

ALPINE *SIGN*  *TECH*



DOSSIER DE PRESSE
PRESS KIT

SAISON 2014

MEDIA CONTACTS

Marie-Hélène Bacle

Tél. : +33 6 64 13 84 49

Email : mariehelenebacle@gmail.com

Jean-Jacques Delaruwière

Tél. : +33 1 76 84 47 85 / +33 6 07 73 47 78

Email : jean-jacques.delaruwiere@renault.com

www.media.renault.com - www.renault.com

www.signatech-alpine.com



www.facebook.com/alpinesportscars



[@Renault_live](https://twitter.com/Renault_live)

[@SignatureRace](https://twitter.com/SignatureRace)

« Pour son grand retour à la compétition avec un titre de Champion d'Europe d'Endurance, Alpine a écrit une nouvelle page de son histoire. Cette victoire collective est une première étape à une aventure industrielle, technique, sportive et humaine qui s'inscrit dans la durée et que nous allons partager ensemble. »

Bernard Ollivier, Directeur d'Alpine
Philippe Sinault – Team Principal Signatech-Alpine

“Alpine kicked off a fresh chapter in its history by winning the European Le Mans Series title at the end of its first year back in motorsport. That collective success was just the beginning of the long manufacturing, technical, sporting and human adventure that we are about to share together.”

Bernard Ollivier, Director, Alpine
Philippe Sinault, Team Principal, Signatech-Alpine



SOMMAIRE CONTENTS

- 4** L'histoire d'Alpine en Endurance
The history of Alpine in endurance racing
- 8** L'équipe Signatech-Alpine
Signatech-Alpine team
- 10** Alpine A450
- 12** Programme 2014
2014 programme
- 14** Paul-Loup Chatin
- 15** Nelson Panciatici
- 16** Oliver Webb



Alpine-Renault A210 - 1968

L'HISTOIRE D'ALPINE EN ENDURANCE

THE HISTORY OF ALPINE IN ENDURANCE RACING

Plus jeune concessionnaire Renault de France, Jean Rédélé engage sa première Renault 4CV en 1950 lors du Rallye de Dieppe. Cinq ans plus tard, le Normand fonde la Société des Automobiles Alpine et produit ses premiers modèles de série. Pour accompagner le développement de la Marque, il choisit de miser sur la compétition. En rallye, en monoplace et en endurance, Jean Rédélé multiplie les succès... Au Mans, cette conquête s'est faite en deux étapes : la période 'bleue' entre 1963 et 1969 et la période 'jaune' entre 1973 et 1978.

« LE LITRE D'ESSENCE LE PLUS RAPIDE DU MONDE »

En 1962, Jean Rédélé lance le développement d'une voiture pour disputer les 24 Heures du Mans. Trois Alpine M63 sont alignées au départ de l'édition 1963. Si aucune n'atteint l'arrivée, les performances de ces prototypes – propulsés par un petit moteur de 996 cm³ passé entre les mains d'Amédée Gordini – sont remarquées. L'aventure commence...



Alpine M64 - 1964

La stratégie est établie. Les Alpine s'inscrivent dans une logique de frugalité ingénieuse. Misant sur la finesse de sa carrosserie et la cylindrée réduite de ses mécaniques, Alpine vise en particulier les « Indice de Rendement Energétique » et « Indice de Performance ».

Dans ces catégories, les distinctions se multiplient au Mans. Sur les autres circuits, les victoires de classe sont légion et une première victoire scratch est signée par Mauro et Lucien Bianchi aux 500 kilomètres du Nürburgring en 1965 avec la M65.

L'arrivée de l'Alpine A210 marque un tournant. En apparence proche de la M65, ce modèle finit par convaincre Renault d'investir dans le développement d'un moteur V8 de 3 litres de cylindrées pour viser la victoire dans la Sarthe... Si les premières tentatives des 'grosses' A211 et A220 ne sont pas couronnées de succès, le projet se développe.

VICTOIRE AU MANS !

En 1973, Renault prend le contrôle d'Alpine. C'est sous l'appellation « Renault Alpine » que l'A440 est présentée. Le nouveau programme d'endurance est établi en deux étapes. Alpine doit gagner le nouveau Championnat d'Europe des Sport-Prototypes 2 litres avant de développer une voiture capable de s'imposer au Mans.

