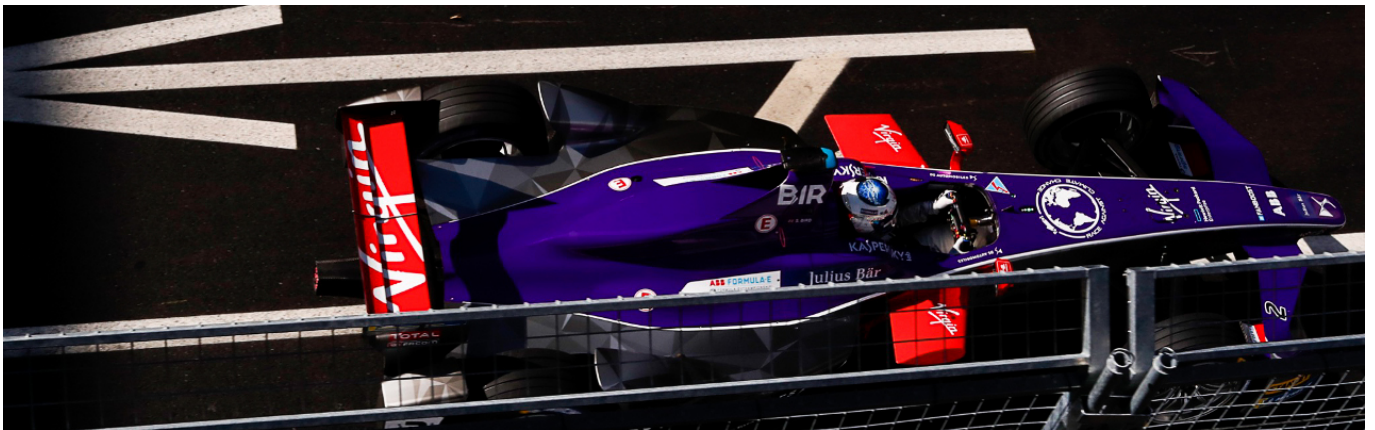


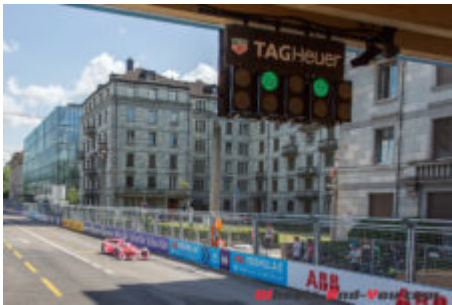
Sport Auto - DS Automobiles au E-Prix de Zürich

Dimanche 10 juin 2018 s'est déroulée la 10^{ème} manche de la 4^{ème} saison du Championnat du Monde de Formula E. Wheels And You ne pouvait pas rater cette course et me voilà donc, sur l'initiative de DS Automobiles, dans à Zürich pour suivre cet évènement exceptionnel à plusieurs titres.



Tout d'abord parce c'est la première fois depuis 1955 (date du tragique accident aux 24 Heures du Mans qui a vu l'interdiction totale des courses automobiles sur notre territoire) que la Suisse accueille à nouveau une course sur un circuit. Pour les passionnés d'automobiles que nous sommes, nous assistons là, à une véritable révolution.

Nos autorités politiques (qui ont voté le 1^{er} avril 2016 une exception à l'interdiction pour permettre l'organisation du E-Prix de Zürich, et ce pour 5 années) et les autorités zurichoises ont été aidées et certainement séduites par l'essence même (permettez-moi ce jeu de mots) du carburant propulseur de cette catégorie : l'électricité !



Deuxième fait exceptionnel : l'engouement populaire. En effet, ce sont près de 130'000 personnes sont venues assister à un spectacle somme toute haut en couleur. Pour vous faire une idée de comparaison, L'E-Prix de Paris le 28 avril 2018 n'avait accueilli que 42'000 spectateurs, alors que le Grand Prix de France F1 le 24 juin au Circuit Paul Ricard en attend 70'000.

