

A424_ β – Dossier de Imprensa



Índice

A Alpine na Resistência	Error! Bookmark not defined.4
A génese do projeto	Error! Bookmark not defined.5
Q&A com Bruno Famin	Error! Bookmark not defined.6
Q&A com Philippe Sinault	Error! Bookmark not defined.7
Q&A com Christophe Chapelain	Error! Bookmark not defined.8
Q&A com Raphaël Linari.....	Error! Bookmark not defined.10
A categoria LMDh	Error! Bookmark not defined.12
Ambições.....	Error! Bookmark not defined.13
A424_ β.....	Error! Bookmark not defined.14
Ficha técnica.....	Error! Bookmark not defined.15
O que se segue	Error! Bookmark not defined.16

INTRODUÇÃO

As corridas de resistência estão a entrar numa nova era dourada e estamos ansiosos por dar o nosso contributo. Após dez anos de colaboração com o nosso parceiro, a Signatech, estamos a começar um novo capítulo da nossa aventura nesta fascinante disciplina.

Desde a sua fundação por Jean Rédélé, a Alpine tem-se esforçado por atingir o topo. E, também neste projeto, estamos a fazer tudo o que está ao nosso alcance para lá chegar. Fruto da nossa ambiciosa estratégia, somos uma das poucas marcas a competir simultaneamente em vários Campeonatos do Mundo com o selo da FIA nos últimos três anos, graças à introdução de regulamentos inovadores que permitem estabelecer sinergias entre os nossos diferentes programas.

Nascida da competição e para a competição, a ambição da Alpine está viva e a crescer. O desporto automóvel não é apenas um hobby. Corre nas veias e no ADN do nosso "grupo de racers". Quarenta e cinco anos após a nossa histórica vitória nas 24 Horas de Le Mans, a presença da Alpine nesta disciplina não é uma coincidência. É o que demonstra, mais uma vez, a apresentação do Alpine A424_B, o precursor do nosso Hypercar, concebido para desafiar os melhores concorrentes já a partir do próximo ano.

Este novo protótipo projeta a marca do A em seta para o futuro, seguindo os passos das nossas criações modernas, a começar pelo Alpenglow e o novo A290_B. É atrevido, elegante e distinto com o seu design marcante e emblemático. Incorpora tanto o nosso presente como o nosso futuro, graças ao envolvimento e ao investimento dos designers da Alpine.

Este projeto tem sido uma enorme aventura em termos humanos durante quase dois anos, promovendo as nossas ambições muito além das pistas de corridas. Sob a direção de Bruno Famin e da Divisão de Veículos de Viry-Châtillon, os nossos colaboradores e parceiros trabalham incansavelmente para que o automóvel seja um sucesso retumbante. Já é um sucesso visual e estamos a trabalhar para que, já a partir do próximo ano, também seja um sucesso desportivo.

Não subestimamos a tarefa que nos espera neste emocionante desafio. Mantemo-nos humildes, mas determinados a deixar a nossa marca em ambos os lados do Atlântico. Esperamos oferecer a todos os fãs do desporto automóvel algumas batalhas épicas, e só temos uma coisa a dizer-lhes: vemo-nos na pista!

Laurent Rossi, CEO da Alpine

A ALPINE NAS PROVAS DE RESISTÊNCIA

A Alpine sempre confiou na competição para apoiar o seu desenvolvimento, particularmente nas corridas de Resistência, onde a marca escreveu alguns dos melhores capítulos da sua história no automobilismo.

1962-1969

Em 1962, Jean Rédélé inicia o desenvolvimento do Alpine M63, o primeiro modelo de um protótipo equipado com um motor Gordini de 996 cc. No ano seguinte, a Alpine estreia-se nas 24 Horas de Le Mans, apostando na leveza, na eficiência aerodinâmica e na cilindrada reduzida do motor para ganhar rapidamente o "Índice de Eficiência Energética" e o "Índice de Performance". O Alpine M65 com Lucien e Mauro Bianchi vence os 500 quilómetros de Nürburgring em 1965. O Alpine A210 é o próximo a entrar em cena, com numerosos sucessos na Europa e em Le Mans, com as suas diferentes variantes até 1969.