La Renault Alpine A440 s'affine et devient A441. Elle collectionne les victoires et s'adjuge le titre européen dès 1974. Un nouveau moteur turbo de 1 996 cm³ développant 490 chevaux est installé dans le châssis désormais baptisé A442.



Renault-Alpine A442, A442B & A443 - 1978



Alpine-Renault A210 - 1968

Jean Rédélé, who was France's youngest Renault dealer at the time, entered his first Renault 4CV for the 1950 Rallye de Dieppe in his native Normandy. Five years later, he founded Société des Automobiles Alpine and started to produce his first production models. To boost the brand's development, he chose to invest in motorsport. Very soon, he was successful in rallying, single-seater racing and endurance racing alike. The brand's association with Le Mans can be divided into two phases: a 'blue' period (from 1963 to 1969) and a 'yellow' period (1973 to 1978).

"THE WORLD'S FASTEST LITRE OF FUEL"

In 1962, Jean Rédélé started the development of a car to contest the Le Mans 24 Hours. Three Alpine M63s were entered for the 1963 race. None reached the finish, but the performance of the French prototypes, which were powered by a small 996cc engine tuned by Amédée Gordini, caused observers to sit up and take notice. It was the start of a fascinating adventure.

Alpine's strategy was one of 'ingenious frugality'. Rédélé focused on producing streamlined bodies powered by small engines with a view to targeting the Energy Efficiency and Performance Index prizes. In addition to being successful in these categories at Le Mans, Alpine claimed a number of class wins at other circuits and even secured its first outright victory when Mauro and Lucien Bianchi won the Nürburgring 500km in 1965 sharing an M65.

The introduction of the Alpine A210, which resembled the M65, marked a turning point. It finally convinced Renault to invest in the development of a three-litre V8 with a view to winning Le Mans. The first attempts of the model's A211 and A220 offshoots were unsuccessful, but the project was gaining momentum.



VICTORY AT LE MANS!

In 1973, Renault took over the company and the new A440 was presented as a Renault-Alpine. The car's endurance racing programme was divided into two phases. Alpine was set the target of winning the Two-litre European Sport-Prototype Championship before turning its attention to producing a car capable of winning at Le Mans.

The Renault Alpine A440 was honed to become the A441 which proved highly successful. It won the European title in 1974, and a new 490hp 1,996cc turbocharged engine was grafted into what would become the A442.

Après la création de l'entité Renault Sport, de gros moyens sont engagés pour participer au Championnat du Monde des Marques en 1976. Les premières sorties sont laborieuses, mais l'unique A442 engagée aux 24 Heures du Mans signe la pole position. En course, c'est l'abandon avant la mi-course.

Misant sur l'expérience acquise, Renault Sport décide de se concentrer exclusivement sur l'épreuve mancelle dès 1977. Après une nouvelle pole position, aucune des trois Renault Alpine A442 n'atteint l'arrivée. Le succès survient enfin en 1978. Quatre voitures sont alignées et l'Alpine A442B pilotée par le vétéran Jean-Pierre Jaussaud (41 ans) et le jeune Didier Pironi (26 ans) s'impose ! C'était le 11 juin 1978, il y a tout petit peu plus de 35 ans.

Trente-cinq ans plus tard, Alpine revient à la compétition pour accompagner la renaissance de la Marque. Misant une nouvelle fois sur la frugalité ingénieuse chère à Jean Rédélé, la nouvelle Alpine A450 s'illustre avec le titre en European Le Mans Series et l'obtention du Prix ESCRA de la meilleure assistance technique lors des 24 Heures du Mans 2013.

Following the creation of Renault Sport, significant resources were committed to contesting the 1976 World Championship for Makes. Success was slow in coming, although the single A442 entered for Le Mans qualified on pole position. It retired shortly before the race's halfway point.

This experience led Renault Sport to focus exclusively on the French race from 1977. Three cars were entered but, after another pole-winning qualifying performance, none of the three machines lasted the distance. The following year's four-car entry would be rewarded with victory, however, thanks to the Alpine A442B of veteran Jean-Pierre Jaussaud, 41, and the young Didier Pironi, 26! The date was June 11, 1978, a little more than 35 years ago.

