

Dossier stampa Alpine A424_β

Sommario

Premessa

Alpine nell'Endurance

La genesi del progetto

Q&A con Bruno Famin

Q&A con Philippe Sinault

Intervista con Christophe Chapelain

Intervista con Raphaël Linari

La categoria LMDh

Obiettivi ambiziosi

L'A424_β

Scheda tecnica

To be continued

Contatti e link

Pag. 3 – PREMESSA

L'Endurance sta entrando in una nuova età dell'oro e non vediamo l'ora di dare il nostro contributo. Dopo dieci anni di impegno insieme al nostro fedele partner Signatech, scriviamo un nuovo capitolo della nostra avventura nell'affascinante disciplina dell'Endurance.

Da quando è stata fondata da Jean Rédélé, Alpine vuole posizionarsi al top e noi stiamo facendo tutto il possibile per riuscirci. Frutto di una strategia ambiziosa, siamo tra i pochi a partecipare contemporaneamente, già da tre anni, a più Campionati Mondiali riconosciuti dalla FIA grazie all'introduzione di regolamenti innovativi che ci consentono di creare sinergie tra i nostri programmi.

Nata dalla competizione per la competizione, Alpine ha obiettivi ambiziosi in continua crescita. Il motorsport non è un mero passatempo, è qualcosa che ci scorre nelle vene e permea il DNA della nostra "band of racers". Quarantacinque anni dopo la nostra storica vittoria nella 24 ore di Le Mans, la nostra presenza non deve nulla al caso. Lo dimostra ancora una volta oggi la presentazione dell'Alpine A424_β, che preannuncia la nostra Hypercar destinata a sfidare i maggiori competitor a partire dall'anno prossimo.

Fedele ai nostri valori, questo prototipo proietta Alpine nel futuro, pur rientrando nella famiglia delle nostre creazioni, a cominciare da Alpenglow e dall'A290_β. Raffinato, elegante e distintivo con il suo design emblematico ed iconico, incarna il nostro presente ma anche il futuro, grazie al coinvolgimento e all'investimento dei nostri designer nel suo sviluppo.

Per quasi due anni, questo progetto è stato anche una straordinaria avventura umana, al servizio dei nostri obiettivi ambiziosi al di là delle piste. Sotto la guida di Bruno Famin e della Direzione Veicoli di Viry-Châtillon, i nostri dipendenti e partner lavorano instancabilmente per raggiungere il successo. Successo già ottenuto da un punto di vista estetico, ma ci daremo da fare il doppio affinché, già dall'anno prossimo, lo sia anche da un punto di vista sportivo.

Non sottovalutiamo il compito che ci attende in questa esaltante sfida. Restiamo umili ma determinati a vincere su entrambe le sponde dell'Atlantico. Speriamo di offrire a tutti gli appassionati di motorsport battaglie splendide, epiche ed entusiasmanti. Ci resta solo una cosa da dir loro: ci vediamo in pista!

Laurent Rossi, CEO di Alpine

Pag. 4/5 – ALPINE NELL'ENDURANCE

Per sostenere il suo sviluppo, Alpine ha sempre puntato sul mondo delle gare e, soprattutto, sull'Endurance, disciplina in cui la Marca ha scritto alcune delle più belle pagine della sua storia sportiva.

1962-1969

Nel 1962, Jean Rédélé lancia lo sviluppo dell'Alpine M63, primo modello di un prototipo alimentato da un motore Gordini da 996 cm³. L'anno successivo, Alpine esordisce nella 24 Ore di Le Mans, puntando su leggerezza, finezza aerodinamica e cilindrata ridotta per ottenere velocemente l'"Indice di Rendimento Energetico" e l'"Indice di Performance". Le Alpine M65 di Lucien e Mauro Bianchi si sono anche aggiudicate le vittorie scratch alla 500 chilometri del Nürburgring nel 1965. Entra poi in scena l'Alpine A210, conseguendo tanti successi in Europa e nel Dipartimento della Sarthe fino al 1969.

