

13-15 JUIN 2019

MISSION **H24**

EPISODE 5
LES 24 HEURES DU MANS 2019



**SAMEDI 15 JUIN, 14H42, UN PROTOTYPE DE COURSE HYDROGÈNE PARTICIPE
À LA MYTHIQUE PROCÉDURE DE DÉPART DES 24 HEURES DU MANS.**

Introduction : Ici, c'est demain.

De la théorie à la course, du rêve au tangible, ici et maintenant, aujourd'hui pour demain, MissionH24 vous convie à une aventure aux frontières des technologies d'avant garde et du futur du sport automobile. Et vous propose de découvrir comment un démonstrateur technologique, un prototype de laboratoire, va devenir au fil des prochains mois une voiture de course.

Conduit par l'ACO et GreenGT, le projet MissionH24 fédère différents acteurs impliqués dans le sport automobile, l'automobile, la mobilité, tous animés par une belle ambition : déployer d'une énergie disponible mais encore sous exploitée, l'hydrogène, pour réussir la transition énergétique de la mobilité, et contribuer à la préservation de l'environnement, en piste et au-delà.

Suivez ce parcours et nos expériences, venez partager ce magnifique objectif sportif dont l'aboutissement sera l'ouverture d'une catégorie dédiée aux voitures à propulsion électrique-hydrogène aux 24 Heures du Mans 2024.

Sommaire :

- EPISODE 5 - LES 24 HEURES DU MANS 2019
- QU'EST CE QUE MISSIONH24 ?
- LES ACTEURS :
 - ACO
 - GREENGT
- LE PARTENAIRE DE REFERENCE : TOTAL
- L'HYDROGÈNE, COMMENT ÇA FONCTIONNE ?
- L'HYDROGÈNE, C'EST SÛR
- L'HYDROGÈNE, C'EST SIMPLE
- L'HYDROGÈNE, C'EST PROMETTEUR
- CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA LMPH2G
- RÉSUMÉ EPISODE 1 - SPA-FRANCORCHAMPS
- RÉSUMÉ EPISODE 2 - MONDIAL TECH PARIS
- RÉSUMÉ EPISODE 3 - H24RACING
- RÉSUMÉ EPISODE 4 - LES ASSISÉS DE L'AUTOMOBILE
- CONTACTS PRESSE ET RS MISSIONH24

Episode 5 :

24 HEURES DU MANS 2019, 15 JUIN, 14H42

La LMPH2G, prototype électrique-hydrogène, au "départ" des 24 Heures du Mans 2019

Samedi 15 juin, à 14h42, le prototype de course LMPH2G, fruit de la collaboration MissionH24 entre l'ACO et GreenGT, et dont Total devient un partenaire, participera à la mythique procédure de départ des 24 Heures du Mans 2019.

Devant le peloton des 62 concurrents engagés à la 87^e édition de la plus grande course d'endurance, le prototype de course électrique-hydrogène bouclera en démonstration un tour du légendaire circuit de 13,626 kilomètres, à quelques minutes du départ officiel de l'épreuve, fixé le 15 juin à 15 heures.

Cette première mondiale est une étape importante pour MissionH24, la collaboration initiée par l'ACO et GreenGT, désormais épaulés par Total, afin de promouvoir l'hydrogène en compétition. Devant le public présent comme aux yeux des spectateurs du monde entier, ce roulage d'exception témoigne de la vision partagée entre l'ACO et GreenGT, pour favoriser le développement de cette mobilité décarbonée. Lancée en septembre dernier, MissionH24 a pour objectif la création d'une catégorie dédiée aux prototypes électrique-hydrogène aux 24 Heures du Mans 2024.

Cette exposition télévisuelle internationale offrira une large audience à cette stratégie affirmée par l'ACO et GreenGT. Ce samedi 15 juin 2019, à 14h42, la mobilité décarbonée prend la piste.



Qu'est ce que MissionH24 ?

