

Exclu : essai de la dernière Formule E DS Performances !

Alors que l'écurie DS-Penske vient de dévoiler sa Formule E pilotée notamment par Jean-Éric Vergne (2 fois champion du monde), nous avons pu faire quelques tours à ses commandes.

Beaucoup d'entre vous connaissent les Grands Prix de Formule 1, la Formule E, peut-être moins. C'est normal, cette discipline existe depuis à peine 10 ans. Il s'agit de monoplaces 100 % électrique qui se disputent sur des E-Prix dans toutes les grandes capitales du monde.

Le rendez-vous est pris en Italie, à 1h 30 de route de Milan

C'est dans cette petite ville que fut fondée l'entreprise Dallara. Pour rappel, Dallara est une marque assez discrète. C'est pourtant l'un des plus grands noms du sport automobile. Cette entreprise fabrique les châssis des Nascar, des Indy Car, a élaboré des Formule 1, des prototypes en WEC, sa propre voiture la Stradale, mais aussi toutes les Formule E depuis le lancement de la discipline. Tous les constructeurs participants ont donc la même base, le même profil de monoplace. C'est toutefois sur le moteur électrique, la gestion des batteries et, bien entendu, le talent des pilotes et la stratégie adoptée qui vont faire la différence en course. Visuellement, si une Formule E est moins bardée d'appendices aérodynamiques qu'une Formule 1, elle impressionne très vite avec son double aileron avant et son double diffuseur arrière. Contrairement à une Formule 1, une Formule E doit utiliser son inertie pour préserver de l'énergie en course et doit donc avoir moins de force d'appui au sol. À titre de comparaison, une F1, lors d'une simple levée de pied, va freiner plus fort qu'une Porsche 911 Turbo dans laquelle le conducteur est debout sur la pédale du milieu. C'est dire la différence de fonctionnement entre le monde du thermique et de l'électrique.

Laisser sur place une Bugatti Chiron...

C'est difficile à appréhender mais c'est pourtant vrai. Avec une puissance de 470 ch pour un poids de 820 kg seulement, une Formule E est capable d'atteindre 100 km/h en moins de 2,4 secondes. C'est donc plus rapide qu'une Bugatti Chiron, moins qu'une Tesla S Plaid (2,1 secondes), c'est vrai ! Sauf que notre monoplace s'arrête 4 fois plus rapidement que ces 2 voitures de série et, surtout, passe les courbes à des allures plus vives. S'équiper comme un pilote par 36 degrés (température le jour de l'essai - N.D.L.R.) n'est vraiment pas une habitude : on parle de sous-vêtements ignifugés, d'une combinaison intégrale et d'un casque (plus sa cagoule) avec le HANS (protégeant le cou et les cervicales), d'écouteurs, de gants... On s'insère dans un espace ultra-réduit en essayant de s'allonger le plus possible tout en se disant que même si on n'est pas super bien assis, ce n'est pas grave ! Une fois allongé, on est sanglé, voir comprimé dans ce baquet. Et, à vrai dire, on n'ose même pas penser que le halo (la structure permettant de protéger la tête des pilotes instaurée par Jean Todt) servira à quelque chose ce jour-là.

En tout cas, quel moment de prendre la volant d'une pareille machine ! Car autant les accélérations

longitudinales vous permettent de rester en totale fusion avec l'habitacle et sont, disons-le, tout à fait envisageables sur une piste. Mais en virage, le corps n'est pas habitué à ce que peut encaisser un tel monoplace. Nous avons donc opté pour l'option « progressive » pour la prise de virage. Une Formule E peut faire encaisser plusieurs G latéraux à son pilote. Bien entendu, nous ne sommes pas à 5G comme en F1, mais facilement à 3G, ce qui représente déjà beaucoup plus que tout ce qui peut exister en sportives de série).

Toujours est-il que la Formule E pourrait être amenée à remplacer la Formule 1 ou, peut-être, la concurrencer avec des batteries qui évoluent dans le bon sens et un carburant de synthèse pour la F1. Nous suivrons cela de près.