1973-1978

Nel 1973, l'Alpine A440 viene presentata con un obiettivo chiaro: vincere il Campionato Europeo Sport Prototipi 2 litri, prima di progettare un'auto in grado di distinguersi a Le Mans. L'anno successivo, il titolo europeo va ad Alain Serpaggi e la Marca lancia lo sviluppo di un nuovo motore turbo da 1996 cm³ che eroga 490 cv, installato nel telaio dell'Alpine A442 schierata nel Campionato Mondiale Marche a partire dal 1976. L'Alpine A442 ottiene anche la pole position alla 24 Ore di Le Mans. Alpine si concentra allora esclusivamente su questa gara e la consacrazione avviene nel 1978, con l'Alpine A442B guidata da Jean-Pierre Jaussaud e Didier Pironi!

1979-1994

Dopo aver raggiunto i suoi obiettivi, Alpine fa una pausa dagli impegni ufficiali nell'Endurance. Tanti concorrenti, tuttavia, si affidano ad Alpine e ai suoi modelli per ingaggiare sfide in altre categorie, come l'Alpine A610 biturbo preparata e schierata da Patrick Legeay, pilota originario della cittadina di Mance, nella categoria LMGTE2, nel 1994.

2013-2020

Alpine torna ufficialmente nel mondo delle gare per sostenere la sua rinascita. L'Alpine A450 si distingue immediatamente vincendo due titoli consecutivi nell'European Le Mans Series nel 2013 e 2014. Dopo un podio nella categoria LMP2 alla 24 Ore di Le Mans, il team Signatech-Alpine partecipa al Campionato Mondiale FIA di Endurance. L'Alpine A460, prototipo definitivo, vince nel Dipartimento della Sarthe conquistando i due titoli della sua categoria con Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes e Stéphane Richelmi. Sviluppata per il 2017, anche l'Alpine A470 ha successo nelle mani di Pierre Thiriet, Nicolas Lapierre et André Negrão, con una vittoria per celebrare il quarantesimo anniversario del trionfo del 1978. Il trio ripete l'exploit dodici mesi dopo, regalando ad Alpine il suo secondo titolo mondiale.

2021-2024

Alpine compete nella categoria top del Campionato FIA WEC e della 24 Ore di Le Mans dal 2021. In sole due stagioni, l'Alpine A480 sconvolge la gerarchia dell'élite con un podio assoluto nella 24 Ore di Le Mans, seguito da due storiche vittorie a Sebring e Monza nel 2022. Vicecampione del Mondo, Alpine "scende" di una classe

nel 2023 per prepararsi al ritorno nella categoria Hypercar con l'A424 costruita da Alpine e gestita in collaborazione con il talentuoso team Signatech.

La genesi del progetto

15 settembre 2020

Alpine annuncia di tornare nella categoria top dell'Endurance per il 2021 e il 2022.

5 ottobre 2021

Alpine annuncia di correre nella categoria Hypercar / LMDh con due auto a partire dal 2024.

Novembre 2021

Il Dipartimento Design elabora i primi bozzetti dell'Alpine A424.

Gennaio 2022

Viry-Châtillon avvia i primi studi con Oreca e Mecachrome.

Giugno 2022

Si svolgono i primi test di principio tra le parti coinvolte.

Luglio 2022

Alpine e Oreca lanciano i loro primi test aerodinamici.

Novembre 2022

Viene creata la Direzione Veicoli per rispondere alle esigenze del progetto.

Dicembre 2022

Il motore viene testato per le prime volte sui banchi di prova nella versione rielaborata.

Maggio 2023

Primi test di accoppiamento motore-trasmissione sui banchi di prova di Viry-Châtillon.

9 giugno 2023

Alpine presenta l'A424_β, 60 anni dopo la prima partecipazione alla 24 Ore di Le Mans.

Q&A con Bruno Famin

Direttore Esecutivo di Alpine Racing SAS dal 2022, Bruno Famin pone la sua grande esperienza nel motorsport, tra cui anche nell'Endurance, con la vittoria conseguita alla 24 Ore di Le Mans nel 2009, al servizio di Alpine. Il francese ci confida i primi segreti dell'A424_β.

