



ENDURANCE BAPTÊME

TAXI RIDE DANS LA LMPH2G

À l'occasion d'une séance d'essais sur le circuit de Lurcy-Lévis, MissionH24 nous a convié à bord de son prototype hydrogène au côté de son pilote d'essai, Norman Nato. Thibaut Villemant - Photos MissionH24-Thierry Gromik

Au sommet de la tour de contrôle du circuit de Lurcy-Lévis, Norman Nato observe la LMPH2G avaler à vive allure la longue ligne droite du tracé bourbonnais. « Pierre se débrouille très bien, il est étonnant, nous lâche-t-il. Il faut que je me méfie, je vais perdre mon job. » Pilote amateur, vu en CN, en LMP3 et plus régulièrement sur des véhicules historiques, Pierre Fillon a été convié par MissionH24 à venir tester le premier prototype à hydrogène digne de ce nom. Le Président de l'ACO s'extirpe du boquet de la seconde itération d'un prototype à hydrogène digne de ce nom, l'aventure étant née en 2012. Il faut se presser, le ciel est orageux. Le temps que l'équipe H24Racing remplisse les réservoirs, Pierre Fillon nous livre ses impressions. « Ce projet est porté par l'ACO et cette voiture, je l'ai vu naître, nous confie-t-il. Alors il va de soi que j'avais hâte d'en prendre le volant. Je suis d'abord monté avec Norman en passager et j'ai pu avoir accès à ses acquis. Les sensations sont celles

d'une vraie voiture de course et j'ai été étonné par la facilité de prise en main. » Un bon point confirmé par ses chronos, loin d'être ridicules. « Je crois que c'est à votre tour », nous lâche-t-il alors. Nous, nous n'en prendrons pas le volant aujourd'hui, mais nous ne boudons pas pour autant notre plaisir de monter à bord au côté de Norman Nato... plus encore après avoir passé trois mois loin des circuits. Avant de s'élançer, le Cannois nous fait un rapide tour du propriétaire en nous expliquant l'utilité des divers boutons du volant et en s'attardant sur deux écrans situés à sa gauche, juste au-dessus de notre tête. « Ils m'indiquent la température des batteries et de la pile, nous explique-t-il. Il me faut sans cesse la vérifier. Il y a encore trois mois, je devais gérer les niveaux de régénération et de puissance, via les palettes derrière le volant. Aujourd'hui, je ne les touche quasiment plus. Je me concentre plus sur les informations à donner aux ingénieurs que sur le chrono. Typique-

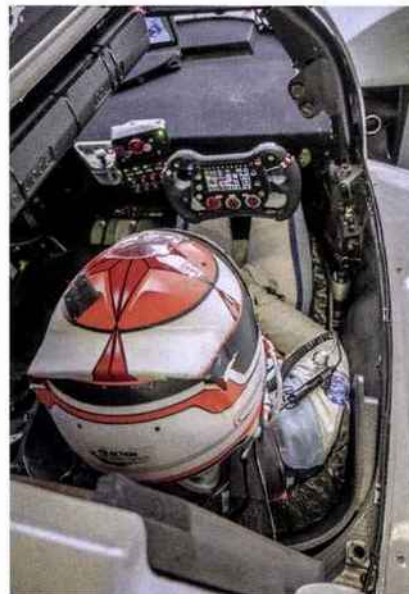
ment, depuis hier, je n'ai pas tenté un tour qualif, mais nous allons essayer de nous amuser un peu. »

MISSION SUR ORBITE

Ce qui surprend en premier lieu, c'est le bruit qui résonne dans l'habitacle - émanant du compresseur - qui tranche clairement avec le silence qui règne en dehors. Norman prend la piste, fait chauffer les gommes Michelin et commence à lâcher les chevaux. Très vite, les a priori tombent. La LMPH2G n'est pas aussi pataude que les chiffres (1420 kg sur la balance) le laissent à penser. Norman escalade les vibreurs, met une roue dans la poussière et ne ménage pas sa monture. « Et encore, pour les baptêmes, la puissance n'est pas à son niveau maximal, hurle-t-il devant notre air interloqué. Hier, j'ai pris 280 km/h en bout de ligne droite. » Le freinage au bout de ce tronçon droit long de 1,5 km servant également d'aérodrome est brutal. « Avec la Rebellion (LM P1, qu'il pilote en WEC. Ndlr), je freinerais peut-être une trentaine de mètres plus



Après s'être glissé dans le cockpit exigu de la LMPH2G et avoir reçu quelques explications sur les commandes de la part Norman Nato, le Cannois nous a offert quelques tours du circuit de Lurcy-Lévis à ses côtés. Sensations garanties.



tard, nous avoue-t-il. Mais sincèrement, c'est déjà très respectable.»

Après quatre tours, le vainqueur des 4 Heures de Shanghai 2019 rentre au stand, passe en revue divers points avec les ingénieurs et nous convie à partager son déjeuner dans l'hospitalité très sommaire des lieux et dont les bâches sont malmenées par les bourrasques annonciatrices du violent orage qui viendra perturber la séance. Norman prend un plaisir fou à développer cette auto avant-gardiste et ça se ressent dans ses propos. Sérieux, méthodique, il a passé du temps avec les têtes pensantes du projet pour comprendre le mode d'emploi de cette voiture pas comme les autres. «Il le faut, nous coupe-t-il. Faire du développement sans ne rien comprendre à la technologie que tu embarques, ça ne sert à rien. Je suis impliqué dans le projet depuis mi-2018 et tu n'imagines pas le chemin parcouru. Aujourd'hui, il s'agit d'une vraie voiture de course. Certes, il y a encore du travail, mais les possibilités d'amélioration sont multiples et nous les connaissons. Hier et aujourd'hui, nous avons testé un nouveau système de freinage, un nouveau contrôle de traction et essayons de reproduire, à l'aide des moteurs électriques, un semblant de différentiel piloté.

Il s'agit là d'évolutions qui offrent un vrai plus, de gros pas en avant. Et je ne parle pas de la fiabilité. Avant, nous faisons 30 tours dans la journée quand nous en parcourons dorénavant 100 sans souci. Sur le plan de la performance, ici en un an, nous avons gagné entre 3 et 4 secondes au tour.»

Mais le pilotage est-il contre-nature pour ce pilote habitué aux monoplaces et autres LM P1? «Tu sens qu'elle est lourde, mais elle est saine, nous répond-il. Après, plus on va la pousser loin, plus la conduire va devenir un défi.» Appelé à travailler, Norman zappe le dessert et s'en va reprendre la piste et saluer Pierre Fillon, contraint de rejoindre Le Mans au plus vite. «Alors, vous avez apprécié?», lui demande-t-il. Et le Président de l'ACO de lui rétorquer: «Oui, je vais pouvoir rassurer tout le monde: non, la voiture électrique n'est pas rasoir. Quand je vois les progrès qui ont été faits depuis deux ans, le potentiel de la voiture aujourd'hui et plus encore celui de son évolution qui va arriver en septembre, je suis confiant.» La LMPH2G est sur orbite, la MissionH24 bien lancée et la possibilité de voir des prototypes à hydrogène en 2024 plus que jamais réelle. ■