



► Formule 1. Mais notre nouveau partenaire Plastic Omnium (avec Faurecia et Michelin associés dans la production de pile à combustible) travaille déjà sur un "réservoir de course". Ça n'existe pas encore. Le sport auto va à nouveau aider au développement de l'automobile du XXI^e siècle.»

Surtout à celui du transport lourd, dans un premier temps. Car la LMPH2G est sans doute la première voiture de course qui va contribuer à l'amélioration énergétique des camions de marchandises ! Peu compatible avec une voiture citadine, l'hydrogène trouvera sa première application dans les poids lourds pour lesquels il n'existe pas de solution électrique avec des batteries embarquées, limitées en autonomie pour les tournées. « En revanche, en visant une durée limitée de ravitaillement pour les 24 Heures du Mans, nous contribuons aussi à rendre acceptable le temps de recharge pour de gros volumes d'hydrogène

dans le transport routier », souligne Bernard Niclot.

« Le compresseur de notre voiture de course tourne encore plus vite, la pile à combustible est beaucoup moins imposante, les progrès en refroidissement permettent de réduire la taille des radiateurs et nous avons gagné 107 kg sur notre ensemble moteur-boîte, décompte Jean-Michel Bouresche. Tout cela servira à la performance et à la finesse aérodynamique de notre prochaine H24. Mais le poids et la compacité sont aussi des atouts pour préserver le volume de chargement autorisé pour un camion. »

Derrière son petit proto du Mans à hydrogène, Green GT a donc développé son commerce : groupes moto-propulseurs pour des péniches ou des engins de levage et tout prochainement, un 44 tonnes pour la route avec le constructeur Kamaz et de grandes chaînes de distribution. **E**

La LMPH2G à l'essai sur le circuit de Lurcy-Lévis.

« Une mouvance positive »

Olivier Lombard, pilote du proto LMPH2G, se lance dans la production d'un modèle de route haut de gamme, l'Hopium Machina.

« Quel est ce projet Hopium ?

En travaillant à la maturité du projet Green GT, je me suis demandé ce qui existait si je voulais rouler sur la route dans une très belle voiture à la technologie identique. Pas grand-chose... J'ai commencé à sentir cette mouvance positive autour de l'hydrogène, je possède une histoire avec cette énergie, je suis jeune (29 ans), je pouvais incarner quelque chose alors je me suis lancé pour créer Hopium et cette grande berline sportive et connectée, 500 chevaux, 1000 kilomètres d'autonomie et un plein en trois minutes. On présentera un premier prototype roulant mi-2021, l'objectif est une production en petite série pour 2025.

C'est encore loin et ambitieux...

Le projet a déjà deux ans, une vingtaine de personnes y travaillent et nous avons fédéré des sociétés avec de grosses compétences sur la pile à combustible – c'est encore un petit milieu d'experts. Un pôle d'investisseurs français accompagne la montée en



puissance du projet ; le prototype roulant nous permettra d'entamer le développement et la phase industrielle est prévue. On sait que le système de commercialisation type Tesla – quelques points physiques de vente et un suivi en ligne – fonctionne. On s'en inspirera avec un plan ambitieux d'installations d'infrastructures de recharge en hydrogène sur six régions identifiées : France, Allemagne, Californie, Chine, Japon et Corée du Sud.

Comment rêvez-vous cette voiture ?

Je ne cours pas après la puissance. Cinq cents chevaux pour l'utilisation routière d'une voiture haut de gamme me paraissent un bon compromis. L'expérience de la compétition devrait nous apporter le comportement routier – je me réserve les essais clés ! – et je voudrais que l'intérieur soit perçu comme un cocon avec des outils digitaux qui nous connectent à notre environnement habituel pour se sentir comme à la maison ou au bureau. **S.B.**

2020 H24



Thierry Gromik/Mission H24

Dernier projet en date, allégé et affiné aérodynamiquement, H24 prendra la piste en 2021. On s'approche de la version finale d'une catégorie à hydrogène pour les 24 Heures du Mans 2024. L'objectif du pilote metteur au point Norman Nato sera, cette fois, d'aller chasser la performance. Sa puissance est identique à LMPH2G mais avec deux moteurs seulement.

Le futur modèle de route haut de gamme, l'Hopium Machina.



DR