L'A424_β è il primo prototipo del genere sviluppato da Alpine a Viry-Châtillon dal 1978. Come si è costituito il team responsabile del progetto?

A Viry-Châtillon sono riunite tante attività oltre la Formula 1. La nostra Direzione Veicoli si occupa, in particolare, di competizione-clienti, Formula E ed altri progetti, tra cui l'A424_β e Alpenglow. Ci siamo pertanto basati sulle competenze già esistenti, completando la forza lavoro da un punto di vista quantitativo e qualitativo. Sono più di venti le persone che lavorano sull'A424_β, oltre al personale coinvolto presso i partner. Nelle nostre fila ci sono due ingegneri specializzati nelle prestazioni e uno nel telaio, due esperti di sistemi, un responsabile dei test, tre persone dedicate ai software motore e altre due dedicate alla mappatura. Inoltre, possiamo contare sul supporto occasionale della Formula 1 per assicurarci di raggiungere il massimo livello di performance. Infine, anche la nostra scuderia ufficiale Signatech si sta preparando alle future sfide, dove la loro esperienza operativa si rivelerà un valore aggiunto.

Perché avete scelto la strada della categoria LMDh per la nuova era dell'Endurance?

La decisione di correre nella categoria Hypercar è stata presa nel 2021 e ci siamo impegnati a fondo in questo senso da Gennaio 2022. Il ritmo si è progressivamente accelerato e la scelta dei regolamenti LMDh si è imposta come un'evidenza. Il principio è quello di porre le auto nelle stesse finestre di prestazioni aerodinamiche e motoristiche con un regolamento perfettamente ben congegnato. Abbiamo una spina dorsale comune, circondata da un telaio di uno dei quattro produttori omologati. I costruttori possono anche disegnare una carrozzeria con i codici stilistici delle proprie marche, da cui le differenze che già si vedono su prototipi il cui stile non è esclusivamente dettato dall'aerodinamica. È grazie a ciò che Alpine riconferma la sua forte identità e doti tecniche con un budget ragionevole per avere la possibilità di commercializzare la LMDh a lungo termine.

Quali sono gli obiettivi sportivi di Alpine Racing nell'Endurance?

È fantastico tornare nella categoria top dell'Endurance grazie alle molte persone di talento coinvolte nel progetto. Il team Alpine di Viry-Châtillon vanta un know-how inestimabile, soprattutto a livello di sviluppo del gruppo propulsore, gestione dell'energia e incidenza del sistema ibrido sulla dinamica dell'auto. Con i nostri partner Oreca e Signatech, abbiamo lavorato sodo per preparare questa nuova generazione di prototipo e ci stiamo avvicinando ai primi giri di ruota, dopo aver fatto grandi progressi rispetto alle milestone del progetto. Siamo impazienti di vedere l'A424_β in pista, dopo tutti questi sviluppi e le tante ore sui banchi di prova. Ora più che mai, Alpine è sulla buona strada per raggiungere la vetta!

Q&A con Philippe Sinault

A capo della struttura Signatech, che rappresenta Alpine dal suo ritorno nell'Endurance nel 2013, Philippe Sinault si appresta a tornare nella categoria top delle Hypercar insieme ad Alpine. Prima del nuovo inizio dell'anno prossimo, tuttavia, i team avranno un programma intenso da realizzare tra gli attuali impegni nella categoria LMP2 e i test di sviluppo dell'A424.

Dieci anni dopo il ritorno di Alpine nel mondo delle gare, è forse l'inizio di una nuova era?