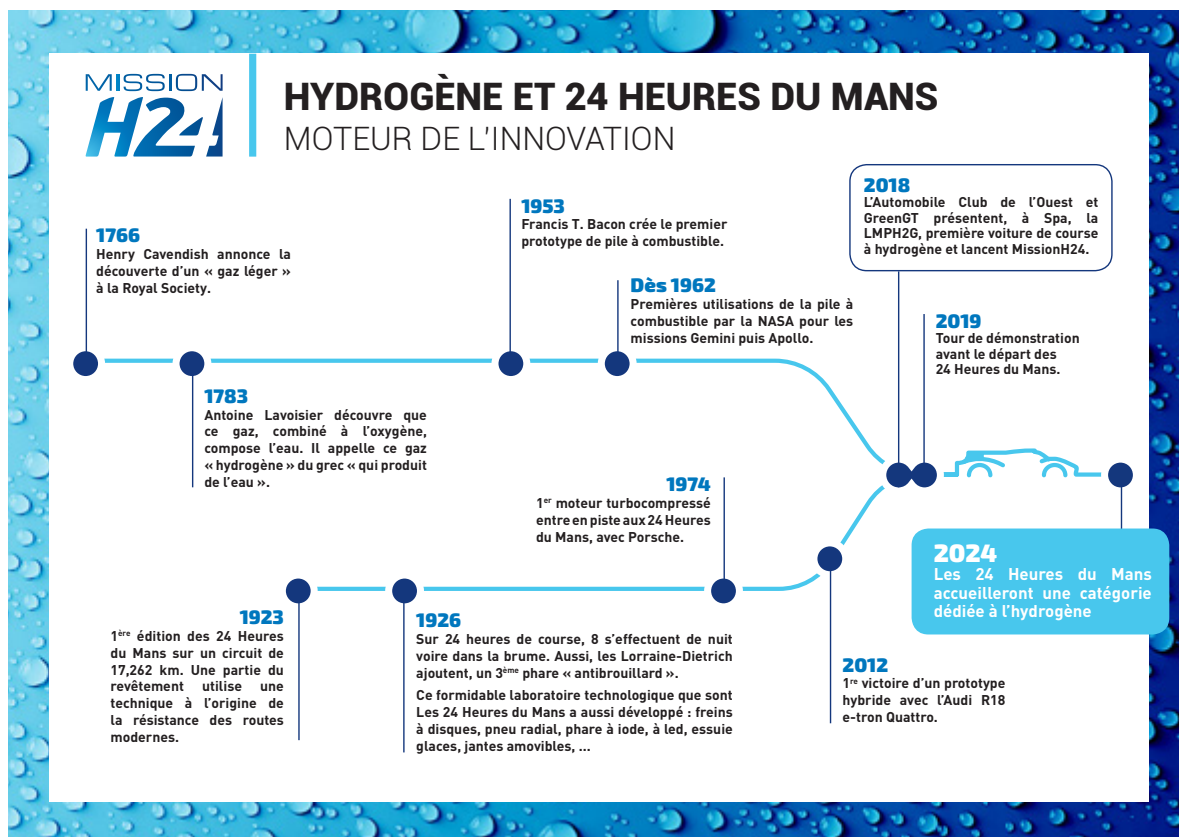
MissionH24, c'est le programme qui prépare la création d'une catégorie réservée aux prototypes électriques-hydrogène lors des 24 Heures du Mans 2024. A l'instar de nombreuses autres technologies lancées et testées au Mans par le passé, ce défi permettra d'accélérer la recherche et le développement de ce mode d'énergie, de la piste à la route. Objectif : une catégorie décarbonée, zéro émission.

La passion pour la compétition anime l'ACO, organisateur des 24 Heures du Mans, mais la raison guide aussi l'ACO. Le choix de l'Hydrogène relève d'une mission d'utilité publique, d'un défi planétaire, pour lutter contre les problèmes majeurs de notre époque, notamment la pollution de l'air, dans les villes, pour trouver également de nouvelles sources d'énergies, en phase avec les nécessités du développement durable, solutions alternatives aux hydrocarbures traditionnels.

MissionH24, comme le programme Apollo, initié aux Etats Unis en 1961 et qui atteindra son objectif, un équipage sur la Lune en 1969, passera aussi par différentes étapes avant de voir courir aux 24 Heures du Mans 2024 des voitures Hydrogène.

MissionH24 a été officiellement lancée le 22 septembre 2018 à Spa-Francorchamps, cadre de la 5^e manche de l'ELMS 2018 (European Le Mans series).

Introduire l'Hydrogène en course relève du défi, un défi sensé, tangible, car les technologies existent déjà. Ce projet est un premier pas résolu vers une mobilité décarbonée, raisonnée et responsable. Cette mobilité peut d'ailleurs se décliner sur toutes les routes, pour de petits comme de longs trajets, pour la voiture, le camion, le bus. Le train, le bateau et l'aviation sont également impliqués et concernés par l'hydrogène. L'hydrogène est l'une des clefs les plus prometteuses de la transition énergétique de la multimobilité.



Les acteurs



L'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

L'ACO a créé en 1923 une épreuve, les 24 Heures du Mans, pour le plaisir de la compétition certes, mais aussi et surtout pour tester et valider la robustesse, les performances, les innovations des voitures et des constructeurs. Reconnues comme la course la plus éprouvante au monde, les 24 Heures du Mans ont érigé et toujours appliqué ce principe : le futur dans la course. Après avoir validé avec succès, la traction avant, les freins à disque, l'injection directe, le moteur à turbine, le moteur rotatif, le turbo, le diesel ou encore l'hybride, l'ACO s'engage aujourd'hui pour la mobilité Hydrogène, avec Le Mans 2024 en ligne de mire.