1973-1978

Em 1973, a Alpine apresenta o A440 com um objetivo claro: vencer o Campeonato da Europa de Sport Protótipos na categoria de 2 litros, isto antes de conceber um automóvel para vencer Le Mans. No ano seguinte, o título europeu é atribuído a Alain Serpaggi e a marca lança o desenvolvimento de um novo motor turbo de 1.996cc, que chega aos 490 cv de potência no chassis do Alpine A442, para competir no Campeonato do Mundo de Construtores a partir de 1976. Este desportivo também conquista a pole position nas 24 Horas de Le Mans. A Alpine passa então a dedicar-se exclusivamente a esta prova e a sua coroa de glória surge em 1978, com a vitória em Le Mans do Alpine A442B, conduzido por Jean-Pierre Jaussaud e Didier Pironi!

1979-1994

Tendo atingido os seus objetivos, a Alpine suspende o seu envolvimento oficial nas corridas de Resistência. No entanto, muitos concorrentes continuam a confiar nos automóveis da Alpine para desafiar outras categorias, como o Alpine A610 biturbo preparado e inscrito por Patrick Legeay em Le Mans, na categoria LMGTE2, em 1994.

2013-2020

Para acompanhar o seu renascimento no mercado, a Alpine regressa oficialmente à competição. O Alpine A450 deixa imediatamente a sua marca com dois títulos consecutivos no European Le Mans Series, em 2013 e 2014. Após um pódio de LMP2 em Le Mans, a equipa Signatech-Alpine entra no Campeonato do Mundo de Resistência da FIA. Um protótipo fechado, o Alpine A460 vence em La Sarthe e conquista os dois títulos da categoria com Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes e Stéphane Richelmi. Desenvolvido para 2017, o Alpine A470 também é bem-sucedido nas mãos de Pierre Thiriet, Nicolas Lapierre e André Negrão, com uma vitória que celebrou o 40º aniversário da histórica conquista de 1978. O trio repete a proeza 12 meses mais tarde, dando à Alpine o seu segundo título mundial.

2021-2024

Em 2021, a Alpine enfrenta a classe rainha do FIA WEC e as 24 Horas de Le Mans. Em apenas duas épocas, o Alpine A480 abana a elite instalada com um pódio absoluto na clássica maratona de Le Mans, seguido, em 2022, de históricas vitórias em Sebring (EUA) e Monza (Itália). A Alpine termina, assim, em segundo lugar no Campeonato do Mundo FIA de Resistência. Em 2023, a Alpine recua uma classe enquanto se prepara para regressar às fileiras dos Hypercars com o A424, construído pela marca francesa e operado em parceria com a equipa técnica da Signatech.

A génese do projeto

15 de setembro de 2020

A Alpine anuncia o seu regresso à categoria-rainha das corridas de Resistência para 2021 e 2022.

5 de outubro de 2021

A Alpine anuncia a entrada na categoria Hipercars/LMDh, com dois protótipos, já a partir de 2024.

Novembro de 2021

O Gabinete de Design elabora os primeiros esboços do Alpine A424.

Janeiro de 2022

Viry-Châtillon inicia os seus primeiros estudos com a Oreca e a Mecachrome.

Junho de 2022

Decorrem os primeiros ensaios de motores entre todas as partes envolvidas.

Julho de 2022

A Alpine e a Oreca iniciam os primeiros testes aerodinâmicos.

Novembro de 2022

A Divisão de Automóveis é criada para se adaptar às necessidades do projeto.

Dezembro de 2022

Primeiro teste em dinamómetro do motor na sua versão reformulada.

Maio de 2023

Primeiros ensaios do conjunto motor/caixa de velocidades nos bancos de ensaio de Viry-Châtillon.

9 de junho de 2023

A Alpine apresenta o novo A424_β, 60 anos após a sua primeira participação nas 24 Horas de Le Mans.

