

ALPINE A110 PIKES PEAK : EN ROUTE VERS LES SOMMETS !

17/05/2023

Dans son irrésistible quête des sommets, Alpine se lance à l'assaut des cimes américaines en commençant par la plus célèbre ascension outre-Atlantique : Pikes Peak. Menée tambour battant depuis novembre 2022, cette aventure s'est accélérée ces dernières semaines avec les premiers tours de l'Alpine A110 Pikes Peak spécifiquement conçue pour l'épreuve. Après des essais dans la Drôme et à Val Thorens validant les solutions techniques retenues, ce modèle inédit s'apprête désormais à s'envoler lundi pour les États-Unis, où de nouveaux défis l'attendent tout au long du mois de juin...



« L'histoire d'Alpine s'est construite sur des défis. Des premiers engagements de Jean Rédélé à nos défis d'aujourd'hui, l'ADN de la marque est toujours aussi fort et présent. Cette quête de la performance nous amène à toujours viser plus haut, vers les sommets. La course de côte anime les passionnés du A fléché depuis toujours. Aujourd'hui, notre irrésistible soif de compétition nous amène à Pikes Peak, l'une des épreuves du sport automobile abreuvant l'imaginaire collectif depuis plusieurs décennies. Nous sommes impatients d'y être avec nos partenaires de Signatech et Raphaël Astier, des 'racers' dont la volonté n'a égal que leur faim inébranlable de défis. Pour courir sur une route de légende, nous avons besoin d'une voiture taillée pour l'événement. L'Alpine A110 Pikes Peak est là. Elle est l'aboutissement de l'art d'Alpine. Agressif, extrême et stylé, ce projet incarne à nouveau nos racines, notre

*présent et notre futur, le tout dans un pays revêtant une importance stratégique pour notre avenir. Nous restons humbles, mais nous sommes déterminés à donner le meilleur de nous outre-Atlantique pour écrire une nouvelle page inoubliable de l'histoire d'Alpine à travers cette magnifique aventure vers les nuages. » _ **Laurent Rossi, Alpine CEO***

*« Pikes Peak est un rendez-vous incontournable du sport automobile. Nous avons tous été nourris par les images iconiques de cette ascension et ce rêve a naturellement fait son chemin au sein de nos équipes. Nous sommes des compétiteurs et le défi proposé est plus que séduisant. Nous sommes parfaitement conscients qu'il s'agit d'un exercice différent, particulier et spécifique sur ce terrain de jeu très atypique, mais cela ne fait que rendre ce challenge encore plus motivant. Nous voulons inscrire le nom d'Alpine sur cette épreuve et cette grande première nous permettra de nous situer par rapport à la concurrence relevée dans notre catégorie. Même si nous ne visons pas le scratch, nous savons que nous pouvons compter sur une voiture polyvalente et performante avec cette Alpine A110 Pikes Peak spécifique à l'événement. Nous avons également la chance de bénéficier du soutien de nos fidèles partenaires Elf et Michelin, et de l'un de nos meilleurs ambassadeurs en Raphaël Astier, déjà riche d'une belle expérience sur cette épreuve et d'un titre international acquis avec Alpine. Cet engagement permet également d'asseoir la position d'Alpine comme marque présente sur tous les terrains d'expression du sport automobile. » _ **Philippe Sinault, directeur général de Signatech***



PIKES PEAK, LA LÉGENDE

Course de légende s'il en est, la Pikes Peak International Hill Climb est l'une des plus anciennes compétitions automobiles encore disputées aux États-Unis. Disputé dans les montagnes Rocheuses depuis 1916, ce monument du sport a connu moult évolutions en un siècle tout en restant l'un des plus beaux défis sportifs qu'il soit.

Affectueusement surnommée « the race to the clouds », cette course de côte propose un tracé long de 19,93 km et rythmé par 156 virages avec un départ à 2 865 mètres d'altitude et une arrivée environ 1 440 mètres plus haut. Les mécaniques, les organismes et les nerfs y sont mis à rude épreuve. La différence de pression de l'air influence notablement la puissance des moteurs tout au long du parcours tandis que les pilotes doivent souvent composer avec une route particulièrement poussiéreuse, des conditions climatiques changeantes, différentes expositions au soleil, des courbes en aveugle et la menace toujours présente du ravin !

Toujours prêtes à relever les plus beaux défis, les équipes d'Alpine et de Signatech s'attaqueront à Pikes Peak le dimanche 25 juin avec l'Alpine A110 Pikes Peak, qui a fait l'objet d'un véritable travail d'orfèvre pour appréhender les subtilités de cette ascension mythique.