Nel 2013, siamo riusciti a convincere Alpine a tornare alle corse e avevamo la certezza che una Marca così potesse appartenere solo alla categoria top. Alpine non rinuncia mai ai sogni a cui aspira, proprio come noi di Signatech. Non sapevamo cosa sarebbe successo in seguito, ma lo speravamo fortemente e questo obiettivo ambizioso sta per concretizzarsi. La nostra avventura decennale è stata scandita da titoli europei e mondiali in diversi ambiti. Ora più che mai, è un vero motivo di orgoglio e un risultato di successo rappresentare Alpine, sia al top dell'Endurance che in altre collaborazioni con l'A110 Cup, l'A110 GT4, l'A110 Rally e, tra breve, anche l'A110 Pikes Peak. Questo ha creato una dinamica virtuosa intorno ai nostri progetti e lascia presagire fantastiche prospettive per il futuro.

Come si sta preparando Signatech per l'importante ruolo che svolge nello sviluppo?

Prima di iniziare questo nuovo capitolo, la nostra missione era affrontare la stagione di transizione nella categoria LMP2, progettando il futuro delle Hypercar. Da quest'anno, abbiamo cambiato prospettiva a causa del programma estremamente intenso che ci aspetta tra i nostri impegni nelle gare e lo sviluppo dell'A424 con i team di Alpine Racing a partire da quest'estate. Abbiamo reclutato tante persone di talento di varie provenienze e avremo la fortuna di poter contare sul sostegno di Viry-Châtillon con la preziosa esperienza di Bruno Famin, Christophe Chapelain e François Champod, per citare solo alcuni nomi.

Sarà una sfida importante operare contemporaneamente sul fronte gare e sviluppo?

Siamo innanzitutto dei *racer* e per noi era impensabile immaginare di festeggiare il centenario della 24 Ore di Le Mans senza Alpine. Volevamo assolutamente partecipare alle gare, perché correre è nel nostro DNA. È anche il modo migliore per prepararci. I nostri team saranno quindi presenti su entrambi i fronti, ma in modo intelligente, alternandosi per lavorare sull'auto di sviluppo. Un enorme lavoro di sostanza, anticipazione e impegno da parte di tutti è già in corso da circa un anno. Il supporto di Alpine Racing ed Oreca sarà prezioso per essere quanto più pronti possibile e far sì che questo magnifico prototipo possa radicare sempre più Alpine nell'Olimpo del motorsport francese e internazionale.

Christophe Chapelain

Christophe Chapelain: «Un progetto di cui vado fiero»

Christophe Chapelain, a Viry-Châtillon dal 2013, è Ingegnere Capo del progetto Alpine Hypercar-LMDh. Con una grande esperienza nel mondo del motorsport in una vasta gamma di discipline, anche quest'ingegnere francese torna all'Endurance, dopo aver lavorato per il costruttore OAK Racing dal 2010 al 2013. Oggi ci svela la genesi dell'Alpine A424_β.

Cosa può dirci sul telaio?

Nella categoria LMDh, ogni Marca deve collaborare con uno dei quattro partner omologati. Nell'Endurance, noi siamo legati a Oreca dal 2013. Abbiamo consultato anche gli altri tre produttori. Tutti hanno i loro punti di forza, ma l'esperienza di Oreca ha avuto la meglio, tanto più che si tratta di un progetto al 100% francese. Dopo aver preso la decisione, abbiamo collaborato con Oreca per il telaio, l'integrazione del motore e il contributo dei designer per inserire le caratteristiche delle future Alpine, con la collaborazione degli esperti di aerodinamica.

Come va questa collaborazione? Che compromessi avete dovuto fare per riprendere i codici stilistici di Alpine?

Lavoriamo benissimo con Oreca. Fin dall'inizio, si sono dimostrati molto reattivi alle nostre richieste, offrendo al tempo stesso informazioni preziose per l'integrazione del motore. Per quanto riguarda il telaio, è la prima volta che si trovano a dover rispettare così tanti vincoli imposti dai progettisti di auto. Alcuni compromessi sono stati necessari, ad esempio, tra la volontà del design e certi aspetti dei regolamenti. Tuttavia, la finestra aerodinamica lascia ampio margine per integrare tante idee convergendo verso i valori richiesti. Bisognava far convivere due mondi diversi e il risultato è magnifico. Ciò dimostra che tutti hanno lavorato nella stessa direzione affinché questo progetto potesse avere successo non solo da un punto di vista stilistico oggi, ma anche sportivo domani.