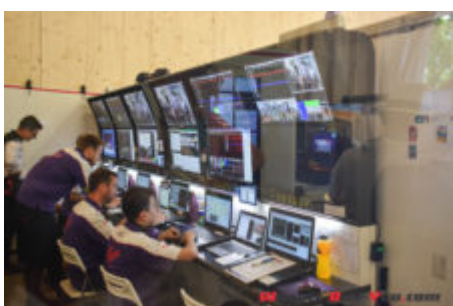
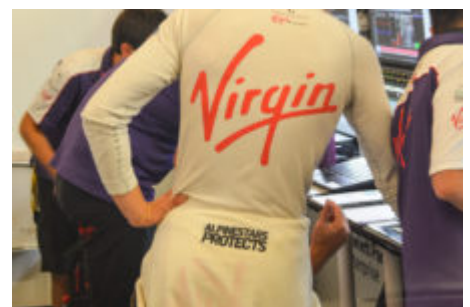
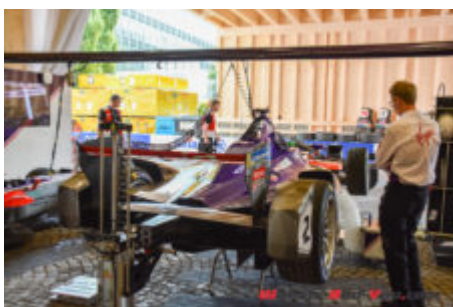


Un tel succès mérite d'être analysé car il me semble annonciateur de deux fortes tendances à considérer pour le futur : l'intérêt croissant pour les énergies dites propres et la ferveur de nos compatriotes pour le sport automobile.

Pour ce qui est des énergies propres, il n'y a qu'à voir les propositions, actuelles

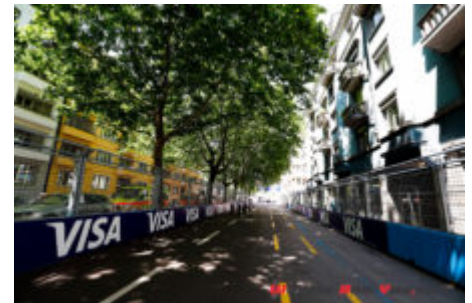
ou à venir, des différents constructeurs pour se rendre compte de l'inéluctable évolution des propulsions plus respectables dans le domaine de l'automobile : nous ne roulerons très bientôt plus qu'avec des motorisations hybrides ou électriques (électrique rechargeable, pile à combustion, hydrogène, etc.)...

Le succès populaire est mérité et devrait amener nos autorités à se poser la question sur un retour pérenne des courses automobiles en Suisse parallèlement l'E-Prix de Zürich (organisé pour les 4 saisons à venir). L'engouement populaire va de pair avec les commentaires élogieux que m'ont reportés certains dirigeants de team fortement impressionnés par la qualité d'organisation de la course.



J'avoue être venu assister à la course avec quelques a priori pas vraiment positifs : ça ne fait pas de bruit, ça n'avance pas, les courses sont soporifiques et n'est qu'une longue procession de voitures entrecoupée d'un arrêt au stand pour changer de monture à mi-course. C'est un peu l'impression que j'avais après avoir réussi à ne pas m'endormir en regardant l'E-Prix de Paris à la télé il y a quelques semaines.

Je fais mon mea culpa, mea maxima culpa. Les voitures font beaucoup plus de bruit que je ne pouvais l'imaginer, et l'impression de vitesse est réelle, ce d'autant plus qu'un circuit en ville permet au spectateur d'être très proche (parfois à moins d'un mètre) de la piste. Les sensations sont beaucoup plus passionnantes que ce qu'on en perçoit à la télévision.