Le saviez-vous ?

Célèbre course de côte de l'Hexagone, le Mont-Dore a vu l'Alpine A110 s'imposer dans la catégorie réservée aux voitures de moins de 1300 cm³ aux mains du regretté Jean-Pierre Jabouille en 1965. Cinq ans plus tard, Jean Ortelli remportait le titre national dans les Groupes 3 et 4 avec l'Alpine A110 1300. En 2020, Anthony Dubois faisait écho à ce retentissant succès en s'offrant la couronne GT Sport du Championnat de France de la Montagne avec une Alpine A110 GT4.

FRANÇOIS LETORT : « L'A110 PIKES PEAK REPOUSSE LES LIMITES DE NOTRE IMAGINATION »



Responsable technique des activités compétition-clients formées par les Alpine A110 Cup, A110 GT4 Evo et A110 Rally, François Letort a relevé le défi d'adapter la nouvelle berlinette à un défi inédit. Il nous livre aujourd'hui les premiers secrets de l'Alpine A110 Pikes Peak...

Quelle a été la genèse du projet Pikes Peak ?

« Pikes Peak fait partie de ces monuments du sport automobile. C'est une course que j'ai toujours connue et j'ai eu la chance de travailler en début de carrière chez un fournisseur impliqué dans les projets de Jean-Philippe Dayraut et Sébastien Loeb. Au sein de Signatech, l'idée a émergé en 2022, mais nous avons d'autres priorités. Tout s'est finalement concrétisé au mois de novembre avec l'appui enthousiaste d'Alpine. Nous avons alors embrassé le sujet en commençant des esquisses et en organisant des réunions avec nos fournisseurs les plus importants pour être des plus réactifs. »

Comment aborde-t-on un tel défi pour la première fois ?

« Nous avons formé un véritable commando sous la houlette de notre directeur technique Lionel Chevalier. J'ai été nommé chef de projet tout en travaillant sur la partie électronique tandis qu'Étienne Mulon s'est attaché à la conception au bureau d'études. D'autres appuis

ponctuels sont venus s'ajouter au fil de nos besoins, mais les rôles se sont répartis naturellement avec le design d'Alpine, notre partenaire moteur Oreca – comme pour tous nos programmes liés à l'Alpine A110 – et l'ensemble de nos fournisseurs. Chronologiquement, nous avons d'abord mené des études préliminaires mêlant de l'analyse virage par virage et l'approche d'une spéciale de rallye. Nous avons essayé de récolter des données de la montée, sans succès, donc nous avons étudié beaucoup de vidéos avant de partir en quête d'impressions afin d'affiner nos premières observations sur les exigences de Pikes Peak. »

Comment s'est passée la collaboration avec le design ?

« C'était un véritable plaisir de collaborer avec le bureau du design d'Alpine, avec qui nous sommes vite allés dans la même direction grâce à nos compétences internes et notre capacité à être extrêmement réactifs. Notre cœur de métier réside dans cette force de proposition et nous avons également pu nous appuyer sur un réseau de fournisseurs et de sous-traitants locaux à l'écoute de nos demandes. Pour ne citer qu'un exemple, les designers nous ont rapidement proposé une entrée d'air dynamique. Ce snorkel donne un côté agressif à la voiture et nous l'avons tout de suite adopté en ajustant notre admission d'air. De manière générale, nous étions en mesure de répondre rapidement à leurs idées et cette réactivité est l'une des nombreuses raisons expliquant le succès de cette collaboration fructueuse et réussie. »

Était-ce une évidence de s'appuyer sur l'Alpine A110 GT4 Evo ?

« Nous sommes fiers de tous les modèles produits pour Alpine en compétition-clients et l'idée était de venir jouer les trouble-fêtes avec notre GT4 comme la catégorie Time Attack offre une belle diversité du plateau avec de nombreuses marques représentées. Nous avons donc naturellement emprunté cette voie pour rester dans l'esprit de notre objectif initial. »

Que pouvez-vous nous dire sur les spécificités techniques ?

