



## Paul-Loup Chatin et la nouvelle aventure Alpine

**Le 22 mars dernier marquait le retour de la marque française Alpine sur le devant de la scène des compétitions internationales. Signatech-Alpine révélait à cette occasion la décoration de la toute nouvelle barquette de catégorie LMP2, ainsi que son équipe de pilotes. Retour sur la renaissance de la marque Alpine, et la nomination de Paul-Loup Chatin comme pilote Junior et de réserve Alpine.**

Le vendredi 22 mars se tenait une conférence de presse à l'Atelier Renault sur les Champs-Élysées. La marque dévoilait la voiture avec laquelle Alpine fait son retour au plus haut niveau.

Renault a relancé la marque Alpine en 2012, en association avec Caterham. Depuis, les bonnes nouvelles se sont enchaînées pour le plus grand plaisir des amateurs, jusqu'à

l'annonce du partenariat avec l'équipe Signatech.

Le bras armé d'Alpine s'appelle Signatech-Alpine. Une auto est engagée en 2013 aux 24 heures du Mans, ainsi que dans le championnat européen ELMS (European Le Mans Series), lui-même inspiré du règlement des 24 heures. La voiture, baptisée Alpine A450, est un prototype construit par Oreca. Le châssis monocoque en carbone est propulsé par un moteur V8 Nissan 4.5 L de 500 chevaux. Ce dernier transmet sa puissance aux roues arrière via une boîte de vitesse séquentielle à six rapports. La voiture atteint 330 km/h en vitesse de pointe, elle est engagée en catégorie LMP2.

### 35 ans d'absence

Alpine fut créée en 1955 par Jean Rédélé, alors jeune concessionnaire Renault à



Dieppe. Nous avons vécu dans le numéro 6 de Plaine Vue Mag la naissance de l'Alpine A106, cette berlinette basée sur la mécanique de la paisible 4CV Renault. Après de nombreux succès en rallye (qui mèneront à la victoire au championnat du Monde 1973), Rédélé lance ses Alpine sur les circuits. Démarre alors un programme destiné à remporter la mythique épreuve des 24 heures du Mans. L'aventure débute en 1963 avec

ainsi la première voiture 1300cc à franchir la barre des 200 km/h de moyenne au tour. Différents moteurs seront utilisés jusqu'en 1969, toujours de petite cylindrée comme des 1000, 1100, 1300 et 1500cc. Seule exception, un V8 de 3 litres qui sera utilisé sans succès sur l'A220. Durant cette ère, les Alpine écumeront les classes 1000, 1150, 1300 et 1600, et trusteront l'indice énergétique pratiquement chaque année. Mais sans victoire absolue au Mans, le bilan de cette période reste cependant mitigé. La Régie est devenue l'actionnaire majoritaire d'Alpine-Renault dès 1973, et la marque remporte le championnat d'Europe 2 litres 1974 grâce à un nouveau prototype découvert appelé Alpine A441. Bien décidé à ne pas s'en tenir là, Alpine-Renault crée l'A442. Pour cela, le moteur V6 2 litres de l'A441 se voit adjoindre un turbocompresseur, technologie en plein essor chez le constructeur français. Les règles internationales établissant une équivalence entre un moteur atmo-



l'Alpine M63, et s'achèvera en 1969 avec l'Alpine A220. La marque s'est associée avec Renault dès 1965 pour devenir Alpine-Renault.

Le crédo de Rédélé, c'est « petite cylindrée, mais poids plume et aérodynamique de pointe ». D'autant que l'épreuve mancelle comporte un indice énergétique qui met en valeur la faible consommation des autos, et est donc favorable aux petits moteurs. Aux essais du Mans 1966, l'Alpine M65 sera

sphérique de 3 litres et un 2 litres turbo, Renault se trouve d'emblée dans le haut du tableau en matière de performances. Les A442 prennent part aux 24 heures du Mans 1976 puis 1977, en pleine période de domination Porsche. Et c'est en 1978 que Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud imposent l'Alpine A442. Ce sera la seule victoire d'Alpine aux 24 heures du Mans et sa dernière participation ... jusqu'à cette année 2013. Après 35 ans d'absence, Signatech-Alpine engage en outre l'A450 en catégorie LMP2

dans le championnat ELMS, qui comporte 6 épreuves. Nelson Panciatici et Pierre Ragues seront au volant de l'auto. L'objectif



l'équipe Team Endurance Challenge sur une Oreca LMPC, avec laquelle il a réalisé la pôle position de sa catégorie à Silverstone. Et



de cette saison 2013, c'est de faire évoluer l'A450, et lui apporter des améliorations qui la distingueront peu à peu de l'Oreca qui lui a donné vie. Mais en marge du championnat ELMS, le grand rendez-vous 2013, ce seront les 24 heures du Mans. Et en juin prochain, Tristan Gommendy complètera l'équipage pour la grande classique.

## Paul-Loup Chatin fait partie de l'aventure

Paul-Loup Chatin a quant à lui ré-orienté cette année sa carrière vers l'endurance, après 3 saisons passées en monoplace. Le pilote originaire de Ouarville en Eure et Loir a en effet été contacté par Signatech-Alpine en début de saison pour intégrer l'équipe au poste de pilote junior et de réserve. « Ce ne fut pas un choix simple » confiait Paul-Loup au magazine Auto-Hebdo, « mais ce sont des opportunités qu'il faut savoir saisir. La voie de la monoplace est devenue compliquée. Là, j'ai plus de chances de devenir professionnel ». A ce titre, il prendra le volant de la barquette LMP2 lors de la journée de test des 24 heures du Mans, qui aura lieu le 9 juin prochain.

Paul-Loup Chatin devrait parfaitement maîtriser l'exercice manceau, puisqu'il participe en parallèle au championnat ELMS pour

une seconde épreuve ELMS se sera déroulée d'ici au rendez-vous du Mans.

**Tous les passionnés se félicitent de ce retour d'Alpine à la compétition. Quant à Paul-Loup Chatin, il savoure sa chance sans aucune réserve. Il est titulaire au sein d'un team de tout premier plan en catégorie LMPC, et participe à l'aventure Alpine en LMP2 dès 2013. Nombre d'entre nous aimeraient être dans le baquet à sa place. Pour la gloire bien entendu, car pour ce qui est des performances...**

Franck Figuls