Pour **Pierre Fillon**, Président de l'Automobile Club de l'Ouest, « cette Mission H24 témoigne de notre engagement, de nos convictions. En juin 2018, lors de la 86e édition des 24 Heures du Mans, nous avons annoncé la volonté de créer une catégorie Hydrogène pour Le Mans 2024. Depuis, les bonnes intentions se concrétisent. Nous croyons en l'hydrogène, comme nous avons cru à l'hybride, et à la mise en place d'une allocation d'énergie contrôlée. Aujourd'hui, les voitures hybrides sont bien présentes sur toutes les routes. Les 24 Heures ont toujours été un moteur de recherches perpétuel, tant en matière de sécurité, de performance, de réduction de consommation ou de respect de l'environnement. L'ACO, qui a toujours été en lien avec les constructeurs et de nombreux acteurs de l'Automobile, porte avec cette Mission H24 un engagement pour la mobilité de demain. »



Les acteurs



GreenGT est un groupe de haute technologie, dédié à la recherche, au développement et à l'implémentation dans l'univers de la mobilité de systèmes de propulsion électrique hydrogène de haute puissance (pile à combustible). Ses équipes mettent au point des solutions particulièrement inédites et innovantes, sûres, performantes, totalement décarbonées, permettant une transition énergétique des transports à coût maîtrisé.

Christophe Ricard, Président de GreenGT : « *MissionH24 est un nouveau défi qui allie non seulement l'endurance à la performance durable, mais également la technologie à l'émotion : Je tiens à remercier l'ACO en la personne de Pierre Fillon de nous offrir un terrain d'expression inégalable.* »

Jean-Michel Bouresche, Directeur de GreenGT Technologies : « *Participer à Mission H24 avec l'ACO est une évidence pour GreenGT. Depuis plusieurs années, non seulement nous croyons en l'hydrogène, mais nous avons surtout développé dans ce domaine une expérience et une compétence reconnues. Accélérer le processus de recherche, par le biais de la compétition, représente un défi que nous relevons avec enthousiasme et réalisme.* »



Le partenaire de référence



Total contribue directement au projet MissionH24 en proposant une solution complète d'avitaillement en hydrogène. Ses équipes ont ainsi finalisé une station mobile d'avitaillement compacte (contenue dans un conteneur de 6 m par 2,5 m) et transportable, qui sera opérationnelle sur les futures épreuves auxquelles la LMPH2G participera. Cette structure contient tous les éléments d'une station-service permettant l'avitaillement de la voiture en hydrogène : une unité de stockage, plusieurs étages de compression, un système de refroidissement et une partie distribution/connexion à la voiture..

Une solution évolutive sera proposée avec le développement de la voiture pour passer d'un remplissage à 700 bars à l'avenir, contre 350 bars actuellement.

Cette station mobile d'avitaillement a été développée pour obtenir des cibles de remplissage optimisées en durée et adaptés à la compétition, tout en maîtrisant tous les aspects indispensables à la sécurité et la manipulation de l'hydrogène.

L'hydrogène est un vecteur énergétique à fort potentiel, utilisable pour produire de l'énergie, stockable et ne générant aucune émission de CO2 lorsqu'il est utilisé en tant que carburant. Total fait partie, avec 12 leaders de l'énergie, du transport et de l'industrie au sein du H2 – Hydrogen Council. Objectif : s'unir pour donner à l'hydrogène un rôle de premier plan dans le mix énergétique futur. Parallèlement, le Groupe poursuit le déploiement de stations hydrogène dans le cadre de la joint-venture H2 Mobility Germany, lancée en 2015 avec des partenaires comme Air Liquide, Daimler, Linde, OMV et Shell, pour la mise en place d'un réseau de 400 stations hydrogène en Allemagne.

Total est un acteur majeur de l'énergie, qui produit et commercialise des carburants, du gaz naturel et de l'électricité bas carbone. Nos 100 000 collaborateurs s'engagent pour une énergie meilleure, plus sûre, plus abordable, plus propre et accessible au plus grand nombre. Présent dans plus de 130 pays, notre ambition est de devenir la major de l'énergie responsable.