« Nous avons mis l'accent sur la légèreté de la voiture pour conserver l'ADN d'Alpine. En travaillant sur le poids en enlevant tout ce qui était superflu pour cette épreuve, nous sommes passés d'une Alpine A110 GT4 Evo de 1080 kg à l'Alpine A110 Pikes Peak de 950 kg. Nous avons revu la cinématique et l'amortissement tout en préservant de nombreuses pièces de série. En parallèle, nous avons beaucoup collaboré avec Oreca pour adapter spécifiquement l'ensemble moteur-boîte de vitesses au défi du dénivelé. Avec un départ à 2800 mètres d'altitude pour une arrivée à 4400 mètres, les contraintes sont énormes sur l'alimentation puisque l'on perd 100 millibars de pression dès que l'on monte de 1000 mètres. L'objectif était donc de garder la même puissance tout au long de l'ascension, sans rentrer dans la démesure. Nous nous y sommes attachés pour que la performance annoncée soit toujours la même et cela a demandé du travail sur cette puissance importante par rapport à la cylindrée de notre moteur. Un turbo assez imposant a fait l'objet d'un soin tout particulier pour supprimer tout phénomène de lag ou temps de réponse à l'accélération. Enfin, notre

partenaire Elf s'est véritablement impliqué pour nous fournir une essence et des lubrifiants spécifiques afin de nous permettre de conserver un niveau optimal de performances en altitude. »

Qu'en est-il des pneumatiques ?

« Nous travaillons en étroite collaboration avec Michelin dans toutes les compétitions Alpine organisées par Signatech. Pikes Peak offre un règlement assez libre sur les pneus et Michelin propose une gamme spécifique aux courses de côte. Nous avons donc choisi les Michelin Pilot Sport H S5C+ avec une monte différenciée de 17" à l'avant et 18" à l'arrière. Il s'agit d'un choix que nous avons fait avec Michelin pour avoir un dimensionnement plus étroit à l'avant après l'allègement de la voiture, dans le but d'extraire tout le potentiel de cette Alpine A110 Pikes Peak véritablement spécifique. »

Quel a été l'apport de Raphaël Astier dans ce projet ?

« Son expérience est inestimable dans de nombreux domaines. Ses participations antérieures nous aident grandement et nous libère des obligations liées aux rookies. Comme il s'agit de notre premier engagement, nous avons besoin de gens possédant déjà des connaissances sur l'épreuve. Notre but est d'exploiter au mieux la voiture et le pilote à notre disposition. Il faut tout mettre bout à bout pour être performants et l'apport de Raphaël est crucial tant il y a à gagner sur le pilotage. De plus, il connaît la base de la voiture et détient un très beau record dans une catégorie à Pikes Peak ! »

Êtes-vous satisfait du résultat final ?

« L'Alpine A110 Pikes Peak a repoussé les limites de notre imagination, bien plus encore que tout ce que nous avons pu imaginer aux prémices du projet. Les premiers jours d'essais se sont très bien déroulés. L'Alpine A110 Pikes Peak a atteint tous les premiers objectifs qui lui étaient assignés, un tour de force dans des délais particulièrement courts. C'était un projet vraiment stimulant et nous avons tous hâte de relever le défi mythique qui nous attend avec ce modèle spectaculaire, tant sur le plan visuel qu'au niveau de ses performances ! »

RAPHAËL LINARI : « LE CÔTÉ LE PLUS SAUVAGE D'UNE ALPINE ICONIQUE »

Responsable design extérieur et racing d'Alpine, Raphaël Linari évolue depuis plus de dix ans au sein de Renault Group. Au cœur des projets les plus ambitieux de la marque au A fléché, dont la future Hypercar d'Alpine, Raphaël a eu l'occasion d'assouvir son côté le plus expressif avec l'Alpine A110 Pikes Peak.

Comment le design s'est-il impliqué pour l'Alpine A110 Pikes Peak ?

« L'an dernier, Laurent Rossi, Philippe Sinault, David Gendry et Anthony Villain se sont réunis pour évoquer différents projets lors du Grand Prix d'Abu Dhabi. Pikes Peak a été étudié, validé et nous avons commencé à travailler sur le sujet dès le mois de décembre. C'était une aventure extrêmement passionnante et stimulante. Il s'agit d'une course mythique et l'envie de créer l'Alpine A110 la plus sauvage était des plus motivantes. J'avais déjà des idées et une vision assez claire dans cette direction et nous avons pu ébaucher les grandes lignes du projet avec les équipes de Signatech le 23 décembre. Ils nous ont bluffés en acceptant avec le bureau d'études toutes nos idées, même les plus folles pour rendre cette voiture atypique et iconique. »

Comment avez-vous surmonté le planning relativement serré de ce projet ?

