique, et d'une direction plus directe.

La Renault 5 Turbo :

Développée comme une voiture de course homologuée pour la route, la Renault 5 Turbo, avec son moteur turbo central arrière et ses ailes élargies, a marqué les esprits par ses performances impressionnantes.
Avec 160 cv issus de son moteur turbocompressé de 1397 cm^2, elle a remporté le Rallye Monte-Carlo en 1981, le Tour de Corse en 1982 et 1985, et le Championnat de France des rallyes en 1981, 1982, et 1984.● I. G.



L'aérodynamisme de la Renault 5 Alpine a été optimisé grâce à un bouclier avant novateur, réduisant la traînée aérodynamique (SCx) et améliorant la stabilité à haute vitesse avec un gain significatif en vitesse maximale et en consommation.



L'Alpine Vision est plus qu'un simple concept car ; il est l'annonciateur du renouveau d'une marque légendaire, alliant héritage et innovation pour raviver la passion du sport automobile à la française.

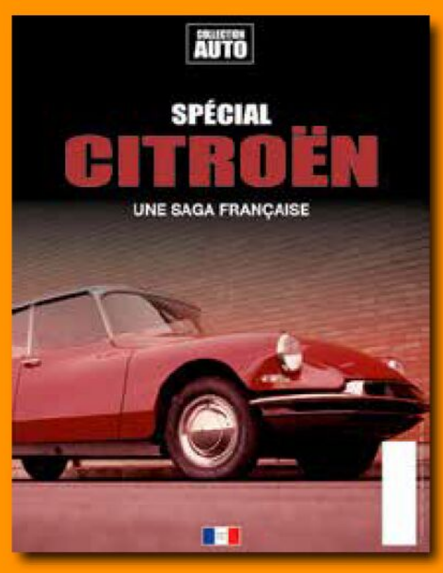
ALPINE VISION, LE CONCEPT CAR QUI PRÉFIGURE LA RENAISSANCE DE LA LÉGENDAIRE A110

L'Alpine Vision, dévoilée en 2016 sur le mythique parcours du Col de Turini lors du Rallye Monte-Carlo, représente bien plus qu'un concept car. Ce coupé sport GT incarne la résurrection de la marque Alpine, emblématique du sport automobile français, après plus de deux décennies de silence. Avec un design inspiré de l'iconique Alpine A110 des années 1960 et 1970, l'Alpine Vision annonce le retour triomphal de la marque en 2017 avec la sortie de la nouvelle Alpine A110. Ce concept, à la fois hommage et promesse d'avenir, symbolise la renaissance d'une légende sous l'égide du groupe Renault.

L'Alpine Vision est le fruit d'une histoire riche et d'un héritage mythique. Fondée par le pilote Jean Rédélé en 1955, la marque Alpine s'était imposée dans le monde des voitures de sport avant de s'endormir en 1995. Ce concept car s'inscrit dans la lignée des efforts de Renault pour redonner vie à cette icône française, après la présentation des concepts Renault DeZir en 2010, Renault Alpine A110-50 en 2012, et Alpine Célébration en 2015. En 2016, Carlos Ghosn, alors PDG de Renault-Nissan, confirme la renaissance d'Alpine avec ce modèle, marquant également le retour de Renault en Formule 1.
L'Alpine Vision est dévoilée en février 2016 à Monaco, au col de Turini, un lieu symbolique où Alpine avait marqué l'histoire du rallye automobile dans les années 1960 et 1970, remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1971 et 1973 avec l'A110. Ce concept car, conçu en hommage à ces victoires légendaires, annonce la commercialisation de la nouvelle Alpine A110 en 2017, produite à Dieppe, berceau historique de la marque. L'Alpine Vision, développée par Renault et Renault Sport sous la direction de Michael van der Sande et du designer Anthony Villain, présente un design néo-rétro inspiré de la mythique A110 de 1962 et de l'Alpine Célébration de 2015. Ce coupé sportif est propulsé par un moteur central arrière, un 4 cylindres turbo de 1,8 litre de cylindrée, délivrant une puissance estimée entre 250 et 300 chevaux. Bien que les spécifications exactes n'aient pas été officiellement dévoilées, il est supposé que l'Alpine Vision atteint 100 km/h en moins de 4,5 secondes, grâce à une boîte de vitesses robotisée EDC avec palettes au volant.
Son poids léger, estimé entre 1 000 et 1 200 kg, contribue à ses performances dynamiques. Le modèle de série Alpine A110, qui en est directement dérivé, est destiné à concurrencer des voitures telles que l'Alfa Romeo 4C, la Lotus Evora, et la Porsche 718 Cayman, avec un prix d'environ 50 000 €. ● I. G.