Philippe Montantème, Directeur Stratégie, Marketing, Recherche de Total Marketing & Services : « Total est partenaire de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) depuis 2018 et fournisseur officiel de carburant du Championnat du monde d'Endurance de la FIA, dont les 24 Heures du Mans, jusqu'en 2022. Nos équipes de chercheurs travaillent depuis plus de trente ans en étroite partenariat avec les constructeurs afin de pouvoir toujours mieux anticiper l'évolution technologique des moteurs mais aussi les changements dans les règlements des compétitions. Avec cette contribution au projet MissionH24, nous avons aujourd'hui l'opportunité de proposer à nos partenaires ACO et GreenGT une offre de produits unique sous la forme de cette solution complète d'avitaillement en hydrogène, alliant ainsi efficacité énergétique et exigences de performance de la compétition. »

 @TotalRacingOfficial

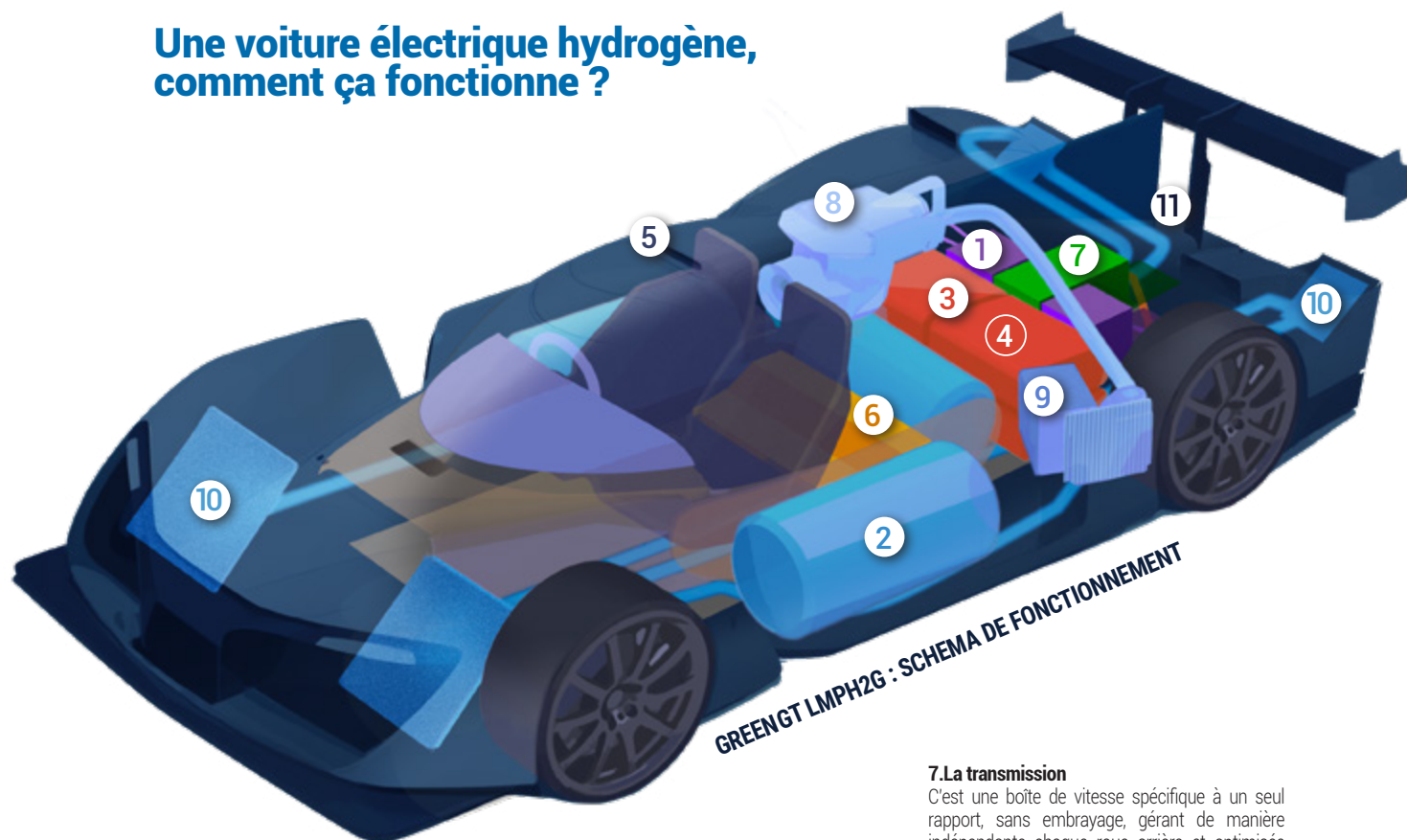
 @TotalRacingOfficial

 @TotalRacingFR / @TotalRacingENG

Press contact : presse@total.com

 @TotalPress

Une voiture électrique hydrogène, comment ça fonctionne ?



GREENGT LMPH2G : SCHEMA DE FONCTIONNEMENT

1. Les moteurs électriques

Quatre moteurs électriques installés au niveau des roues arrière assurent la propulsion de la voiture (deux moteurs par roue).