Q&A com Bruno Famin

Diretor-Executivo da Alpine Racing SAS desde 2022, Bruno Famin traz para a marca do A em seta a sua vasta experiência no desporto motorizado, incluindo nas corridas de Resistência, com a vitória nas 24 Horas de Le Mans de 2009. O engenheiro francês partilha connosco os primeiros segredos do A424_β.

O A424_β é o primeiro protótipo do género desenvolvido pela Alpine em Viry-Châtillon desde 1978. Como foi constituída a equipa de projeto?

Viry-Châtillon é uma entidade que reúne muitas atividades para além da Fórmula 1. Em Viry, a nossa Divisão de Automóveis reúne a competição/clientes, a Fórmula E e vários outros projetos, incluindo o A424_β e o Alpenglow. Aproveitámos os nossos pontos fortes e acrescentámos quantidade e qualidade à força de trabalho. Mais de 20 pessoas estão a trabalhar no A424_β, para além do pessoal oriundo dos nossos parceiros. Temos dois engenheiros de performance e um engenheiro de chassis, dois engenheiros de sistemas, um responsável de testes, três pessoas dedicadas ao software do motor e outras duas ao mapeamento do motor. Além disso, contamos com o apoio ocasional da F1 para garantir que atingimos o mais alto nível de desempenho possível. Por último, a nossa equipa oficial Signatech está também a preparar-se para os nossos desafios futuros, onde a sua experiência operacional será uma inegável mais-valia.

Porque é que escolheram a categoria LMDh para esta nova era das provas de Resistência?

Em 2021, decidimos entrar na categoria Hypercar e estamos totalmente empenhados no projeto desde janeiro de 2022. O ritmo acelerou gradualmente e a escolha dos regulamentos LMDh tornou-se óbvia. A FIA pretende colocar os automóveis nas mesmas janelas de desempenho aerodinâmico e de motor através destes regulamentos. Temos todos uma coluna vertebral partilhada, rodeada por um chassis de um dos quatro fabricantes aprovados. Os construtores podem também conceber uma carroçaria com os códigos estilísticos das suas marcas, daí as divergências a que já assistimos com protótipos cujo estilo não é ditado apenas pela aerodinâmica. Com isto, a Alpine reafirma a sua forte identidade e os seus talentos técnicos dentro de um orçamento razoável, permitindo-nos comercializar o nosso LMDh no futuro.

Quais são as ambições da Alpine Racing nas corridas de Resistência?

Graças aos muitos talentos envolvidos neste projeto, é fantástico regressar à primeira divisão das corridas de Resistência. A equipa Alpine de Viry-Châtillon possui uma grande experiência, nomeadamente no desenvolvimento da unidade de potência, na gestão da energia e no impacto do sistema híbrido na dinâmica do automóvel. Juntamente com os nossos parceiros Oreca e Signatech, trabalhamos arduamente para preparar esta nova geração de protótipos. Estamos agora cada vez mais perto das primeiras corridas, depois de termos feito progressos significativos nas várias etapas do projeto. Estamos todos ansiosos de poder ver o A424_β em pista, depois de tanto tempo de desenvolvimento e das muitas horas nos bancos de ensaio. Agora, mais do que nunca, a Alpine está a caminho do topo!

Q&A com Philippe Sinault

Ao leme da estrutura Signatech, que representa a Alpine desde o seu regresso às corridas de Resistência em 2013, Philippe Sinault prepara também o regresso da marca do A em seta à categoria Hypercar. Antes desta nova era, já a partir do próximo ano, as suas equipas ainda terão um programa bastante intenso, entre os seus atuais compromissos nos LMP2 e o programa de desenvolvimento do A424.

Dez anos depois do regresso da Alpine à competição, será este o início de uma nova era?

