



Les axes de progrès de Mission H24



Les différences sont marquées entre la première version (à droite) et l'évolution (à gauche) de Mission H24.

| PHOTO : THIERRY GROMIK / MISSION H24

Il reste encore beaucoup de progrès à faire sur le prototype, pour se hisser au niveau de la concurrence, en thermique. « La voiture peut tenir 40 minutes sans besoin de s'arrêter, explique le directeur technique, Bernard Niclot. Il y a à gagner du poids sur les réservoirs, ce que l'on devrait arriver à faire, avec du matériel dédié, à l'avenir. Cela touche aussi les composants autour de la pile, comme le compresseur, qui ne sont pour le moment pas optimisés. En améliorant ce matériel, on aurait aussi moins besoin de système de refroidissement, et donc, cela permettrait de gagner en aérodynamique. Sur les batteries aussi, la technologie va évoluer, et donc améliorer les performances.

Mais si H24 suit la formule de la pile à combustible, Toyota semble avoir

réussi à mettre au point un moteur thermique à hydrogène. « Nous allons rester sur notre solution technique, mais la solution thermique semble également intéressante. »

Ce que confirme Pierre Fillon, président de l'ACO, à l'origine du projet H24, avec en toile de fond, la voiture de tous les jours. « Ces moteurs thermiques alimentés par l'hydrogène sont neutre en carbone, mais il y a encore quelques microparticules. C'est un peu plus simple, car tout le monde sait faire un moteur thermique, même s'il y a des ajustements à faire, notamment sur les turbos. Mais c'est peut-être moins complexe qu'une pile à combustible. » Et de montrer son intérêt : « Nous aimons bien l'idée de voir plusieurs types de technologies, sur l'hydrogène. »