Cosa può dirci del motore?

Ci siamo associati a Mecachrome per il gruppo propulsore. Mecachrome vanta grande esperienza nell'Endurance e abbiamo effettuato tanti studi e test di principio già dal mese di giugno 2022. Questo ci ha permesso di analizzare tutti i vantaggi e gli svantaggi, affinché i nostri team di ingegneri della Formula 1 potessero redigere le specifiche, stabilire l'architettura e calibrare il blocco motore per la gamma di prestazioni desiderate. I "maghi" di Viry sono stati coinvolti permettendoci di approfittare delle loro capacità, risorse e metodi per migliorare la potenza, l'affidabilità e i materiali. In poche parole, si tratta di un V6 3,4 litri monoturbo. Ci distingueremo per essere gli unici ad avere questa configurazione. Come stabilito dai regolamenti, per tutti i concorrenti iscritti alla categoria LMD, il motore sarà provvisto di trasmissione Xtrac, scatola ibrida standard Bosch e batteria Williams. Infine, le sinergie con la F1 sono tali che il nostro software LMDh si ispira tantissimo a quello della Formula 1. Il *cost cap* della Formula 1 gioca a nostro favore, in quanto permette di liberare ore di lavoro ai banchi, oltre a quelle disponibili da Mecachrome.

Quali sono state le principali sfide di questo progetto?

Siamo realistici se diciamo di essere ancora relativamente dei principianti nella disciplina dell'Endurance. Ad esempio, il concetto di BoP (*Balance of Performance*) è qualcosa di nuovo per noi. Grazie ai gruppi di lavoro che riuniscono tutti i costruttori coinvolti, abbiamo potuto convergere su un metodo ed equivalenze a livello di tecnologie. L'interesse è quello di realizzare la migliore auto LMDh prevedendo questi parametri e i loro impatti.

Quali saranno i prossimi sviluppi dell'A424_β?

All'ingegnere che c'è in me piacerebbe poter scendere in pista il più presto possibile. Noi tutti non vediamo l'ora di fare i primi giri. Nel frattempo, il motore continua a girare sui banchi di prova, con la prima partenza prevista per il 28 giugno. Poi ci occuperemo di correggere gli errori, nella seconda metà di luglio, prima di iniziare le sessioni di test con i partner di Signatech, a partire da Agosto.

Qual è il programma per l'omologazione?

Si tratta di una questione parallela estremamente importante. A partire da Agosto, dovremo aver costruito una seconda auto, dotandola di un motore per mandarla negli Stati Uniti per i test nella galleria del vento a metà Novembre. Con due sessioni di preparazione, dovremo avvicinarci il più possibile alla configurazione definitiva dell'Alpine A424, visto che servirà per l'omologazione. Non è poi così difficile, ma bisogna evitare qualsiasi contrattempo. Dopo aver concluso la procedura, ci recheremo a Valleiry per l'omologazione FIA e per ulteriori misurazioni. Tutto questo richiede un'organizzazione molto specifica.

Raphaël Linari

Raphaël Linari: «Proporzioni inedite per un'Alpine»

Responsabile del design esterno e sportivo di Alpine, Raphaël Linari lavora da oltre un decennio nel Gruppo Renault. Entrato nei team di Alpine, è arrivato in Alpine Cars giusto in tempo per contribuire ad uno dei programmi trasversali più entusiasmanti del motorsport contemporaneo: un vero e proprio prototipo da corsa con le caratteristiche delle future Alpine di serie. Missione compiuta con l'A424_β.

Com'è stato coinvolto il design nella progettazione dell'A424_β?