Em 2013 convencemos a Alpine a regressar às corridas e sabíamos que uma marca assim só podia pertencer à categoria-rainha deste desporto. A Alpine nunca nega a possibilidade de concretizar estes sonhos na competição e nós, na Signatech, também não. Não podíamos imaginar o que iria acontecer a seguir, mas tínhamos grandes esperanças. A nossa aventura de dez anos resultou em títulos europeus e mundiais em várias disciplinas. Mais do que nunca, estamos verdadeiramente orgulhosos e satisfeitos por representar a Alpine no pináculo das corridas de Resistência, mas também noutras colaborações com o A110 Cup, o A110 GT4, o A110 Rally e, em breve, o A110 Pikes Peak. Isto criou uma dinâmica muito positiva em torno dos nossos projetos e oferece perspetivas fantásticas para o futuro.

Como é que a Signatech se preparou para o seu importante papel no desenvolvimento do A424?

Antes de entrarmos neste novo capítulo, a nossa missão era fazer a época de transição nos LMP2, enquanto planeávamos o nosso futuro nos Hypercar. Este ano, mudámos de dimensão devido ao programa extremamente preenchido que nos espera entre os nossos compromissos de corridas e o desenvolvimento do A424 com as equipas Alpine Racing, já a partir deste verão. Recrutámos muitos talentos de diferentes origens e temos a sorte de contar com o apoio de Viry-Châtillon, com a vasta experiência de Bruno Famin, Christophe Chapelain e François Champod, só para citar apenas alguns.

Combinar competição e desenvolvimento vai ser um desafio exigente...

Somos, acima de tudo, ligados à competição e era impensável imaginar a edição do centenário das 24 Horas de Le Mans sem a Alpine. Queríamos, sem margem para dúvida, estar a competir, uma vez que as corridas estão nos nossos genes e são também a melhor forma de nos prepararmos. As nossas equipas estarão, portanto, em ambas as frentes, mas seremos inteligentes a trabalhar no protótipo de desenvolvimento. Já foi feito um enorme trabalho de preparação e antecipação durante quase um ano. O apoio da Alpine Racing e da Oreca será precioso para garantir que estamos na melhor posição possível e fazer com que este magnífico protótipo cimente, ainda mais, o lugar da Alpine na galeria do desporto automóvel internacional.

Q&A com Christophe Chapelain

Christophe Chapelain: "Um projeto do qual estou orgulhoso"

A trabalhar em Viry-Châtillon desde 2013, Christophe Chapelain é o engenheiro-chefe do projeto Alpine Hypercar-LMDh. Com uma vasta experiência no mundo dos desportos motorizados e numa grande variedade de disciplinas, o francês regressa também às corridas de Resistência depois de ter trabalhado para a OAK Racing de 2010 a 2013. Hoje, oferece-nos um vislumbre da génese do Alpine A424_β.

O que é que nos pode dizer sobre o chassis?

Na categoria LMDh cada marca deve trabalhar com um dos quatro parceiros homologados. Nas corridas de Resistência, colaboramos com a Oreca desde 2013. Consultámos os outros três construtores. Todos têm os seus pontos fortes, mas a experiência da Oreca prevaleceu, ainda para mais no contexto de um projeto 100% francês. Trabalhámos com a Oreca no chassis, na integração do motor e na contribuição dos nossos estilistas para incluir os traços de carácter dos futuros Alpine em colaboração com os especialistas de aerodinâmica.

Como está a correr esta colaboração? Que compromissos teve de fazer para adotar as sugestões de estilo da Alpine?

Trabalhamos incrivelmente bem com a Oreca. Desde o início que eles têm sido extremamente reativos às nossas exigências, fornecendo-nos uma grande quantidade de dados para a integração do motor. No que respeita ao chassis, é a primeira vez que recebem tantas informações dos designers de automóveis. Foi necessário fazer compromissos, entre a vontade dos designers e certos aspetos regulamentares, por exemplo. No entanto, a janela aerodinâmica deixa espaço suficiente para incorporar muitas ideias, convergindo simultaneamente para os objetivos exigidos. Tivemos de reunir dois mundos diferentes e o resultado é magnífico. Mostra que todos trabalharam na mesma direção para que este projeto fosse bem-sucedido, não só hoje em termos de estilo, mas também amanhã nas pistas.

