

Le Musée des Rois de la Montagne à la rencontre d'un champion

La gelée matinale n'a pas entamé la motivation de Michael Rozand qui répondait présent au RDV fixé à 10h00 devant les locaux de Duby Auto en Haute-Savoie. Je retrouvais le Président de l'association des Rois de la montagne en train de décharger de nombreuses reliques qui emplissaient le coffre de sa voiture. Une voiture pas si anonyme que cela puisqu'il s'agit de celle du regretté Lionel Regal. Un détail qui en dit long sur la passion de Michael pour la course de côte. Ce dernier, excité à l'idée d'enfin rencontrer l'une de ses idoles de jeunesse se présentait les bras encombrés de photos, livres et autres miniatures. Après moult tentatives pour approcher Jean-Christian Duby accaparé par une activité professionnelle très dense, Michael concrétisait enfin son rêve de rencontrer le champion de France de la montagne en 1980 sur une redoutable Ford Escort MK 2 Zakspeed. L'occasion pour nous de mieux faire connaissance avec ce mordu de la côte qui déploie une énergie folle à entretenir la mémoire de cette discipline dite des seigneurs.



Photos et propos recueillis : Ingrid BARREAU

D'où te vient cette passion pour la course de côte ?

Il faut dire que contrairement à d'autres, je n'avais pas d'antécédents familiaux. Personne dans ma famille ne pilotait. Mais à l'âge de 3 ou 4 ans, j'ai accompagné mon père en spectateur pour assister aux courses de côte de Chanaz et Chamrousse. J'ai été de suite fasciné avec mon regard d'enfant par ces funambules qui roulaient à vive allure entre les arbres. Plus tard je devenais mécanicien de course, ce qui m'a permis d'être proche du milieu de la côte. Après des épreuves régionales, j'accompagnais des structures au championnat de France mais aussi sur des épreuves du championnat d'Europe. En 2021, je franchissais un autre cap, et pas des moindres, en prenant part à ma première course en tant que pilote. Après avoir fait mes armes sur une Norma CN puis en BRC CM, je poursuivais l'aventure en Formule Renault à partir de 2023.

Peux-tu nous parler de ton association ?

Elle a vraiment pris forme courant 2024, je souhaitais qu'elle porte le nom et l'identité visuelle des Rois de la Montagne qui fait référence au remarquable livre de Claude Maillard et Fernand Faivre. Après avoir obtenu l'aval des auteurs, je pouvais donner naissance à l'association, point de départ d'un projet qui me tenait à cœur depuis des années. Son but est d'entretenir la mémoire de la discipline à travers de nombreux objets, photos et miniatures. De nouveaux statuts sont en cours d'élaboration afin de faire monter en puissance le rayonnement de cette association. Nous sommes également à la recherche de fonds nous permettant d'accéder à un local de 150 m2 pour mettre en valeur notre collection.



Quel a été le point de départ de ce projet ?

Tout a commencé à partir d'une collection de miniatures, bien que la côte soit rarement mise en avant par les réducteurs. Un ami maquettiste a commencé à me réaliser des pièces uniques ; au fil du temps j'ai accumulé plus de 300 voitures au 1/18^{ème} retraçant les plus belles années de la côte qui pour moi se situent entre 1975 et 1990. Puis rapidement m'est venue l'idée de prendre contact avec les grands noms de la discipline pour faire dédicacer leurs voitures en modèle réduit. De nombreux pilotes ont été touchés par cette démarche comme Marcel Tarrès ou Jean-Louis Reboul pour ne citer qu'eux. Les pilotes se sont alors mis à m'offrir quelques reliques (casques, gants, morceau de carrosserie, archives, ...), d'autres ont même contribué financièrement à l'association. Dès lors, l'idée d'en faire un musée devenait une évidence. Pour ce projet j'ai reçu le soutien de Jean-Paul Calmus malheureusement disparu brutalement au début de ce mois. Ce dernier m'avait offert de nombreuses photos et documents tout en me faisant profiter de ses relations. Pour que notre collection soit complète, il nous faut faire encore près 300 à 400 miniatures, le but étant d'avoir toutes les voitures ayant marqué l'histoire de la discipline. Certains châssis étant uniques, nous devons avoir recours à la modélisation en 3D, ce qui demande beaucoup de travail et forcément aussi beaucoup d'argent.

Raconte-nous ta rencontre avec Jean-Christian Duby.

