

LA ZEOD AURA TENU 24... MINUTES



DPP / F. GOODEN

On attendait peu de la Zeod RC et les événements ont donné raison aux sceptiques. Après avoir utilisé son prototype de développement lors de la Journée Test, le 1^{er} juin, Nissan présentait au pesage une voiture neuve, tout juste déverminée sur l'aérodrome situé aux abords du circuit.

Les essais commençaient sur un mode discret pour la titulaire du 56^e stand, qu'elle ne quittait que pour s'immobiliser aussitôt sur la piste. Une pièce interne de la boîte de vitesses avait cédé dans son premier tour, alors que Lucas Ordóñez était au volant. L'occasion pour le jovial Darren Cox (directeur commercial de Nismo. Ndlr) de souligner que sur cette voiture innovante à tous les niveaux, c'est la partie la

plus traditionnelle qui avait lâché : « *Cela n'était jamais arrivé et comme notre voiture est le seul véritable prototype sur la grille, nous n'avons pas pu changer la pièce en quinze minutes. Cela a pris plus de temps. Et comme le drapeau rouge a été déployé avant la fin...* »

Apprentissage difficile

Jéudi soir, la Zeod RC se montrait plus chanceuse, ou simplement plus assidue. Nissan pouvait annoncer sur son compte Twitter qu'elle avait atteint les 300 km/h en mode électrique, aux mains de Satoshi Motoyama. Exploit qu'elle n'avait pu réaliser lors de la Journée Test. Plus tard dans la soirée, elle se qualifiait au 26^e rang en 3'50"185, soit deux secondes et demie de mieux. Cette fois encore, elle séparait, dans la hiérarchie, la plus lente des LM

P2 de la plus rapide des GTE Pro. Mais à 12"5 tout de même de la Ligier de Gommendy mue par le V8 Nissan. Ce qui paraît logique pour un modeste 3 cylindres 1500 cm³ turbo de 400 ch, accouplé à deux moteurs électriques de 110 kW et à une batterie au lithium. Le dernier élément de ce système à la fois complexe et compact est d'ailleurs celui qui a nécessité le plus de développement : « *Nous avons trois versions de batteries, poursuit Darren Cox, et nous augmentons la capacité progressivement, un peu comme un limiteur de régime que l'on déplacerait. Pour l'instant, nous utilisons encore la version 2, la 3 étant en cours de développement aux États-Unis. Techniquement, c'est pour nous un apprentissage fascinant mais difficile. Et ce que nous apprenons pourra être inté-*

gré à notre future LMP1 (rappelons que Nissan s'engagera dans cette catégorie en WEC à partir de 2015. Ndlr). »

Un nouveau palier était franchi lors du warm up, lorsque Wolfgang Reip parvenait à boucler un tour complet en mode électrique, en 4'22"159, l'objectif de réaliser un bon temps de GT n'est donc pas atteint. En course, le but était de couvrir 12 tours à l'aide du moteur thermique, suivi d'un 13^e sur le seul mode électrique. Mais dès le 6^e, le Belge s'arrêtait à la sortie d'Arnage, la boîte ayant de nouveau fait des siennes. La Zeod RC ne tardait pas à ouvrir la liste des abandons. Force est de constater que les résultats ne sont pas en adéquation avec la communication qui entoure ce projet depuis un an. **F. H.**