È un progetto in cui siamo stati integrati progressivamente. Abbiamo cominciato a lavorare sui primi bozzetti nel 2021, prima di stabilire i rapporti con Oreca. Siamo riusciti a recuperare un loro telaio a fine anno, per disporre di una base su cui disegnare un'Alpine. Ci abbiamo messo un anno intero, perché avevamo bisogno di un periodo di studio per capire i vincoli in gioco, in termini di proporzioni e assetto, dato che è il posto guida che determina la configurazione di molti volumi associati. Allora, abbiamo fatto una sintesi che si è perfezionata con l'avanzare dei test aerodinamici. Questi hanno scandito lo sviluppo stilistico, giungendo a scolpire la forma dell'A424_β, in senso proprio e figurato, dato che dobbiamo rientrare in una finestra di prestazioni imposta dai regolamenti. È stato un lavoro lungo, ma molto gratificante.

Quali sono stati i principi che vi hanno guidato nella progettazione di questo spettacolare design?

La nostra visione era quella di una carrozzeria molto pura, come quella di una supercar omologata per la strada. Abbiamo cercato di essere efficaci, per cui abbiamo semplificato, levigato e purificato al massimo le superfici, per evitare di aggiungere volumi ed elementi eterogenei. Ciò vale soprattutto per la parte posteriore. È alla fine del sedile aerodinamico che la resistenza dev'essere quanto più fluida possibile, per cui l'abbiamo snellita al massimo, per allontanarci dal look squadrato tipico dei prototipi di Le Mans.

Cosa ci può dire di quest'apprezzabile firma luminosa?

Le firme luminose sono forse gli elementi più distintivi. All'anteriore, eravamo piuttosto liberi, nonostante gli obblighi dei regolamenti sulla visibilità, dato che si tratta di un modulo di proiettori da integrare in un determinato volume. Invece, al posteriore eravamo molto più vincolati. Abbiamo creato una firma luminosa ad hoc per la nostra LMDh, reinterpretando la A a forma di freccia ed adattandola al suo ambiente nella parte inferiore. Quando saremo seguiti dai nostri concorrenti, le loro telecamere di bordo non potranno non inquadrare la A. Tutto ciò trasmette un messaggio forte all'anteriore e impattante al posteriore.

Quali sono i legami con Alpenglow?

I due progetti si sono alimentati reciprocamente, in un certo senso. Alpenglow ha i codici della LMDh per una concept car che circola libera da qualsiasi vincolo, ad esempio, connesso alla tecnica o all'omologazione. Abbiamo tratto ispirazione dalle fiancate di Alpenglow, riprendendo anche alcuni elementi realizzati sull'Alpine A110 per l'A424_β.

Questo lavoro è molto diverso dalla sua attività quotidiana?

Più di un lavoro diverso, è proprio inedito. Di solito, questi prototipi sono progettati da studi di ingegneria. Per quanto ci riguarda, non abbiamo necessariamente lo stesso approccio dei costruttori di auto da corsa. Per i veicoli di serie, tutte le superfici nascono dalla progettazione sintetizzando i vincoli tecnici di fornitori e stabilimenti. Contrariamente alle nostre abitudini, l'ingegneria delle auto da corsa riprende in mano il modello per produrre stampi e componenti. Si trattava quindi di progettare un'auto che non siamo abituati a progettare. I vincoli connessi alle prestazioni sono sempre facili da accettare, perché anche noi facciamo parte di quella *Band of Racers* che vuole vedere Alpine al top. D'altra parte, il modello economico dei regolamenti LMDh esige una certa parsimonia sul budget per la manutenzione e la gestione di una scuderia privata. È qui che stava tutta la complessità, ma siamo stati in grado di creare un oggetto moderno dalle proporzioni inedite per un'Alpine.

Come avete vissuto quest'avventura?