Three-and-a-half decades later, in support of the brand's revival plans, Alpine returned to motor racing. The new Alpine A450, which was the fruit of the same frugal ingenuity championed formerly by Jean Rédélé, immediately made a name for itself by securing the European Le Mans Series title, while the team was awarded the ESCRA Trophy for the best technical assistance during the 2013 Le Mans 24 Hours.



Renault-Alpine A442B - 1978

1963				
Société des Automobiles Alpine	Alpine M63	50	Boyer / Verrier	Abandon après 227 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M63	49	Frescobaldi / Richard	Abandon après 63 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M63	48	Rosinski / Heins	Abandon après 50 tours
1964				
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	46	De Lageneste / Morrogh	17e (victoire de catégorie + Prix de l'Efficacité Energétique)
Société des Automobiles Alpine	Alpine M63B	59	Masson / Zeccoli	20e
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	47	Bianchi / Vinatier	Non classé (230 tours)
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	54	Grandsire / Vidal	Abandon après 133 tours
1965				
Société des Automobiles Alpine	Alpine M65	47	De Lageneste / Vinatier	Abandon après 196 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	55	Hanrioud / Cheinisse	Abandon après 196 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M63B	61	Bouharde / Monneret	Abandon après 187 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	51	Masson / Verrier	Abandon après 148 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M64	50	Revson / Vidal	Abandon après 116 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine M65	46	Bianchi / Grandsire	Abandon après 32 tours
1966				
Société des Automobiles Alpine	Alpine A210	62	Grandsire / Cella	9e (victoire de catégorie)
Société des Automobiles Alpine	Alpine A210	45	Verrier / Bouharde	12e
Société des Automobiles Alpine	Alpine A210	46	Vinatier / Bianchi	13e
Société des Automobiles Alpine	Alpine A210	47	Jansson / Toivonen	Abandon après 217 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine A210	55	de Cortanze / Hanrioud	Abandon après 118 tours
Ecurie Savin-Calberson	Alpine A210	44	Cheinisse / De Lageneste	11e (Prix de l'Efficacité Energétique)
1967				
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	46	Grandsire / Rosinski	9e (victoire de catégorie)
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	45	Vinatier / Bianchi	13e (victoire de catégorie)
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	47	Bouharde / Andruet	Abandon après 219 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	58	Vidal / Cella	Abandon après 67 tours
1968				
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220	30	de Cortanze / Vinatier	8e
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	52	Thérier / Tramont	10e (victoire de catégorie + Prix de la Performance)
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	55	Nicolas / Andruet	14e (Prix de l'Efficacité Energétique)
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220	29	Guichet / Jabouille	Abandon après 185 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	56	Marnat / Gerbault	Abandon après 71 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220	28	Grandsire / Larrousse	Abandon après 59 tours
1969				
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	50	Serpaggi / Ethuin	12e (victoire de catégorie + Prix de la Performance)
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A210	45	Wollek / Killy	Abandon après 242 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220/69	29	Depailler / Jabouille	Abandon après 209 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220/68	31	Thérier / Nicolas	Abandon après 160 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220/69	28	de Cortanze / Vinatier	Abandon après 133 tours
Société des Automobiles Alpine	Alpine Renault A220/69	30	Grandsire / Andruet	Abandon après 48 tours
1976				
Renault Sport	Renault Alpine A442	19	Jabouille / Tambay / Dolhem	Abandon après 160 tours (Pole position + Meilleur tour)
1977				
Renault Sport	Renault Alpine A442	8	Laffite / Depailler	Abandon après 289 tours
Renault Sport	Renault Alpine A442	9	Jabouille / Bell	Abandon (Pole position)
Renault Sport	Renault Alpine A442	7	Tambay / Jaussaud	Abandon après 158 tours
1978				
Renault Sport	Renault Alpine A442B	2	Pironi / Jaussaud	1er
Renault Sport	Renault Alpine A442A	4	Fréquelin / Ragnotti / Dolhem / Jabouille	4e (Meilleur tour en course)
Renault Sport	Renault Alpine A443	1	Jabouille / Depailler	Abandon après 279 tours
Renault Sport	Renault Alpine A442A	3	Bell / Jarier	Abandon après 162 tours
2013				
Signatech-Alpine	Alpine A450	36	Gommendy / Panciatichi / Ragues	14e (8e LM P2)

L'ÉQUIPE SIGNATECH-ALPINE

SIGNATECH-ALPINE TEAM

Forte de 24 ans d'expérience au plus haut niveau en monoplace et en endurance, l'équipe Signatech s'impose comme un des acteurs majeurs du sport automobile international.