LE MEILLEUR DE LA PRESSE

Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits





















Groupe média indépendant fondé en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

chez votre marchand de journaux ou sur www.lafontpresse.fr

ÉCONOMIE		
❒ Entreprendre	10 n°	56 €
❒ C'est votre argent !	8 n°	51 €
PASSION		
❒ Spécial Chats	8 n°	51 €
❒ Spécial chiens	8 n°	51 €
❒ Pêche magazine	8 n°	38 €
❒ Chasse magazine	8 n°	48 €
❒ France Patrimoine	8 n°	83 €
AUTO		
❒ Auto magazine	8 n°	22 €
❒ Automobile Verte	8 n°	63 €
❒ Auto revue Alpine	8 n°	80 €
❒ L'essentiel Ferrari	8 n°	93 €
❒ L'essentiel Porsche	8 n°	80 €
❒ Le magazine de l'aviation	8 n°	125 €
❒ L'essentiel du Drone	8 n°	125 €
CULTURE/INFORMATION		
❒ Science Magazine	8 n°	50 €
❒ L'Essentiel de la science	8 n°	61 €
❒ OVNIS magazine	8 n°	50 €
❒ Question de Philo	8 n°	63 €
❒ Géostratégie magazine	8 n°	112 €
FÉMININ SANTÉ PSYCHO		
❒ Féminin Psycho	8 n°	38 €
❒ Santé Revue	8 n°	80 €
❒ Santé Info	8 n°	51 €
❒ Féminin Senior	8 n°	38 €
❒ Santé revue seniors	8 n°	51 €
❒ Féminin seniors santé	8 n°	38 €
❒ Le magazine des femmes	8 n°	31 €
❒ Votre Beauté	8 n°	83 €
PEOPLE		
❒ Journal de France	12 n°	57 €
❒ Intimité	8 n°	25 €
❒ Intimité Dimanche	8 n°	19 €
❒ Spécial Dernière	8 n°	19 €
❒ Paris Confidences	8 n°	19 €
❒ Crimes magazine	8 n°	13 €
❒ Spécial Police	8 n°	18 €
❒ Histoires vérité	8 n°	26 €
❒ Souvenirs souvenirs	8 n°	37 €
❒ Johnny magazine	8 n°	51 €
❒ Reines & Rois	8 n°	44 €
❒ Royauté	8 n°	80 €
SPORT		
❒ Le Foot (mensuel)	12 n°	37 €
❒ Le Foot magazine	8 n°	38 €
❒ Rugby magazine	8 n°	42 €
❒ France Basket	8 n°	44 €
❒ Le Sport (spécial)	8 n°	44 €
❒ Auto sport magazine	8 n°	108 €
MAISON & DÉCO-JARDIN		
❒ Maison Décoration	8 n°	62 €
❒ Maison campagne & jardin	8 n°	44 €
❒ Jardiner	8 n°	31 €
❒ Info jardin	8 n°	96 €
❒ Potager pratique	8 n°	80 €
❒ Potager bio de saison	8 n°	38 €
VIE PRATIQUE		
❒ Stop Arnaques	8 n°	31 €

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.**

Profitez de notre offre !

❒ Oui, je m'abonne au(x) magazine(s) suivant(s) :

Magazine 1 : .....€
Magazine 2 : .....€
Magazine 3 : .....€

Total de ma commande : .....€
Nom .....
Prénom ..... Date de naissance .....
Adresse .....
.....
Code postal ..... Ville.....
Courriel [_]

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Entreprendre par :

❒ chèque bancaire ou postal
❒ carte bleue Visa
n° [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_]
Expire le [_]_] [_]_]
Important, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire : [_]_]_]

Signature obligatoire :

(Entreprendre est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)

80 magazines à découvrir sur www.lafontpresse.fr

Entreprendre SA

Bulletin d'abonnement ci-dessus à renvoyer accompagné de votre règlement à :

53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : abo@entreprendre.fr (paiement par carte bancaire)

20% à 40% d'économie sur le prix d'abonnement

Imprimé en France

Tarifs France Métropolitaine, étranger et Dom-Tom + 2€ par revue servie

*** Photo non contractuelle dans la limite des stocks disponibles. 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 Lafont presse – 53, rue du Chemin vert - Cs 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.*

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