« Nous connaissions les exigences liées à la performance, mais aussi celles relatives à la faisabilité et à la construction des pièces spécifiques. Nous avons donc visé l'efficacité avec Signatech. Notre objectif était d'avoir la voiture la plus impactante et distinctive possible dans les délais les plus courts et les contraintes données. Nous avons travaillé main dans la main, nous nous sommes vraiment bien compris et rien n'était impossible. Cela nous a permis de concrétiser de nombreuses idées. »

Comment avez-vous concilié le galbe de l'Alpine à la brutalité de Pikes Peak ?

« Plus qu'une harmonie, nous avons voulu faire l'objet le plus percutant visuellement possible. Une course comme Pikes Peak requiert une voiture démonstrative, presque sauvage, au milieu des monstres américains. Il fallait donc qu'elle se distingue et c'était une occasion unique de faire une auto véritablement extrême. »

Comment cet impact visuel se manifeste-t-il ?

« Pikes Peak est une course où il faut énormément d'appuis aérodynamiques, mais la réglementation de la catégorie Time Attack nous limite dans l'élargissement de la caisse ou des voies. Sur cette base d'Alpine A110 GT4 Evo, nous avons donc ajouté des splitters très marqués à l'avant et des déflecteurs sur les extrémités du bouclier avant. Sur les côtés, nous avons repris les jupes latérales de l'Alpine A110 R, mais aussi son diffuseur. Il y a également une admission d'air sur le pavillon pour gaver en air le moteur porté à près de 500 chevaux. Enfin, il y a cet aileron énorme à l'arrière. »

Ce projet vous a-t-il permis d'assouvir certaines idées ?

« En effet ! C'était extrêmement enrichissant, car nous avons tous une vision de l'A110. Je voulais depuis longtemps faire une dérive centrale sur la lunette arrière et, pour la rendre plus extrême encore, je l'ai imaginée venir couper en deux l'aileron. Le résultat est assez spectaculaire et pêchu. Avec le repositionnement des fonctions lumineuses des feux sur les dérives et la dorsale, nous avons un laser coupant et élargissant l'aileron. C'est l'un des détails forts de cette voiture. Dans le même temps, nous avons travaillé sur la signature lumineuse à l'avant, avec deux autres lasers très fins donnant un côté vraiment agressif. Pikes Peak était donc le support parfait pour sublimer l'Alpine A110, dont la réinvention est plus que jamais stimulante... Et plusieurs easter eggs restent à découvrir ! »

Comment résumeriez-vous ce projet ?

« L'A110 Pikes Peak nous dévoile le côté le plus sauvage de cette voiture iconique. Elle est déjà agile et légère de conception, mais avec son aéro spécifique et ses proportions extrêmes, elle se transforme en véritable bête de course. Cette épreuve mythique était une source d'inspiration sans fin pour pousser notre créativité et sublimer l'A110 tout en y intégrant les contraintes liées à la performance. Grâce à la collaboration étroite avec les équipes techniques de Signatech, ce projet a pu se concrétiser dans des délais particulièrement courts. Nous avons hâte de voir notre création défier les monstres de

puissance américains sur leurs propres terres. Je tiens à remercier Jun Okazaki et Victor Sfiazof, les deux designers m'ayant accompagné pour peaufiner dans ses moindres détails le design de cette auto. Sans parler de la formidable collaboration avec l'équipe Signatech aussi experte que passionnée. »



TROIS QUESTIONS A RAPHAËL ASTIER

Vainqueur de la Coupe de France des Rallyes en 2016, Raphaël Astier compte également deux titres en Coupe FIA R-GT à son actif en 2018 et 2022. Dans la foulée de son sacre international avec l'Alpine A110 Rally, le pilote français âgé de trente-deux ans s'apprête à prendre son cinquième départ à Pikes Peak, où il détient le record de la classe Time Attack 1 en 9'23"721...

Raphaël, que vous évoque ce projet ?

« Pikes Peak est une course mythique qui m'a toujours fait rêver et je suis extrêmement heureux d'y retourner pour la cinquième fois de ma carrière. C'est un honneur de participer à cette aventure initiée par Alpine et Signatech après nos deux années en compétition avec l'Alpine A110 Rally. Je suis très fier d'être le pilote choisi pour ce programme et j'ai hâte de mettre toute mon expérience et ma connaissance du terrain au service de la marque pour ses premiers tours de roues à Pikes Peak. Si la victoire au scratch n'est pas l'objectif, je suis convaincu que l'Alpine A110 Pikes Peak sera performante dans sa catégorie Time Attack. C'est un projet extrêmement motivant et je compte bien prendre un maximum de plaisir pour donner le meilleur de moi-même pour l'équipe et Alpine lors de cette grande première ! »

Quelles sont vos premières sensations au volant de l'Alpine A110 Pikes Peak ?