Installée à Bourges, dans le Centre de la France, l'équipe est composée d'une quarantaine de personnes. Deux ateliers occupent un total de 2 500 m² dédiés à la conception, la construction et l'exploitation de véhicules de compétition avec un bureau d'études (plateforme prototypale Solidworks), un atelier composite et un atelier de fabrication de pièces mécaniques. Un simulateur Ellip6 permet également de former les pilotes et d'élaborer des programmes techniques de simulation.

En un peu plus de deux décennies, Signatech compte 77 victoires et 479 podiums.

POSTES CLÉS

Team Principal : Philippe Sinault

Directeur technique : Lionel Chevalier

Ingénieur d'exploitation : Olivier Bacchis

Signatech can claim 24 years of experience in top-flight international single-seater and endurance racing. It has emerged as one of international motor racing's leading players.

Based in Bourges, central France, the team has a staff of around 40 people. Two workshops totalling 2,500 square metres are given over to the design, assembly and race teams, along with the engineering department (Solidworks prototyping platform), a composites workshop and a machine shop. The team also owns an Ellip6 simulator for driver training and technical simulation programme development.

In the past 20 or so years, Signatech has built up a record of 77 race wins and 479 podium finishes.

MANAGEMENT

Team Principal: Philippe Sinault

Technical Director: Lionel Chevalier

Race Engineer: Olivier Bacchis



MONOPLACES / SINGLE-SEATERS

1999	1er FIA European F3 Cup	Benoît Treluyer
2000	1er FIA European F3 Cup	Jonathan Cochet
2000	Champion de France de Formule 3	Jonathan Cochet
2002	1er FIA European F3 Cup	Renaud Derlot
2003	1er Formula Renault V6 Eurocup	José Maria Lopez
2003	1er Grand Prix de Macao de Formule 3	Nicolas Lapierre
2009	1er Grand Prix de Macao de Formule 3	Edoardo Mortara
2010	1er Formula 3 Euro Series	Edoardo Mortara
2010	1er Grand Prix de Macao de Formule 3	Edoardo Mortara

ENDURANCE

2010	2e Le Mans Series (LM P1)
2011	1er Intercontinental Le Mans Team Cup (LM P2)
2012	6e FIA World Endurance Championship (LM P2)
2013	Vainqueur de l'European Le Mans Series

24 HEURES DU MANS

2009	10e LM P1, 11e classement général	Pierre Ragues / Franck Mailleux / Didier André
2010	Abandon (LM P1)	Pierre Ragues / Franck Mailleux / Vanina Ickx
2011	2e LM P2, 9e classement général	Soheil Ayari / Franck Mailleux / Lucas Ordenez
2012	4e LM P2, 10e classement général	Pierre Ragues / Nelson Panciatici / Roman Rusinov
2012	9e LM P2, 16e classement général	Jordan Tresson / Franck Mailleux / Olivier Lombard
2013	8e LM P2, 14e classement général	Tristan Gommendy / Nelson Panciatici / Pierre Ragues





ALPINE A450

Dans la lignée directe des Alpine de la période bleue, l'Alpine A450 n'a pas pour vocation de se battre pour la victoire au classement général des 24 Heures du Mans. Son nom évoque l'héritage des A441, A442 et A443 qui ont couru – et gagné avec l'A442B – au Mans durant les années 70. Homologuée en 2013, elle affiche son patrimoine avec le «50» symbolisant le cinquantième anniversaire de la première participation d'une Alpine officielle aux 24 Heures du Mans.

L'Alpine A450 répond à la réglementation ACO LMP2 qui s'inscrit parfaitement dans l'idée de frugalité ingénieuse prônée par la Marque. Ces prototypes à châssis monocoque en carbone doivent respecter des critères de coûts stricts. Le prix du châssis est plafonné à 370 000 euros et celui du moteur ne doit pas dépasser 80 350 euros. Une seule évolution est autorisée par an avant la première épreuve de la saison et les modifications spécifiques pour les 24 Heures du Mans sont largement encadrées.