Il faut certes que l'oreille se formate aux bruits de la propulsion électrique (c'est paradoxal, mais toutes les voitures n'ont pas le même niveau sonore). Très rapidement notre attention se focalise sur tous les sons que nous avons moins l'habitude d'entendre : les frottements des pneus plats qui frottent le bitume, les sifflements au freinage et surtout le crissement des pneus lors des freinages et dans les virages.

Bref, voilà tout un nouvel environnement acoustique à s'approprier : déroutant, mais finalement passionnant.



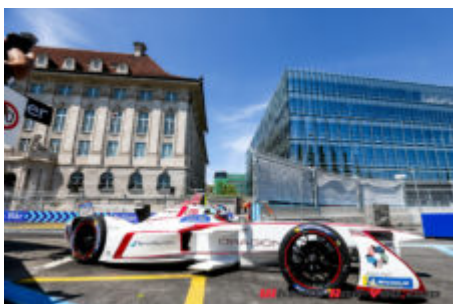
Et l'on se prend au jeu des stratégies principalement basées sur le pourcentage d'énergie qu'il reste aux pilotes. Je profite de rappeler que les fans peuvent voter sur internet (FanBoost) pour apporter quelques pour-cent d'énergie supplémentaires à leur pilote préféré. En Formule E, plus que dans n'importe quelle autre discipline automobile, la victoire n'est gagnée que lorsque que la ligne d'arrivée est franchie. Vous me direz que c'est le cas pour toute course automobile. Certes, mais quand vous réalisez que le but est d'utiliser 99,99% de l'énergie à disposition pour pouvoir franchir la ligne d'arrivée, je vous assure que

lors des derniers tours, le niveau de stress et d'adrénaline est à son niveau maximal.



Le spectacle proposé est à la hauteur, même si des courses intermédiaires auraient encore renforcé l'intérêt des nombreux spectateurs présents. Il est vrai que de voir passer des voitures électriques du commerce en file indienne n'a pas grand intérêt. La Formula E mérite de devenir un vrai show comme le propose, par exemple, la F1.







Avant la course, Jean-Eric Vergne (Techeetah) devance Sam Bird (DS Virgin) de 40 points au classement du Championnat. S'il veut se voir sacré Champion de Monde de Formule E à la fin de la saison, il se doit d'engranger le plus de points possible afin d'aborder les deux dernières courses avec une avance confortable.

Tout ne se passe pas comme prévu, et Jean-Eric Vergne, 10^{ème} à l'arrivée, ne possède plus que 23 points d'avance sur son dauphin Sam Bird, qui termine 2^{ème} de la course zurichoise derrière Lucas di Grassi (Audi Sport), le Champion du Monde en titre.

Notre star nationale Sébastien Buemi (Renault e.dams) qui avait la volonté de faire briller notre drapeau à croix blanche doit, quant à lui, se contenter de la 5^{ème} place et pointe à l'issue de cette 10^{ème} manche à la 4^{ème} place du Championnat avec un retard de 71 points sur le leader.



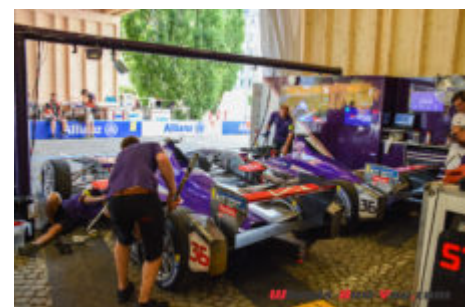
Les deux dernières courses de la saison 2017/18 qui se dérouleront aux Etats-

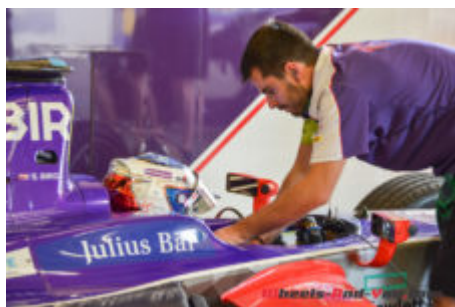
Unis à New York les 14 et 15 juillet prochains vont donc être décisives dans l'attribution des titres mondiaux pilotes et constructeurs.