O que é que nos pode dizer sobre o motor?

Fizemos uma parceria com a Mecachrome para o grupo motopropulsor. A Mecachrome tem uma grande experiência em corridas de Resistência e, a partir de junho de 2022, realizámos vários estudos e testes. Isto permitiu-nos analisar as suas vantagens e desvantagens para que as nossas equipas de engenheiros da Fórmula 1 pudessem elaborar especificações, definir a arquitetura e calibrá-la para a gama de prestações desejada. Os "magos" da Viry estiveram muito envolvidos, partilhando connosco as suas capacidades, recursos e métodos para melhorar a potência, a fiabilidade e os materiais. Em termos simples, trata-se de um V6 com um único turbo e 3,4 litros de cilindrada. Seremos os únicos com esta configuração. Como exigido pelos regulamentos, todos os concorrentes LMDh têm um motor acoplado a uma caixa de velocidades Xtrac, um sistema híbrido Bosch convencional e uma bateria Williams. Por último, é de salientar que as sinergias com a F1 são tais que o nosso software LMDh é fortemente inspirado nesta disciplina. O limite de custos da F1 também funciona a nosso favor, uma vez que liberta horas de dinamómetro para além das disponíveis na Mecachrome.

Quais foram os principais desafios do projeto?

Somos realistas ao afirmar que somos relativamente novos nas corridas de Endurance. Por exemplo, o tema do BoP (equilíbrio de performances) é novo para nós. Graças aos grupos de trabalho que reúnem todos os construtores envolvidos, convergimos para um método e uma equivalência de tecnologias. Por isso, é do nosso interesse construir o melhor LMDh, antecipando ao mesmo tempo estes parâmetros e o seu impacto.

O que é que se segue para o A424_β?

Como engenheiro, estou sempre ansioso por ir para a pista o mais rapidamente possível. Todos estamos ansiosos pelas nossas primeiras voltas. Entretanto, o motor continua a trabalhar no dinamômetro antes de uma primeira experiência, prevista para 28 de junho. Depois, faremos um shakedown no final de julho antes de iniciarmos uma série de sessões de testes com o nosso parceiro Signatech, a partir de agosto.

Qual é o calendário para a homologação?

Este é um aspeto extremamente importante. Em agosto, deveremos ter um segundo carro construído, equipado com motor, que será enviado para os Estados Unidos para os testes em túnel de vento, em meados de novembro. Com duas sessões de preparação, teremos de nos aproximar o mais possível da configuração final do Alpine A424 que será utilizado para efeitos de homologação. Não é um exercício difícil, mas temos de evitar qualquer atraso. Depois disso, vamos para Valleiry para a homologação FIA e para mais medições. Tudo isto exige uma organização muito específica.

Q&A com Raphaël Linari

Raphaël Linari: "Proporções sem precedentes para um Alpine"

Raphaël Linari, designer-chefe de exteriores e de competição da Alpine, trabalha no Grupo Renault há mais de dez anos. Integrado na marca do Grupo com cariz mais desportivo, é um dos responsáveis da Alpine Cars para um dos programas interdisciplinares mais interessantes do automobilismo contemporâneo: um verdadeiro protótipo de competição com as características dos futuros Alpine de produção. Missão cumprida com o A424_β.

Que papel desempenhou o design no desenvolvimento do A424_β?

Fomos progressivamente integrados neste projeto. Começámos a trabalhar nos primeiros esboços em 2021, antes de entrarmos em contacto com a Oreca. Recebemos um dos seus chassis no final do ano para termos uma base sobre a qual desenhar um Alpine. Passámos lá um ano inteiro, pois precisávamos de uma fase de aprendizagem para compreender todos os constrangimentos em termos de proporções e de abordagem, uma vez que a posição de condução dita a configuração de muitos volumes associados. Em seguida, elaborámos uma síntese, que foi aperfeiçoada à medida que os testes aerodinâmicos avançavam. O desenvolvimento estilístico foi acelerado para esculpir a forma do A424_β, tanto literal como figurativamente, uma vez que tínhamos de entrar numa janela de desempenho obrigatória. Foi um projeto a longo prazo, mas tremendamente gratificante.