Innanzitutto, è un incredibile onore e un immenso privilegio poter progettare l'Alpine che disputerà la 24 Ore di Le Mans. È stato un lavoro molto piacevole, nonostante il "tradizionale" scontro di culture tra designer e ingegneri. In presenza di certi vincoli, i designer cercano di levigare le superfici per assorbirli, mentre gli ingegneri potrebbero accontentarsi anche di una "gobbetta" dell'ultimo minuto. È solo un esempio, ma c'è un approccio per armonizzare e sintetizzare i volumi. Siamo riusciti a lavorare tutti andando nella stessa direzione, dato che non sarebbe stato il caso di fare proposte che andassero contro le prestazioni. Volevamo che quest'auto fosse il più possibile Alpine, nonostante la base tecnica imposta. Siamo riusciti a trovare il giusto equilibrio con quest'iconica Alpine, di cui vado assolutamente fiero.

La categoria LMDh

Inaugurata il 20 gennaio 2020 in concomitanza con la 24 Ore di Daytona, la categoria LMDh comprende auto da corsa progettate per partecipare al Campionato Mondiale FIA di Endurance, anche all'IMSA WeatherTech SportsCar Championship negli Stati Uniti.

Insieme alle LMH, le LMDh costituiscono l'élite Hypercar del Campionato FIA WEC e la classe GTP dell'IMSA. Questi prototipi consentono a piloti, scuderie e costruttori di competere con gli stessi strumenti, affrontandosi sui più bei circuiti del mondo e dell'Endurance.

Le LMDh devono adottare uno dei quattro telai approvati per la categoria LMP2. I concorrenti le dotano di un motore a scelta ed un sistema ibrido da 50 kW comune a tutti. Per garantire la competitività di tutte le auto, l'ACO, la FIA e l'IMSA hanno definito alcuni principi, tra cui una finestra aerodinamica da rispettare, un peso minimo di 1.030 kg e una potenza dai 480 ai 520 kW (da 652 a 707 cv). Le carrozzerie, invece, possono riprendere i codici grafici dei veicoli di serie della Marca di cui rappresentano gli interessi, da cui l'impareggiabile stile dell'Alpine A424_β.

Insomma, una sfida piena di opportunità che Alpine non poteva lasciarsi sfuggire per realizzare i suoi obiettivi ambiziosi!

Obiettivi ambiziosi

Se l'Alpine A424 esordirà nel mondo delle gare l'anno prossimo, il 2023 è un anno decisivo per lo sviluppo di questo prototipo destinato a sfidare molti costruttori prestigiosi nella categoria top dell'Endurance.

Con Alpenglow e l'A290_β, Alpine ha svelato la sua visione del futuro. Un futuro che oggi si ritrova chiaramente nei tratti dell'A424_β, destinata a riconfermare gli obiettivi ambiziosi della Marca nella disciplina in cui ha riscosso immensi successi. Con questo modello, i team di Alpine hanno due obiettivi: continuare ad arricchire il loro track record e conquistare le scuderie clienti.

Con il partner Signatech, Alpine continua un rapporto decennale costellato da diversi titoli. Nell'anno del suo centenario, la 24 Ore di Le Mans sarà uno degli immancabili appuntamenti per tutti i fan del motorsport. Alpine sceglie, quindi, questo momento ideale per posizionarsi tra i costruttori già presenti nella categoria Hypercar, svelando i suoi obiettivi ambiziosi.

Progettato e guidato da Viry-Châtillon, questo prototipo può contare sul know-how dei migliori elementi in settori fondamentali per le prestazioni: gestione dell'energia, integrazione del motore, aerodinamica e altri fattori chiave del successo.

Le auto saranno gestite da Signatech, partner di fiducia di Alpine dal 2013. Un connubio il cui successo è già stato dimostrato dal ricco track record conquistato grazie alle ottime capacità operative degli uomini di Philippe Sinault. Alpine cercherà anche di attirare altre strutture nella sua scuderia ufficiale nella categoria Hypercar, per potersi esprimere in più discipline, tra cui, oltreoceano, nell'IMSA.

L'A424_β

Sessant'anni dopo la sua prima partecipazione alla 24 Ore di Le Mans, Alpine svela l'A424_β, preannunciando l'auto che vedremo nella categoria top del Campionato Mondiale FIA di Endurance.