2. Les 3 réservoirs d'hydrogène

Trois réservoirs en carbone filaire stockent à 700 bars le dihydrogène (H₂) qui alimente le module énergétique. Les deux premiers sont placés à droite et à gauche du cockpit, le troisième juste derrière le pilote.

3. Le module énergétique électrique-hydrogène

Il est composé de quatre stacks, au cœur desquels les molécules de dihydrogène (H₂, stocké dans les réservoirs) et les atomes d'oxygène (O, présent dans l'atmosphère), s'assemblent pour former des molécules d'eau (H₂O). Cette réaction a deux conséquences : un dégagement de chaleur et la production d'électricité qui alimente les moteurs électriques de la voiture.

4. Le stack

C'est un empilage alternatif de 230 modules, plaques bipolaires et membranes poreuses à l'hydrogène.

5. La prise d'air

L'air ambiant utilisé pour la réaction au cœur des stacks, entre par cette ouïe. Il est d'abord filtré, acheminé vers le compresseur, puis vers l'humidificateur, avant de pénétrer au cœur des stacks.

6. Le buffer-batterie

Ces cellules hautes-performances sont alimentées, à la fois, par le groupe énergétique électrique-hydrogène grâce à l'électricité produite en excès, et par les moteurs électriques lorsqu'ils sont en mode « régénérateur » à l'occasion du freinage. Ce qui permet au pilote de pratiquement doubler sa puissance à l'accélération (de 250 kw à 480 kw soit un équivalent d'environ 653 cv).

7. La transmission

C'est une boîte de vitesse spécifique à un seul rapport, sans embrayage, gérant de manière indépendante chaque roue arrière et optimisée pour réduire les frottements.

8. Le compresseur

Il comprime et accélère l'air qui pénètre par l'ouïe (jusqu'à 300 gr d'air / seconde). Il tourne jusqu'à 100 000 tr/mn. C'est la modulation du débit d'air injecté dans les stacks qui permet de générer une réaction plus ou moins importante et donc de gérer la puissance électrique demandée.

9. L'humidificateur

L'air humidifié permet une meilleure réaction entre les atomes d'oxygène et les molécules de dihydrogène. L'humidificateur est là pour garantir en permanence le taux d'humidité de l'air injecté dans les stacks.

10. Radiateurs et système de refroidissement

11. L'échappement

Seul rejet dans l'atmosphère de la GreenGT LMPH2G : de l'eau (H₂O). Sous forme de vapeur par quatre orifices (un par stack) placés à l'arrière au milieu du diffuseur aérodynamique.

L'hydrogène, c'est sûr

Malgré certaines craintes populaires envers cette source d'énergie identifiée en 1776, les professionnels de la sécurité, et notamment les pompiers, considèrent l'hydrogène comme un composé pas moins sécurisant que n'importe quel autre carburant ou gaz en plein air. Pour ces professionnels, ce vecteur énergétique n'est pas récent mais connaît un nouveau développement. Les risques sont connus et encadrés. Des normes existent. L'hydrogène ne compose pas encore leur quotidien, mais par first Hyresponse, les process sont identifiés. Preuve de l'utilité et de la sûreté du l'hydrogène, certains pompiers utilisent des véhicules hydrogène, avant des camions d'interventions.

Pour banaliser un ravitaillement en hydrogène, à Spa, il a été réalisé dans la voie des stands, par une personne, en tenue classique légère, entourée de public. L'hydrogène (gazeux) est sous pression à 700 OU 300 bars dans des réservoirs étanches et un contrôle de l'étanchéité est systématiquement réalisé avant d'injecter l'hydrogène.

Yannick Dalmas, quatre fois vainqueur des 24 Heures du Mans, a testé la LMPH2G à Spa-Francorchamps : « *C'est un privilège que d'avoir pu vivre et participer à cet événement, en étant au volant de cette machine hydrogène. Je peux vous assurer que je n'ai eu aucune appréhension en pilotant cette voiture, qui embarque de l'hydrogène. Tout est parfaitement sous contrôle, avec des pièces de sécurité normées. Le silence de ce prototype en sortant des stands est remarquable. Les sensations de pilotage sont différentes, tout comme certaines procédures que je m'étais fait expliquer.* »

L'hydrogène, c'est simple

Considérée par certains comme une machine d'une grande complexité, le prototype hydrogène est une simple voiture électrique-hydrogène.

Pour fabriquer de l'hydrogène, plusieurs principes existent et pour MissionH24, a été retenu, chaque fois que c'est possible, l'hydrogène de type "vert", c'est à dire produit de façon décarbonée.