Quais foram as suas diretrizes para este design espetacular?

A nossa visão era ter uma carroçaria pura, como um supercarro de estrada. Tentámos ser eficientes, por isso simplificámos, suavizámos e purificámos as superfícies tanto quanto possível para evitar adicionar volumes e elementos heterogéneos. Isto é particularmente visível na traseira. É o fim da linha aerodinâmica, onde a resistência deve ser tão fluida quanto possível. Mantivemo-lo o mais aerodinâmico possível para nos libertarmos da aparência de cubo, típica dos protótipos de Le Mans.

O que pode dizer sobre esta notável assinatura luminosa?

Estas assinaturas luminosas são talvez os elementos mais marcantes. Na frente, não tivemos restrições, apesar das exigências regulamentares em matéria de visibilidade, pois trata-se, de facto, de um módulo de faróis que deve ser integrado num determinado volume. Entretanto, a traseira era muito mais restrita. Criámos uma assinatura luminosa específica para o nosso LMDh, reinterpretando a seta A e ajustando-a ao seu ambiente na secção inferior. Quando um concorrente nos segue, a câmara a bordo não poderá deixar de ver esta seta A. Envia uma mensagem forte na frente e atrás.

Quais são as ligações com o concept Alpenglow?

De certa forma, os dois projetos alimentaram-se um do outro. O Alpenglow tem a mesma matriz que o LMDh para um concept-car de estrada, mas livre de quaisquer restrições técnicas ou de homologação. Inspirámo-nos nas laterais do Alpenglow, enquanto retomámos parte do trabalho realizado no Alpine A110 para o A424_β.

Este desafio para a competição foi realmente diferente da sua rotina diária?

Mais do que diferente, foi inédito. As empresas de engenharia costumam conceber estes protótipos. Do nosso lado, não temos necessariamente a mesma abordagem que um construtor de carros de corrida. Para a produção em série, todas as superfícies vêm do projeto, sintetizando todas as restrições técnicas dos nossos fornecedores e fábricas. Contrariamente à nossa abordagem habitual, a engenharia de corrida assume o fabrico de moldes e peças. Tivemos de conceber um automóvel que não é habitualmente produzido. Os constrangimentos ligados ao desempenho são sempre fáceis de aceitar, uma vez que fazemos parte integrante do grupo de "racers" que querem ver a Alpine chegar ao topo. Por outro lado, o modelo económico da LMDh exige uma racionalidade orçamental em termos de manutenção e de exploração por parte de uma equipa

privada. É aí que reside toda a complexidade, mas conseguimos criar um objeto moderno de proporções inéditas para um Alpine.

Como é que foi esta aventura para si?

É uma honra incrível e um privilégio imenso conceber o Alpine que vai competir nas 24 Horas de Le Mans. Divertimo-nos muito, apesar do tradicional choque de culturas entre designers e engenheiros. Quando confrontados com restrições emergentes, os designers tentam suavizar as superfícies para as absorver, ao passo que um engenheiro pode ficar satisfeito com um solavanco de última hora. É apenas um exemplo, mas existe uma abordagem para harmonizar e sintetizar volumes. Todos nós conseguimos trabalhar na mesma direção. Teria sido irrelevante propor conceitos contrários ao desempenho, mas queríamos que este carro fosse o mais “Alpine” possível, apesar da base técnica obrigatória. Conseguimos encontrar o equilíbrio certo com este Alpine icónico, do qual me sinto imensamente orgulhoso.

A categoria LMDh

Apresentada a 20 de janeiro de 2020, antes das 24 Horas de Daytona, a categoria LMDh reúne os carros de corrida concebidos para competir no Campeonato do Mundo FIA de Resistência (WEC) e no IMSA WeatherTech SportsCar Championship nos Estados Unidos.