L'intérêt des constructeurs dans ce championnat FIA Formula E est croissant. En plus des firmes actuellement engagées (Renault, Audi, DS Automobiles, Jaguar,...) d'autres comme Porsche et Mercedes ont d'ores et déjà annoncé leur arrivée.

Face à tous ces teams prestigieux, DS Automobiles pourrait passer pour le petit poucet du Championnat. Pourtant, bien que créée en 2014, la marque est constructeur à part entière (pour mémoire, dans les écuries présentes en Formule E, il y a les constructeurs mais aussi des écuries indépendantes qui peuvent acheter des voitures aux constructeurs).





La gamme actuelle de DS Automobiles ne comporte aucun véhicule à propulsion électrique, cependant son implication dans ce Championnat est une volonté stratégique.

Yves Bonnefont, patron de DS Automobiles, a annoncé qu'en 2025, toute la gamme serait électrifiée. Il faut comprendre par ce terme que la seule propulsion thermique ne sera plus commercialisée, et ne seront disponibles à la vente que des véhicules hybrides rechargeables (essence/électricité) et/ou full électriques.



Le premier modèle annoncé est le DS 7 Crossback E-tense, hybride rechargeable, avec un moteur essence de 200 ch accouplé à deux moteurs électriques de 100 ch chacun, placé sur chaque essieu. Ce 4x4 proposera une puissance totale de 300 ch avec une autonomie full électrique de 50 km. La commercialisation de ce DS 7 Crossback E-tense interviendra en juillet 2019 avec ouverture des commandes en octobre 2018.

Le deuxième modèle commercialisé (que nous nous permettons d'appeler DS 3 Crossback), proposera lui une entièrement électrique. Remplaçant l'actuelle DS3

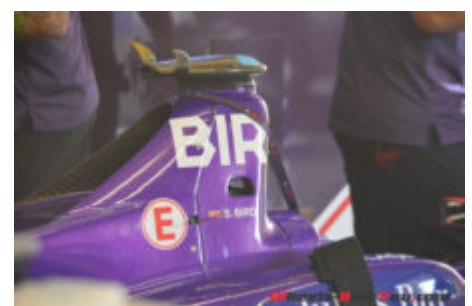
sortie en 2010, ce SUV urbain présenté cette année au Mondial à Paris, verra sa version full électrique commercialisée en novembre 2019 avec une autonomie annoncée de 400 km.

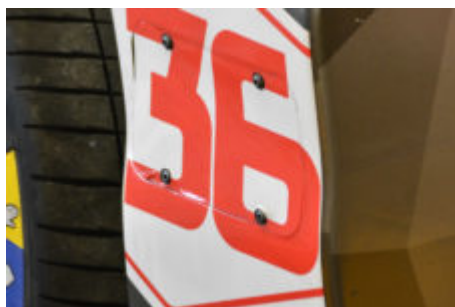
Cerise sur le gâteau, mon petit doigt me dit que DS Automobiles pourrait bientôt créer une surprise électrique (qui a dit 2023?), surprise confortant un engagement sans faille et important dans le Championnat FIA Formula E.



Bien que DS Automobiles n'en soit qu'aux balbutiements de sa nouvelle histoire, sa stratégie semble bien en place. La volonté de proposer des produits orientés « luxe à la française » pour pénétrer le marché Premium est-elle la bonne ? Pour vous faire une idée plus précise, nous vous proposerons prochainement un essai complet du très prometteur DS 7 Crossback PureTech 225.

Pour ce qui est de la Formule E, rendez-vous est pris en juin 2019 pour le prochain E-Prix de Zürich.





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à DS Automobiles pour l'invitation au E-Prix de Zurich.