Reprenant une base existante et éprouvée, l'Alpine A450 reçoit un moteur dérivé d'un bloc utilisé sous le capot de voitures de série de l'Alliance Renault-Nissan.

In keeping with the tradition established during Alpine's 'blue' period, the mission of the Alpine A450 will not be to challenge for outright victory this weekend. However, its name recalls the era of the A441, A442 and A443 which raced and eventually won (with the A442B) at Le Mans in the 1970s. The car was homologated in 2013 and its name – which incorporates the figure '50' – referred to the fiftieth anniversary of Alpine's first factory appearance at Le Mans.

The Alpine A450 is designed to meet the ACO's LMP2 regulations which fit perfectly with the 'ingenious frugalness' philosophy championed by the make. These monocoque chassis prototypes must comply with strict cost restrictions. The price of the chassis is capped at €370,000, while that of the engine must not exceed €80,350. Only one evolution is authorised per year, ahead of the first round of the season, while the modifications that may be made for the Le Mans 24 Hours are tightly controlled.

The Alpine A450 is built on a proven, existing base and is powered by an engine derived from a production Renault-Nissan Alliance powerplant.

FICHE TECHNIQUE

CHÂSSIS	
Structure	Monocoque carbone & nid d'abeille
Carrosserie	Carbone/Kevlar
Suspensions	Double triangles à poussoirs
Direction	Assistée hydraulique
Longueur	4610 mm
Largeur	1995 mm
Hauteur	1025 mm
Voie avant	1670 mm
Voie arrière	1650 mm
Empattement	2870 mm
Poids	900 kg
MOTEUR	
Type	Nissan VK45
Configuration	V8 à 90 degrés
Cylindrée	4 494 cm ³
Poids	150 kg
Puissance maximale*	550 chevaux (410 kW)
Couple maximal*	580 Nm
Lubrification	Carter sec / pompe à huile à étages
BOITE DE VITESSES	
Marque	Xtrac
Type	Transversale carter magnésium
Commande	Palettes au volant et système pneumatique Megaline OEM2
Rapports	6 + marche arrière
ROUES ET PNEUMATIQUES	
Pneumatiques	Michelin 30-65/R18 (avant), 31-71/R18 (arrière)
Jantes avant	12,5" x 18"
Jantes arrière	13" x 18"
FREINS	
Disques	Carbone ventilés
Disques avant	Brembo diamètre 380 x 37 mm
Etriers avant	Brembo monoblocs 6 pistons
Disques arrière	Brembo diamètre 355 x 37 mm
Etriers arrière	Brembo monoblocs 6 pistons
SÉCURITÉ	
Harnais	Six points adapté pour le système Hans
Réservoir	Souple de 75 litres avec système de réserve intégré
PERFORMANCES	
Vitesse maximale	> 300 km/h

TECHNICAL DATA

CHASSIS	
Structure	Carbon, honeycomb monocoque
Bodywork	Carbon/Kevlar
Suspension	Double wishbone and pushrods
Steering	Hydraulic power assistance
Length	4,610 mm
Width	1,995 mm
Height	1,025 mm
Front track	1,670 mm
Rear track	1,650 mm
Wheelbase	2,870 mm
Weight	900 kg
ENGINE	
Type	Nissan VK45
Configuration	V8 at 90°
Cubic capacity	4,494 cc
Weight	150 kg
Maximum power*	550 hp (410 kW)
Maximum torque*	580 Nm
Lubrication	Dry sump / staged oil pump
GEARBOX	
Make	Xtrac
Type	Transverse, magnesium casing
Gearshift	Steering wheel-mounted paddle shifts, Megaline OEM2 pneumatic control
Speeds	six speeds plus reverse
WHEELS AND TYRES	
Tyres	Michelin 30-65/R18 (front) and 31-71/R18 (rear)
Front wheels	12,5" x 18"
Rear wheels	13" x 18"
BRAKES	
Discs	Vented carbon discs
Front discs	Brembo, 380 x 37 mm
Front callipers	Brembo, monobloc, six pistons
Rear discs	Brembo, 355 x 37 mm
Rear callipers	Brembo, monobloc, six pistons
SAFETY	
Harness belt	Six-point, suitable for use with HANS
Fuel tank	75-litre safety bladder with integrated reserve system
PERFORMANCE	
Top speed	> 300 km/h



PROGRAMME 2014

THE 2014 PROGRAMME

En s'imposant dès sa première saison en compétition, l'Alpine A450 a marqué de son empreinte l'European Le Mans Series. En 2014, l'équipe Signatech-Alpine remet son titre en jeu.