Juntamente com os LMHs, os LMDhs formam a categoria de elite Hypercar no FIA WEC e a classe GTP no IMSA. Estes protótipos permitem aos pilotos, equipas e construtores competir com a mesma maquinaria nos melhores circuitos do mundo e nas corridas de resistência.

Os LMDhs devem ser baseados num dos quatro chassis aceites na LMP2. Os concorrentes equipam-nos com um motor à sua escolha e um sistema híbrido comum de 50 kW. Para garantir a competitividade de todos os carros, o ACO, a FIA e a IMSA definiram vários princípios, incluindo uma janela aerodinâmica a respeitar, um peso mínimo de 1.030 kg e uma potência entre 480 e 520 kW (652 e 707 cv).

A carroçaria, no entanto, pode adotar sugestões de estilo dos modelos de série da marca cujos interesses defendem, daí o estilo incomparável do Alpine A424_β.

Em suma, um desafio cheio de oportunidades que a Alpine não podia deixar passar para cumprir as suas ambições!

Ambições

Embora o Alpine A424 faça a sua estreia em competição na próxima época, o ano de 2023 é crucial no desenvolvimento do protótipo, antes de desafiar os muitos construtores de prestígio inscritos na classe-rainha das corridas de Resistência.

Ao desvendar o Alpenglow e o A290_β, a Alpine revelou a sua visão do futuro. Um futuro que está agora claramente refletido no A424_β, concebido para reafirmar as ambições da marca numa disciplina onde tem tido um enorme sucesso. Com este novo projeto, as equipas Alpine têm dois objetivos: continuar a aumentar o seu historial e atrair novos clientes.

Com o seu parceiro Signatech, a Alpine dá também continuidade a uma relação de dez anos marcada por vários títulos. A edição centenária das 24 Horas de Le Mans - a mais famosa corrida de resistência do mundo - será um dos eventos obrigatórios para todos os fãs do desporto automóvel. A Alpine escolheu, por isso, este momento ideal para se posicionar face às outras marcas que já competem na categoria Hypercar, revelando as suas ambições.

Concebido e operado a partir de Viry-Châtillon, este protótipo beneficia da experiência dos melhores elementos em áreas cruciais para o desempenho: gestão de energia, integração do motor, funcionamento dinâmico e outros fatores essenciais de sucesso.

O A424_β será, em primeiro lugar, operado pela Signatech, parceiro da marca da seta em A desde 2013. Uma parceria com um historial prolífico, graças às excelentes capacidades dos técnicos liderados por Philippe Sinault. A Alpine procurará também atrair outras equipas para além da sua equipa Hypercar de fábrica, de modo a poder competir em várias frentes, incluindo do outro lado do Atlântico, no IMSA.

O A424_β

Sessenta anos após a sua primeira participação nas 24 Horas de Le Mans, a Alpine apresentou o A424_β, a sua nova máquina para a categoria-rainha do Campeonato do Mundo FIA de Resistência.

Com o seu design marcante, o A424_β reafirma o ADN da marca francesa e anuncia o futuro. O nome A424_β tem um significado próprio: a nomenclatura A seguida de três algarismos que começam por 4 respeita a tradição dos nossos carros de resistência vitoriosos; o 24 evoca as 24 Horas de Le Mans, e a letra grega β (beta) designa a última etapa antes do seu lançamento.

O A424_β é a quintessência da arte automóvel e de competição da Alpine, tanto a nível estético como técnico. Rico em criatividade, pressagia a futura assinatura luminosa da Alpine numa frente incrivelmente audaz e assertiva, enquanto a traseira revela duas setas A excepcionalmente impactantes. O motivo triangular, que faz eco dos flocos de neve da Alpine, aparece também no tratamento dos guarda-lamas e do guarda-lamas traseiro.

No cockpit, os pilotos da Alpine Endurance Team vão ocupar o seu lugar no coração de uma carroçaria que foi refinada, purificada e polida, como um supercarro de estrada. Os flancos são inspirados no Alpenglow, o concept car que define as ambições da Alpine, retratando o futuro fascinante dos modelos de produção e de competição da marca.

