



GERARD AURIOL

Tel Sébastien Ogier, je quitte le parc fermé. Petite différence: ma Zoe n'embarque pas une goutte d'essence!



Très concentré, je suis les indications de mon copilote Vincent Frappeau, qui m'indique la cadence à suivre.

ALAIN PERNOT

LES DOIGTS DANS LA PRISE

Pour clore notre dossier consacré aux véhicules propres, nous n'avons pas hésité à participer au Rallye Monte-Carlo ZENN au volant d'une Renault Zoe. Une expérience aussi électrisante... que rocambolesque!

Par Alain Pernot

O n a beau n'avoir jamais eu de velléités de devenir pilote, lorsque l'occasion se présente de participer au Rallye Monte-Carlo au volant d'une voiture officielle, il est difficile de dire non. Mes grands débuts de pilote d'usine sont programmés pour le Monte-Carlo "Zéro Émission - No Noise". Disputé en marge du Monte-Carlo Énergies Nouvelles, ce rallye ZENN est une épreuve de régularité, comptant pour la coupe du monde de la spécialité. Contrairement à la fameuse épreuve hivernale, le défi imposé aux concurrents n'est pas d'aller le plus vite possible en spéciale mais de tenir une vitesse moyenne le plus précisément possible sur l'intégralité d'une zone de régularité (ZR). C'est comme si une voiture fantôme parcourait cette ZR à vitesse constante et que tout écart par rapport à son cheminement idéal était sanctionné. La vitesse de chaque participant est contrôlée par GPS en cinq points

tenus secrets et chaque seconde d'avance ou de retard par rapport au temps idéal coûte un point de pénalité. L'objectif est, bien sûr, de passer à zéro le plus souvent possible. Nous n'y parviendrons qu'une fois! Les moyennes n'ont *a priori* pas de quoi faire pâlir de frayeur (entre 37,4 et 49,6 km/h) mais, croyez-moi, lorsque vous vous trouvez lancés sur une petite route de l'arrière-pays monégasque avec épingles, ravins et autres dos-d'âne, l'affaire se complique! D'autant que les routes en question demeurent ouvertes aux autres usagers. D'où des frôlements on ne peut plus sportifs. Je fais la découverte de ma monture sur le port de Monaco lors des vérifications techniques et administratives. Il s'agit d'une voiture totalement de série, si ce n'est qu'elle est équipée d'un cadenceur. Ce mini-ordinateur de bord concocté par Yves Munier, l'un de mes équipiers, est relié à trois diodes instal-

Respecter la moyenne imposée sur une petite route truffée d'épingles n'est pas si simple !



PHOTOS JO ILLINI

À la vue de notre Zoe déboulant à contresens, la stupeur s'empare des commissaires chargés de donner le départ...

Les petites routes du Monte-carlo se chargent de compliquer la tâche des concurrents. Heureusement, la Zoe a du répondant.



Malgré nos efforts, nous n'avons pu contester la victoire à Pascal et Aurore Ferry.



Petite révision avant de partir. Posé sur le tableau de bord, devant le copilote, se trouve le précieux cadenceur.



Placées derrière le volant, ces diodes indiquent au pilote s'il doit accélérer ou ralentir.



Ce n'est pas tous les jours que l'on peut participer au Monte-carlo sur une voiture d'usine!



Malgré notre 3^e place au classement "consommation", il a tout de même fallu recharger notre Zoe lors de nos passages au parc fermé, sur le port de Monaco.

lées au-dessus du compteur : la diode orange indique que la vitesse est insuffisante, la verte confirme une moyenne correcte alors que la rouge invite à lever le pied. Un petit briefing du Zoe Team, animé par Greg Jongerlync, rappelle quelques fondamentaux. Expert en épreuves de régularité, Jean Ferry s'improvise en coach : "Quoiqu'il arrive, reste zen!"

SURTOUT, RESTER ZEN...