« Les premiers tours de roues se sont très bien passés. Nous avons réalisé trois journées d'essais en France et le bilan est extrêmement positif. La voiture est très agile et facile à prendre en main. Le châssis est collé au sol, le moteur semble prometteur et le gain de poids rend l'Alpine encore plus dynamique qu'elle ne l'est déjà naturellement. On la sent vraiment légère et réactive, avec une direction très directe et aucun temps mort sur les changements de transferts. Nous devons désormais confirmer ces premières bonnes impressions sur d'autres terrains de jeu et à d'autres altitudes, mais nos débuts sont plus que positifs et je suis confiant. »

Quels sont les plus grands défis pour tout pilote à Pikes Peak ?

« Il faut savoir qu'il y a quatre matinées d'essais la semaine de la course. Les concurrents sont divisés en plusieurs groupes du mardi au vendredi, et nous travaillons chaque jour sur un secteur donné. Nous découvrons le parcours complet tout au long de la semaine, mais nous ne faisons jamais l'ascension dans son ensemble avant l'épreuve même, où nous n'avons qu'une seule tentative. C'est ce qui rend cet événement si particulier. Le dimanche, on doit tout donner d'entrée de jeu, se mettre immédiatement dans le rythme et ne rien lâcher même si c'est la première et l'unique fois que l'on connaît véritablement l'évolution des pneumatiques et de leurs pressions sur l'ensemble de l'itinéraire. J'ai heureusement la chance de pouvoir m'appuyer sur une certaine expérience avec quatre départs déjà à mon actif. L'autre piège est que beaucoup d'endroits se ressemblent. De nombreuses sorties de route sont dues à une confusion entre deux virages. Quand on est au cœur de l'effort,

certaines choses peuvent déstabiliser, donc il faut rester bien concentré et c'est un sacré défi en soi. »



TROIS QUESTIONS A LIONEL CHEVALIER

Directeur technique de Signatech, Lionel Chevalier chapeaute tous les projets liés aux versions de l'Alpine A110 destinées à la compétition-clients. Initiateur avec Philippe Sinault de cette nouvelle aventure, le Français s'ouvre sur les principaux défis relevés par ses équipes avant de se projeter vers le Colorado...

Que pensez-vous de cette nouvelle déclinaison de l'Alpine A110 ?

« Au début de notre collaboration avec Alpine, nous n'aurions jamais imaginé proposer autant de versions différentes, mais le succès est bel et bien au rendez-vous et au-dessus de nos espérances. Nous avons déjà réfléchi à l'adaptation d'une A110 GT4 pour la course de côte, mais nous n'étions jamais allé aussi loin dans la réflexion avec une voiture conçue spécifiquement pour Pikes Peak. Aux côtés des A110 Cup, A110 Rally et A110 GT4, il s'agit donc d'un quatrième modèle destiné à la compétition, avec des longerons inédits et dédiés ainsi qu'une cinématique différente. Elle a été très travaillée tout en respectant l'ADN et la nature de l'Alpine A110 et nous sommes très fiers de cette nouvelle collaboration étroite avec Alpine et sa branche design pour proposer le meilleur de nos deux mondes. »

Quels étaient les objectifs des séances d'essais ?

« Avec un timing aussi restreint, nous avons moins d'un mois entre la finalisation de la voiture et son départ pour les États-Unis. Ce planning était donc tout un défi puisque nous n'avions pas le droit à l'erreur. La réutilisation de nombreuses pièces bien connues nous a bien aidés à faire les bons choix techniques pour éviter tout problème fondamental. Les essais se sont déroulés à merveille. Nous avons d'abord mené des tests spécifiques au moteur sur circuit pour valider son fonctionnement avant de nous focaliser sur le châssis en roulant sur des spéciales sinueuses de rallye pour se préparer à Pikes Peak et son profil varié de routes. Nous nous sommes ensuite rendus à Val Thorens pour en faire de même en altitude, même si la neige et la fermeture des cols nous ont privés de roulage au-delà de 2400 mètres. Nous savions qu'il serait compliqué de trouver des routes aux altitudes de Pikes Peak en Europe, mais nous avons été productifs en récoltant de précieuses données et de bonnes indications en vue de la suite ! »

Quels ajustements ont été nécessaires et quelles sont les prochaines étapes ?