- L'hydrogène "vert" peut provenir de la fermentation de bioressources comme la biomasse, les déchets ou le méthane.
- L'hydrogène "vert" peut aussi être obtenu par électrolyse de l'eau, avec de l'électricité d'origine renouvelable.

Memo : l'électrolyse de l'eau décompose l'eau en dioxygène et dihydrogène avec l'aide d'un courant électrique.

L'hydrogène, c'est prometteur

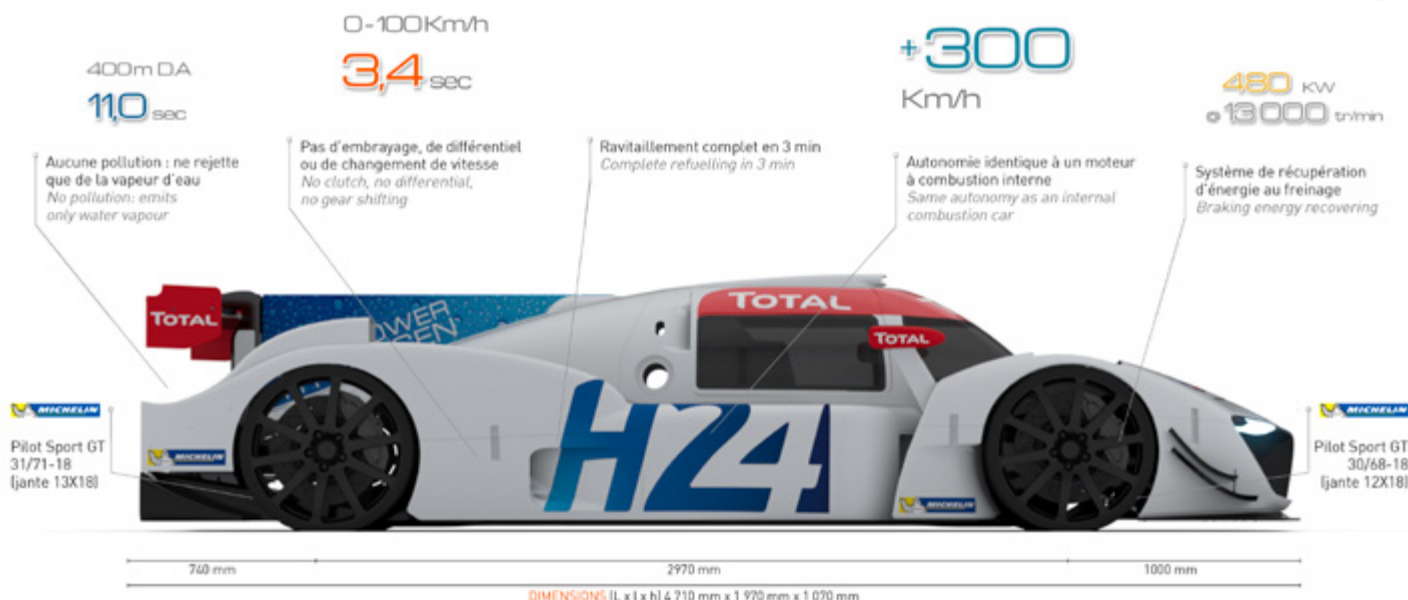
Présent à Spa-Francorchamps, en septembre 2018, Henrik Hololei, directeur général Transport et Mobilité à la Commission Européenne, a ainsi salué le lancement de MissionH24 et encouragé le développement de l'hydrogène.

« Nous venons d'assister à une première, une nouvelle page s'est ouverte aujourd'hui avec MissionH24. Cet événement est particulièrement important. J'étais très impatient de découvrir cette voiture de course hydrogène. Nous avons besoin pour proposer une mobilité à zéro émission, pour un futur durable, de développer de nouvelles solutions. Ce sont de véritables challenges. Je félicite et encourage les personnes et les projets ambitieux comme MissionH24. »

A Spa, voilà 10 mois, la démonstration proposée par Mission H24 n'intégrait aucune notion de performance, ni de consommation. La machine qui a pris la piste (LMPH2G) est un prototype (LMP3), toujours en phase d'expérimentation. Aucun travail de développement n'avait été lancé encore. Aussi, voir cette auto qui avait réalisé ses premiers kilomètres en janvier 2018, afficher une vitesse de pointe à 300 km/h était plus que prometteur. En moins d'un an, ce démonstrateur a entamé une phase de développement, dont les premiers résultats sont probants.