Con il suo design, l'A424_β riconferma il DNA della Marca lasciando presagire il futuro. Il nome stesso A424_β lo dimostra: la A seguita da tre numeri, di cui il primo è un 4, rispetta la tradizione delle vittoriose auto da Endurance, il 24 rimanda alla 24 Ore di Le Mans e al 2024, mentre β sta a indicare l'ultima fase prima del lancio.

L'A424_β è la quintessenza dell'arte automobilistica e sportiva di Alpine, da un punto di vista estetico e tecnico. Ricca di creatività, prefigura la futura firma luminosa di Alpine su un frontale estremamente grintoso e assertivo, mentre il posteriore rivela 2 A a forma di freccia di grande impatto. Vi compare anche il motivo triangolare che rimanda ai fiocchi di neve Alpine, mettendo in risalto soprattutto il trattamento delle derive e dell'alettone posteriore.

Parlando dell'abitacolo, i piloti di Alpine Endurance Team prenderanno posto in una carrozzeria essenziale, pura e levigata, come una supercar omologata per la strada. Le fiancate traggono ispirazione anche da Alpenglow, la concept-car su cui si fondano gli obiettivi ambiziosi di Alpine, che incarna l'affascinante futuro dei modelli di serie e da corsa della Marca.

Laurent Rossi: *«Oggi vi presentiamo l'Alpine A424_β che preannuncia la nostra Hypercar destinata a sfidare i maggiori competitor già dall'anno prossimo. Fedele ai nostri valori, questo nuovo prototipo proietta Alpine nel futuro, pur rientrando nella famiglia delle nostre creazioni, a cominciare da Alpenglow e dall'A290_β. Raffinato, elegante e distintivo con il suo design emblematico ed iconico, incarna il nostro presente ma anche il futuro, grazie al coinvolgimento e all'investimento dei nostri designer nel suo sviluppo.»*

Scheda tecnica**SCHEDA TECNICA****TELAIO**

Struttura	Scocca in carbonio e nido d'ape
Carrozzeria	Carbonio
Sospensioni	A doppio triangolo push-rod
Sterzo	Servosterzo elettrico
Lunghezza	5.000 mm
Larghezza	1.998 mm
Altezza	1.058 mm
Passo	3.148 mm
Massa	Circa 1.030 kg (secondo il BOP)

MOTORE

Configurazione	V6 monoturbo a 90°
Cilindrata	3.400 cm ³
Potenza massima	Circa 500 kW / 675 cv (secondo il BOP)
Regime massimo	Circa 9.000 giri/min
Ibridazione	Bosch standard / 50 kW
Lubrificazione	Carter a secco / pompa a olio a stadi
Centralina elettronica	Marelli

TRASMISSIONE

Marca	Xtrac
Tipo	Trasversale
Cambio marce	Paddle al volante e comando pneumatico
Rapporti	7 + retromarcia

RUOTE

Pneumatici anteriori	Michelin 29-71/R18
Pneumatici posteriori	Michelin 34-71/R18
Cerchi anteriori	12.5"x18"
Cerchi posteriori	14"x18"

IMPIANTO FRENANTE

Dischi	Ventilati in carbonio
Pinze	Monoblocco a 6 pistoncini

SICUREZZA

Cintura	A sei punti, adatta per il sistema Hans®
Serbatoio	Flessibile e sicuro con sistema di riserva integrato

To be continued**28 giugno**

Prima partenza dell'Alpine A424_β.

Fine luglio

Correzione degli errori dell'Alpine A424 a Lurcy-Lévis.

Metà agosto

Prima sessione di prove sul Circuito Paul Ricard.

Settembre

Seconda sessione di prove a Motorland Aragón.

Ottobre

Terza sessione di prove a Jerez.

Metà novembre

Galleria del vento per l'omologazione LMDh.

Novembre

Primo test di endurance di ventiquattr'ore a Motorland Aragón.

Dicembre

Ultima sessione di prove a Portimão.

Fine dicembre

Procedura di omologazione presso la FIA.

Marzo 2024

Prima gara nel Campionato FIA WEC alla 6 Ore del Qatar