« Nous avons testé deux types de boîte de vitesses afin d'essayer des démultiplications différentes et valider notre choix pour nos premiers tours de roues à Pikes Peak. Nous avons également beaucoup travaillé sur les suspensions et l'amortissement en étroite collaboration avec notre fidèle fournisseur en rallye, ALP Racing Suspension. Lundi, l'Alpine A110 Pikes Peak est rentrée à Bourges. Nous l'avons nettoyée après son roulage sous la neige, puis nous la réviserons et la préparerons pour son départ lundi prochain aux États-Unis. Nous effectuerons un déverminage le jeudi 8 juin sur un circuit près de Denver pour nous assurer que la voiture est opérationnelle comme tous les fluides doivent en être ôtés pour son

voyage. Nous basculerons ensuite immédiatement sur les trois premières journées d'essais à Pikes Peak du 9 au 11 juin. Celles-ci se dérouleront de 5h30 à 8h30 du matin, avant que la route ne rouvre pour les touristes, l'une des spécificités de l'épreuve ! »



FICHE TECHNIQUE

CHÂSSIS

Type	Monocoque aluminium
Sécurité	Arceau multipoints
Carrosserie	Aluminium
Aérodynamique	Front splitter avec dérives, fond plat, bas de caisse de l'A110 R, dérives arrière, diffuseur de l'A110 R, becquet arrière, ailerons arrière et lunette arrière avec shark fin intégré

MOTEUR

Type	4 cylindres 1.8L 16s
Disposition	Centrale arrière
Puissance	500 ch à 7500 tr/min
Gestion électronique	Magneti-Marelli SRG 140

TRANSMISSION

Type	Propulsion
Boîte de vitesses	Séquentielle 6 rapports 3MO
Commande	Palettes au volant
Différentiel	Autobloquant à glissement limité
Embrayage	Bi-disque acier fritté

TRAINS ROULANTS ET SUSPENSIONS

Suspensions	Double Triangulation, Ressorts Hélicoïdaux & Barres Anti-Roulis
Amortisseurs	ALP Racing Suspension, réglables 3 voies
Freins AV	Ø 355 x 32 mm, étriers 6 pistons Brembo
Freins AR	Ø 300 x 28 mm, étriers 4 pistons Brembo
Direction	Assistée électrique

ROUES

Jantes	Aluminium, 8x17" (AV) et 10x18" (AR)
Pneus	Michelin 20-61x17 (AV) et 27-65x18 (AR)

DIMENSIONS, POIDS ET CAPACITÉS

Longueur / largeur / hauteur	4230 / 1850 / 1240 mm
Empattement	2415 mm
Voies AV / AR	1580 / 1555 mm
Réservoir de carburant	Homologué FIA FT3, 25 litres

Poids

Environ 950 kg

Pour suivre Pikes Peak : <https://ppihc.org/how-to-follow/>

À PROPOS D'ALPINE

Fondée en 1955 par Jean Rédélé, Alpine s'est affirmée au fil des ans avec ses voitures de sport à la française. En 2018, la marque présente la nouvelle A110, une voiture de sport fidèle aux principes intemporels d'Alpine en matière de compacité, de légèreté, d'agilité et de plaisir de conduite. En 2021, est créée la Business Unit Alpine. Elle devient la marque dédiée aux voitures de sport innovantes, authentiques et exclusives de Renault Group, bénéficiant de l'héritage et du savoir-faire de son usine historique de Dieppe ainsi que de la maîtrise de l'ingénierie des équipes d'Alpine Racing et d'Alpine Cars.

CONTACTS PRESSE

Orianne Tamburini

Directrice Communication Produit Alpine

orianne.tamburini@alpinecars.com

+33 6 26 63 28 14

India de la Fressange

Attachée de presse Motorsport

india.deseignarddelafressange@fr.alpineracing.com

+33 6 34 48 51 31

SUIVEZ NOTRE BAND OF RACERS !

FACEBOOK

@alpinesportscars

TWITTER

@AlpineCars

@SignatechAlpine

@AlpineRacing

INSTAGRAM

@alpinecars

@alpine_endurance_team

@alpine_racing

TIKTOK

@alpinecars

YOUTUBE

@AlpineCars

SITES INTERNET

www.alpinecars.com

media.alpinecars.com