LMPH2G



MODULE ÉNERGÉTIQUE ÉLECTRIQUE-HYDROGÈNE GREENGT : 4 MOTEURS ÉLECTRIQUES DE COURSE + 1 PILE À COMBUSTIBLE H2
GREENGT ELECTRIC-HYDROGEN ENERGY MODULE: 4 ELECTRIC RACING ENGINES + 1 H2 FUEL CELL

MOTEUR ENGINE

- 4 moteurs électriques de course 4 electric racing engines
- Puissance max. : 480 kW à 13000 tr/min (653 ch)
Maximum power: 480 kW @ 13000 rpm (653 bhp)

CHÂSSIS CHASSIS

- Châssis LMP en carbone et structure d'acier LMP carbon chassis plus steel structure
- Freins en carbone Carbon brakes
- Suspensions av. et ar. à triangles et poussoirs
Front and rear wishbone suspension and push rod

TRANSMISSION TRANSMISSION

- Transmission directe aux roues arrière (ratio 1.6:1)
Direct drive to rear wheels (ratio: 1.6:1)
- Système électronique de gestion variable du couple
GreenGT GreenGT variable torque vectoring system

PRODUCTION D'ÉNERGIE ENERGY PRODUCTION

- Pile à combustible à membrane électrolyte polymère à 250 kW constants
Fuel cell with polymer electrolyte membrane of 250 constant kW
- 4 stacks 4 stacks

SYSTÈME DE RÉCUPÉRATION D'ÉNERGIE AU FREINAGE

- ENERGY RECOVERY SYSTEM UNDER BRAKING
- batterie de 750 V en nominal Battery 750 V nominal
- capacité de 2,4 kWh Capacity: 2.4 kWh
- 250 kW délivrés pendant 20 s 250 kW transmitted for 20 s

STOCKAGE DE L'HYDROGÈNE

- HYDROGEN STORAGE
- capacité de réservoir : 8,6 kg Fuel tank capacity: 8.6 kg
- Pression de stockage : 700 bars Storage pressure: 700 bars

POIDS (VERSION DE ROUTE) WEIGHT (STREET VERSION)

- 1420 kg en ordre de marche 1420 kg in running order
- répartition des masses: av. 39,8% / ar. 60,2%
weight distribution: front 39,8% / rear 60,2%
- Variation du poids au ravitaillement : + 8,6 kg
weight variation during refuelling: + 8.6 kg

PERFORMANCES PERFORMANCES

- vitesse maximale : 300 km/h max speed 300 km/h
- 0 à 100 km/h : 3,4 s 0 to 100 km/h: 3.4 seconds
- 0 à 400 m : 11 s 0 to 400 m: 11 seconds

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA LMPH2G

Châssis :

- Châssis LMP en carbone et structure d'acier
- Suspensions par triangles et poussoirs
- Freins en carbone

Motorisation :

- Module énergétique électrique-hydrogène GreenGT (pile à combustible à membrane électrolyte polymère à 4 stacks) de 250 kW constants
- 4 moteurs électriques de course (2 par roue arrière)
- Puissance maximale 480 kW à 13 000 tours (653 ch)
- Système de récupération d'énergie au freinage de 2,4 kWh délivrant 250 kW pendant 20 secondes

Transmission :

- Transmission directe aux roues arrière (rapport : 1:6,3)
- Pas de boîte de vitesse, pas d'embrayage, pas de différentiel mécanique
- Système électronique de gestion variable du couple

Stockage de l'hydrogène :

- Capacité totale des réservoirs : 8,6 kg d'hydrogène
- Pression de stockage : 700 bars

Système de récupération d'énergie au freinage :

- Batterie de 750 V en nominal
- Capacité : 2,4 kWh

Dimensions :

- Longueur : 4 710 mm
- Hauteur : 1 070 mm
- Largeur : 1 970 mm
- Empattement : 2970 mm
- Porte-à-faux avant : 1 000 mm
- Porte-à-faux arrière : 740 mm
- Poids : 1 420 kg à vide (avant 39. 8%, arrière 60 .2%)
- Variation du poids au ravitaillement : + 8,6 kg

Roues :

- Avant 30/68-18 Michelin Pilot Sport GT (jante 12X18)
- Arrière 31/71-18 Michelin Pilot Sport GT (jante 13X18)

Performances :

- Vitesse maximale : + 300 km/h
- 0 à 100 km/h : 3,4 secondes
- 400 m départ arrêté : 11 secondes
- Autonomie : équivalente à une voiture de piste de mêmes performances.
- Temps de ravitaillement : 3 minutes.