Avec un nouveau format mettant encore davantage en avant l'Endurance et le travail d'équipe par des courses de quatre heures, cette campagne européenne offre un nouveau challenge à Alpine.

Entre avril et septembre, au Royaume-Uni, en Italie, en Autriche, en France et pour la première fois au Portugal, l'équipe Signatech-Alpine évolue en LM P2, qui constitue la catégorie reine du championnat. En fin de saison, le champion recevra une invitation pour les 24 Heures du Mans 2015.

Le point d'orgue de cette saison est bien sûr marqué par les 24 Heures du Mans, épreuve reine du calendrier sportif international.

The Alpine A450 made a big mark on the 2013 European Le Mans Series by taking the title at the end its first season back in motorsport. This year, Signatech-Alpine's intention is to defend that crown.

The new race format introduced for ELMS rounds places the emphasis even more on the notions of endurance and team work, which means that the 2014 championship represents a fresh challenge for Alpine.

From April until September, beginning in the United Kingdom before moving on to Italy, Austria, France and, ultimately, for the first time, Portugal, Signatech-Alpine will race once again in the championship's premier division, i.e. the LMP2 class. At the end of the year, the winner will receive an automatic invitation to contest the 2015 Le Mans 24 Hours.

The highlight of the year will, of course, be Le Mans, one of the international motorsport's calendar's most famous races.

CALENDRIER 2014

2014 CALENDAR

01-02/04	European Le Mans Series	Essais Circuit Paul Ricard (FRA)
18-19/04	European Le Mans Series	Silverstone (GBR)
17-18/05	European Le Mans Series	Imola (ITA)
01/06	24 Heures du Mans	Journée Test
11-12/06	24 Heures du Mans	Essais libres et qualificatifs
14-15/06	24 Heures du Mans	
19-20/07	European Le Mans Series	Red Bull Ring (AUT)
13-14/09	European Le Mans Series	Circuit Paul Ricard (FRA)
18-19/10	European Le Mans Series	Estoril (POR)



PAUL-LOUP CHATIN

Arrivé tard sur les circuits, Paul-Loup Chatin a réalisé une ascension fulgurante. Performant en karting, il débute en monoplace à 18 ans. Dans le cadre des World Series by Renault, le Francilien se distingue rapidement. Membre de l'Equipe de France FFSA Circuit puis intégré au FIA Institute Young Driver Excellence Academy, Paul-Loup s'impose en Formula Renault 2.0. Après des essais en Formula Renault 3.5 durant l'hiver, il a choisi de donner une nouvelle orientation à sa carrière en intégrant l'équipe Signatech-Alpine. Pilote de réserve lors des 24 Heures du Mans 2013, après avoir participé aux essais officiels sur l'Alpine A450 #37, il signe trois victoires et quatre pole positions pour remporter le titre dans la catégorie LM PC de l'European Le Mans Series.

Paul-Loup Chatin, who hails from the Paris region, was a latecomer to circuit racing but has lost no time carving out a place for himself in the sport. After cutting his teeth successfully in karting, he made his single-seater debut at the age of 18 and soon emerged as a front-runner in the World Series by Renault. He was recruited as a member of the FFSA French Circuit Racing squad before being taken under the wing of the FIA Institute Young Driver Excellence Academy. His time in Formula Renault 2.0 harvested victory. However, after doing Formula Renault 3.5 testing during the winter break, he decided to take a different turn by joining Signatech-Alpine. After being named as the team's reserve drive for last year's Le Mans 24 Hours, he collected three wins and four pole positions in the LM PC class on his way to securing the category's title in the 2014 European Le Mans Series.