Laurent Rossi: "Hoje revelamos o Alpine A424_β, o precursor do nosso hipercarro concebido para desafiar os melhores concorrentes a partir do próximo ano. Fiel aos nossos valores, este novo protótipo leva a marca da seta em A para o futuro, seguindo os passos das nossas criações, começando com o Alpenglow e o A290_β. O Alpine A424_β é atrevido, elegante e distinto, com o seu design emblemático. Representa o nosso presente e o nosso futuro, graças ao envolvimento e investimento dos nossos designers."

Especificações técnicas

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

CHASSIS

Tipo: Carroçaria em fibra de carbono e alveolar
Carroçaria: Fibra de carbono
Suspensão: Duplo braço triangular com hastes de tração
Direção assistida elétrica
Comprimento: 5.000 mm
Largura: 1.998 mm
Altura: 1.058 mm
Distância entre eixos: 3.148 mm
Peso: Aproximadamente 1.030 kg (de acordo com o BOP)

MOTOR

Configuração: V6 turbo a 90°
Cilindrada 3.400 cc
Potência: Aproximadamente 500 kW / 675 cv (de acordo com o BOP)
Rotação máxima: Aproximadamente 9.000 rpm
Sistema híbrido Bosch de série / 50 kW
Lubrificação: Cáster seco / bomba de óleo de várias fases
ECU: Marelli

CAIXA DE VELOCIDADES

Marca: Xtrac
Tipo: Montada transversalmente
Seletor: Patilhas montadas no volante e comando pneumático
7 velocidades + marcha-atrás

RODAS

Pneus dianteiros: Michelin 29-71/R18
Pneus traseiros: Michelin 34-71/R18
Jantes dianteiras: 12,5"x18"
Jantes traseiras: 14"x18"

TRAVÕES

Discos de carbono ventilados
Pinças com seis pistões

SEGURANÇA

Arnês de seis pontos, adaptado ao sistema Hans®.
Célula de combustível: Depósito de segurança em borracha com sistema de reserva incorporado

O que se segue

28 de junho

Primeira entrada em funcionamento do Alpine A424_β.

Fim de julho

Shakedown do Alpine A424 em Lurcy-Lévis.

Meados de agosto

Primeira sessão de testes no Circuito Paul Ricard.

Setembro

Segunda sessão de testes em Motorland Aragón.

Outubro

Terceira sessão de testes em Jerez.

Meados de novembro

Teste em túnel de vento para homologação LMDh.

Novembro

Primeiro teste de resistência de 24 horas em Motorland Aragón.

Dezembro

Última sessão de testes em Portimão.

Fim de Dezembro

Processo de homologação FIA.

Janeiro de 2024

Primeira corrida no IMSA (A confirmar)

Março de 2024

Primeira corrida do FIA WEC, as 6 Horas do Qatar (a confirmar de acordo com o calendário)

Coming up

28 June

First start-up of the Alpine A424_β.

End of July

Alpine A424 shakedown at Lurcy-Lévis.

Mid-August

First test session at Circuit Paul Ricard.

September

Second test session at Motorland Aragón.

October

Third test session at Jerez.

Mid-November

Wind tunnel test for LMDh homologation.

November

First 24-hour Endurance test at Motorland Aragón.

December

Test session at Portimão.

End of December

FIA homologation procedure.

March 2024

First FIA WEC race, the 6 Hours of Qatar.

Contacts

Orianne TAMBURINI

Head of product communication Alpine
orianne.tamburini@alpinecars.com
+33 (0)6 26 63 28 14

India de la Fressange

Press Officer Motorsport
india.deseignarddelafressange@fr.alpineracing.com
+33 (0)6 34 48 51 31

FOLLOW OUR BAND OF RACERS!

FACEBOOK

@alpinesportscars
@AlpineRacingOfficial

TWITTER

@AlpineCars
@AlpineRacing

INSTAGRAM

@alpinecars
@alpine_racing

TIKTOK

@alpinecars

YOUTUBE

@AlpineCars

INTERNET SITES

www.alpinecars.com
media.alpinecars.com