Je n'imaginais pas à quel point il avait raison car, avant d'attaquer les zones de régularité, il faut quitter le port de Monaco et emprunter le parcours de liaison imposé. Un jeu d'enfant avec un copilote aussi affûté que Vincent Frappreau, attaché de presse Renault. À un détail près : la régularité n'est pas l'unique facteur entrant en compte dans cette épreuve. Il existe aussi un classement à la consommation. Autrement dit, sur les liaisons, il faut appliquer les principes de l'écoconduite à outrance, au point de rouler quasiment au ralenti et de se faire copieusement klaxonner! "Surtout, rester zen..." Le conseil de la veille me revient en mémoire. Ce point du règlement mériterait sûrement d'être revu. En effet, un spectacle aussi navrant n'est assurément pas une excellente publicité pour les véhicules électriques. Quoi qu'il en soit, j'oublie mes bonnes manières et me prends au jeu : j'évite de dépasser la barre des 10 kWh en consommation immédiate et je tâche de récupérer un maximum d'énergie dans les freinages. Cette précaution nous vaudra de partir avec une autonomie théorique de 130 km et de revenir à bon port, 100 km plus tard, avec une autonomie théorique de 70 km. Économique!

Nous voilà finalement au départ de la zone de régularité n° 1. Après avoir dûment pointé auprès des commissaires de l'Automobile Club de Monaco, nous voilà sous les ordres du starter, tel un Sébastien Ogier surmotivé. Dès le premier coup d'accélérateur, un peu trop mou j'en conviens, mon copilote me rappelle à l'ordre : "Tu as déjà 20 s de retard!" Évidemment, j'accélère, mais trop vivement : me voilà maintenant en avance. La difficulté des épreuves de régularité prend alors une tournure très concrète. Il me faudra quelques ZR pour trouver le bon dosage avec l'accélérateur. Le verdict

de cette première section tombe : notre Zoe n° 103 apparaît en 6^e place avec 14 points de pénalité contre seulement 2 à notre équipier Greg Jongerlync, qui mène.

La première journée ne comprenant que deux ZR, je profite de la nuit pour essayer d'affiner mon approche. Avec un certain succès, d'ailleurs : le lendemain, nous terminons 2^e ex aequo de la ZR 3 avec seulement 3 points de pénal'. Malheureusement, ce bel effort s'écroule dans la ZR suivante, où nous jouons de malchance. Mon copilote m'annonce une prochaine épingle à gauche juste à un moment où un bitume très récemment posé trace naturellement une épingle à gauche entrant... dans une zone résidentielle sans issue! Le temps de faire demi-tour, nous voilà repartis. Dans le feu de l'action, nous ne voyons pas que le prolongement naturel de la route se situe à gauche. Nous prenons à droite, déterminés à trouver une bifurcation que nous aurions manquée. Assez logiquement, nous retombons sur le départ de la spéciale... À la vue de notre Zoe arrivant à contresens, la stupeur s'empare des commissaires qui exhibent des yeux effarés...

JE DÉCIDE ALORS D'ATTAQUER

Un demi-tour plus tard, nous voilà remis dans le bon sens. Je décide alors d'attaquer, dans l'espoir parfaitement irréaliste de me recaler par rapport aux points de contrôle. La Zoe révèle alors une nature joueuse extrêmement plaisante. Elle répond vivement à la moindre sollicitation de l'accélérateur. Un vrai bonheur! Pour un peu, on aurait volontiers taquiné le chrono sur le vrai Monte-Carlo... Évidemment, notre équipage perd alors toute chance de briguer la 4^e ou 5^e place que nous pouvions envisager. Heureusement, Christophe et Isabelle Perrier (un couple néophyte de Saint-Etienne) pallient notre défaillance et complètent, au volant de leur voiture familiale, le joli tir groupé du Zoe Team : quatre Zoe figurent donc aux quatre premières places! Quant à nous, nous rattrapons notre 7^e place finale en pointant 3^e au classement de consommation avec seulement 30 kWh consommés. Ouf! L'honneur est sauf!