2013	European Le Mans Series LM PC	1er
2012	Eurocup Formula Renault 2.0	6e
2011	Eurocup Formula Renault 2.0	9e
2010	F4 Eurocup 1.6	4e
2009	Karting	

24 HEURES DU MANS

2013 - Pilote de réserve Signatech-Alpine. Participation aux essais officiels sur l'Alpine A450 #37

2013 - Signatech-Alpine Reserve Driver. Test Day: Alpine A450 #37 Driver



Date de naissance : 19 octobre 1991

Lieu de naissance : Dourdan

Born: October 19, 1991

In: Dourdan, France

@pauloup_chatin





NELSON PANCIATICI

Fils d'un grand pilote de rallye, Nelson Panciatici s'est fait remarquer sur les pistes de karting dès son plus jeune âge. A 16 ans, il fait ses débuts en monoplace, s'illustre en Formula Renault 2.0 et est enrôlé dans le programme Renault Driver Development. Passé en F3, en GP2 et en Formula Renault 3.5 Series, il est désormais pleinement concentré sur l'Endurance. En 2012, pour sa première participation aux 24 Heures du Mans, il termine dans le top 10 et remporte le Prix Jean Rondeau. L'année suivante, il remporte le titre en European Le Mans Series avec l'équipe Signatech-Alpine et termine 8e LM P2 des 24 Heures du Mans.

Nelson Panciatici is the son of a former successful French rally driver. He made his own mark as a youngster in karting. He made his single-seater debut at the age of 16 and, after a strong showing in the Formula Renault 2.0 series, was recruited by the Renault Driver Development programme. After progressing from F3 to GP2 and Formula Renault 3.5, he is now fully focused on endurance racing. In 2012, he celebrated his Le Mans debut with a top 10 finish and also picked up the Jean Rondeau Prize. The following year, he secured the European Le Mans Series title with Signatech-Alpine and came eighth in the LM P2 class at Le Mans.

Date de naissance : 26 septembre 1988

Lieu de naissance : Reims

Born: September 26, 1988

In: Reims, France

@nelsonpancia

2013	European Le Mans Series	1er
2012	FIA World Endurance Championship	6e LM P2
2011	Formula Renault 3.5 Series	9e
2010	Formula Renault 3.5 Series	12e
2009	GP2 Series	24e
2008	Championnat d'Espagne de Formule 3	2e
2007	Eurocup Formula Renault 2.0	10e
2006	Championnat de France de Formula Renault 2.0	5e
2005	Championnat de France de Formula Renault 2.0	13e
2004	Champion du Monde de Karting FA par équipes	

24 HEURES DU MANS

2013	Signatech-Alpine	Alpine A450 LM P2	8e LM P2
2012	Signatech-Nissan	Oreca 03-Nissan LM P2	4e LM P2 Prix Rondeau



OLIVER WEBB

Dès ses débuts en compétition, Oliver Webb s'illustre avec la deuxième place du T-Cars Autumn Trophy 2005 avant d'être troisième de la saison régulière. S'attaquant au défi des monoplaces à travers la Formula BMW et la Formula Renault 2.0, il obtient la troisième position du championnat britannique en 2009 avant de jouer le titre dans la très relevée British F3, finalement remportée par Jean-Eric Vergne. Poursuivant son ascension en Formula Renault 3.5 Series et en Indy Lights, le Mancunien se tourne vers le GT et les Prototypes courant 2013 pour obtenir son premier podium lors des 24 Heures de Dubaï 2014.

Oliver Webb celebrated his debut in motor racing by claiming second place in the 2005 T Cars Autumn Trophy and finishing on the podium over the course of the full season. He then switched to single-seater racing, competing first in Formula BMW, then in Formula Renault 2.0. In 2009, he earned third place in the latter's British series, before challenging for the title in the highly competitive British F3 series which was eventually won by Jean-Eric Vergne. The Manchester-born driver's career continued with programmes in Formula Renault 3.5 and Indy Lights, prior to a move to GT and prototype racing in the course of 2013, with his first podium success following at the inaugural 24 Hours of Dubai.

2013	Formula Renault 3.5 Series	15e
2012	Indy Lights	7e
2011	Formula Renault 3.5 Series	21e
2010	British F3	3e
2009	Formula Renault 2.0 UK	3e
2008	Formula Renault 2.0 UK	8e
2007	Formula BMW UK	9e
2006	T Cars	3e

24 HEURES DU MANS

Aucune participation

No previous participations



Date de naissance : 20 mars 1991

Lieu de naissance : Manchester, Royaume-Uni

Born: March 20, 1991

In: Manchester, United Kingdom

@oliverjameswebb



ALPINE