Rejet dans l'atmosphère :

- Exclusivement de la vapeur d'eau

Episode 1 :

SPA-FRANCORCHAMPS, 22 SEPTEMBRE 2018

Première mondiale, lors de la cinquième manche de l'ELMS, le 22 septembre 2018 à Spa-Francorchamps: un prototype hydrogène évolue sur le mythique tracé ardennais. Encore en phase expérimentale, cette voiture de course porte le symbole de la MissionH24, initiée par l'ACO en collaboration avec GreenGT. Cette démonstration, qui se déroule sous les yeux de Henrik Hololei, Directeur général Mobilité et Transport à la Commission Européenne, répond à un triple objectif : démontrer que l'hydrogène est sûr, simple et prometteur. Le ravitaillement est réalisé par une personne en tenue classique, dans la voie des stands, où sont rassemblés de nombreux observateurs, curieux d'approcher cette machine.

Au volant, **Yannick Dalmas**, quadruple vainqueur des 24 Heures du Mans. Le français déclare alors :
« C'est un privilège que d'avoir pu vivre et participer à cet événement, en étant au volant de cette machine hydrogène. Le silence de ce prototype en sortant des stands est remarquable. Les sensations de pilotage sont différentes, tout comme certaines procédures que je m'étais fait expliquer. Pour une machine, qui n'a entamé aucun développement, l'ensemble est vraiment prometteur. Et, remarque importante, cette voiture n'émet que de la vapeur d'eau. »

Episode 2 :

PARIS, MONDIAL TECH, 5 OCTOBRE 2018

Lors de MondialTech organisé pendant le Salon de l'Automobile de Paris (ou Mondial Paris Motor Show), le prototype qui a roulé à Spa-Francorchamps, dans la cadre de la manche d'European Le Mans Series, est exposé sur le stand K40. Juste à côté, une bouteille d'eau... contenant la totalité des émissions de la voiture. « Nous croyons que les courses d'endurance peuvent contribuer au développement durable et c'est pour cela que nous sommes impliqués sur l'hydrogène, qui offre de grandes opportunités que ce soit en matière de transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien, avec 0 émission. Si le prototype doit encore être développé pour la compétition automobile, notre intention est d'introduire une catégorie pour les voitures à hydrogène lors des 24 Heures du Mans 2024 » explique **Pierre Fillon**, Président de l'Automobile Club de l'Ouest.

Le public parisien manifeste son intérêt et sa curiosité pour la LMPH2G.

Episode 3 :

CRÉATION DE H24 RACING, 4 FÉVRIER 2019

L'Automobile Club de l'Ouest et GreenGT, rassemblées par la Joint Venture MissionH24, annoncent la création de l'écurie H24Racing. Cette équipe a pour vocation de lancer en endurance un prototype de course électrique-hydrogène. Il s'agit de l'une des étapes cruciales de MissionH24 : tester l'hydrogène dans différentes séries de l'endurance avant la création de la catégorie dédiée aux machines hydrogène aux 24 Heures du Mans 2024.

Une fois encore, l'ACO démontre que l'Endurance est un des meilleurs laboratoires technologiques, et notamment du développement durable.

Pierre Fillon, Président de l'ACO : « Avec H24 Racing, la collaboration entre l'ACO et GreenGT prend une dimension sportive et c'est une démonstration concrète de notre vision et de notre engagement pour rendre accessibles au plus grand nombre les avancées s'appliquant à cette énergie qu'est l'hydrogène. »

Episode 4 :

LE MANS, CIRCUIT BUGATTI, ASSISES DE L'AUTOMOBILE, 28 MARS 2019

Bertrand Piccard, grand témoin des Assises de l'Automobile, organisées par Ouest-France en partenariat avec l'ACO, souligne l'importance de l'Endurance et des 24 Heures du Mans dans le développement des mobilités du futur. Le Suisse a bouclé un tour du circuit Bugatti en passager de la LMPH2G.

« Le futur de l'automobile implique de réussir la transition écologique, explique le savant-explorateur. Nous devons remplacer quelque chose qui pollue par quelque chose de propre. Aujourd'hui, j'ai eu un plaisir immense à rouler sur le circuit du Mans dans un prototype hydrogène. On m'a même proposé de boire l'eau de l'échappement de la voiture. Les 24 Heures du Mans veulent engager en compétition des voitures hydrogènes, c'est fantastique ! Vous ferez ainsi le bien de l'humanité car la course est un fantastique vecteur d'incitation, d'imitation. »



Pour suivre MissionH24 et connaître les futurs épisodes



CONTACTS PRESSE MISSIONH24 - H24RACING :

Carole Capitaine & François Granet
presse@missionh24.fr

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST - Circuit des 24 Heures - CS21928 - 72019 Le Mans Cedex 2 -
Tel. : +33 (0)2 43 40 24 24 - Mail : aco@lemans.org

GREENGT Technologies SAS - Parc d'activités de Signes – BP 729 – 83870 Signes FRANCE
Tel. : +33 (0)1 45 00 01 60 - Mail : f.granet@greengt.fr

