



Le prototype LMPH2G en essai sur le circuit de Lury-Lévis.

## MISSION H24 : Objectif Le Mans

Disputer les 24 Heures 2024 au volant d'une voiture à hydrogène, tel est l'objectif de ce projet dont nous avons testé le prototype.

Par **Lionel Robert** - Photos **Clément Choulot**



L'espace de deux tours, notre reporter a pris la place d'Olivier Lombard.

Situé dans l'Allier, le circuit de Lury-Lévis n'est pas le lieu le plus prisé des pilotes en quête de notoriété. Perdue à une trentaine de minutes du tracé F1 de Magny-Cours, cette antichambre asphaltée respire bon la campagne. C'est donc l'endroit idéal pour venir tester, à l'abri des regards indiscrets, l'objet roulant qui entend révolutionner la mythique épreuve mancelle et, qui sait, nos futurs modes de déplacement. Grâce au soutien affirmé de Total, de Michelin, de Symbio et de Plastic Omnium, notamment, l'Automobile Club de l'Ouest et la société GreenGT se sont lancés, voilà deux ans, dans la mise au point de la première voiture de course carburant... à l'hydrogène, avec l'ambition de figurer sur la grille de départ des compétitions d'endurance en 2024.

Baptisé LMPH2G, ce prototype, doté d'une pile à combustible et de quatre moteurs électriques développant au total jusqu'à 653 chevaux, ne recrache que de la vapeur d'eau. Capable de ravitailler en trois minutes, d'atteindre les 100 km/h en 3,4 secondes et de cruiser à plus de 300 km/h, cette propulsion dénuée d'embrayage et de changement de vitesse n'émet pas un bruit, hormis celui de sa coque en carbone fendant la bise et du souffle de son pilote encaissant les G. Vainqueur de la catégorie LMP2 des 24 Heures du Mans 2011, à l'âge de 20 ans, Olivier Lombard s'occupe de son développement avec l'intime conviction que cette technologie supplantera un jour le moteur thermique. C'est à son côté que j'ai pu en prendre le volant pour 8 kilomètres seulement, ce qui suffit pour comprendre qu'il s'agit d'une authentique bête de course à ne pas mettre entre toutes les mains. Finalement, les circuits perdus, ça a du bon. ■

Le réservoir de ce prototype peut accueillir 8,6 kilos d'hydrogène comprimé à 700 bars, soit l'équivalent de 172 kilos de carburant fossile.