A 77 ans c'est un homme bien occupé par la gestion de ses activités, mais par l'intermédiaire de son neveu Jean-François Duby, nous avons enfin pu organiser une rencontre. J'étais encore très jeune quand je l'ai vu rouler, il était sur ses dernières années dans la discipline mais m'avait fasciné avec son incroyable attaque au volant d'une Ford Sierra RS 500 Eggenberger qui lui avait permis d'obtenir son titre de champion de France Groupe A en 1992. Derrière l'homme discret et peu bavard au premier abord, Jean-Christian fut dans un premier temps surpris de découvrir toutes les miniatures de ses voitures ainsi que les très belles photos encadrées retraçant diverses périodes de sa carrière. Après quelques minutes, ce pilote que je considère comme faisant partie des plus grands se replongeait peu à peu avec nous dans ses souvenirs et nous gratifiait de nombreuses anecdotes. Je n'ai pas vu ces deux heures d'entretien passer, qui se concluaient par une séance de dédicaces un peu spéciale. En effet Jean-Christian a tenu à personnaliser chaque signature en fonction de la photo ou la miniature que je lui présentais. J'étais aux anges et savourais chaque instant. Nous nous sommes déjà donné rendez-vous pour une autre rencontre.

Tu as déjà pu rencontrer de nombreux seigneurs de la côte, mais qui manque à ton palmarès ?

Hélas, il y a déjà tous ceux disparus comme Nani Nerguti, Christian Debias ou Marc Regal. J'ai cependant un lien très étroit avec la famille Regal, Lionel (décédé à la course de côte de Saint-Ursanne en 2010) me manque et je sais qu'il aurait été enthousiasmé par notre projet de musée. C'était un ardent défenseur de la course de côte, surtout de son âge d'or. Un âge d'or qui allait de pair avec un état d'esprit que représentait bien des pilotes comme Roger Damaisin. Heureusement beaucoup sont encore là et j'œuvre chaque jour pour organiser des rencontres avec Anne Baverey, Jacques Alméras en encore Gérard Dillmann.



Quelques semaines après l'édition 2024 du Salon International de l'Automobile de Genève, les organisateurs jetaient définitivement l'éponge. Un coup de tonnerre tant l'évènement genevois semblait incontournable dans l'univers automobile. Cela n'était pas sans impact pour Palexpo dont les immenses infrastructures s'étaient développées au fil des années autour du salon. Afin de combler ce vide, la section Genevoise de l'Union Professionnelle Suisse de l'Automobile (UPSA-GE) et la direction de Palexpo ont décidé de proposer une nouvelle manifestation qui rassemble l'ensemble des concessionnaires romands. Baptisé AutoXpérience, ce salon, qui s'est tenu sur un format réduit à 3 jours du 7 au 9 mars exposait plus de 200 véhicules de 36 constructeurs dans la Halle 1. La Halle 2 était quant à elle dédiée aux visiteurs qui souhaitaient essayer une sélection d'une soixantaine de véhicules hybrides et électriques mis à disposition par les concessionnaires.



Thierry Bolle, vice-président de l'UPSA section Genève et Claude Membrez directeur Général de Palexpo ont souhaité que tous les exposants soient à la même enseigne. Fini les stands ostentatoires, ici les différentes marques disposent de la même visibilité, aussi simple qu'épurée. Dans l'esprit, nous ne sommes pas si loin des origines du salon de l'automobile qui se tenait à Plainpalais en 1905. Faut-il y voir un signe de renaissance ? En tout cas Thierry Bolle et Claude Membrez tiennent un discours clair, ce n'est pas un salon international des marques, mais bien un évènement local destiné aux concessionnaires, et se gardent bien de toute comparaison par humilité. De plus leurs ambitions sont modestes, l'édition 2025 d'AutoXpérience vise les 10 000 visiteurs qui représentent un seuil de rentabilité par rapport aux investissements. Si cette manifestation n'a pas permis de découvrir de grandes avant-premières, trois marques, Toyota, Honda et Volvo



ont cependant présenté au public des modèles fraîchement lancés. Toyota, avec l'Urban Cruiser 2, propose un SUV compact électrique qui ambitionne de venir concurrencer les Renault 4 et Peugeot e-2008. Développé en commun avec le Suzuki eVitara, le Toyota Urban Cruiser se dote de batteries LFP plus économiques mais moins performantes. Un choix assumé au regard de l'usage urbain du véhicule. Deux puissances sont proposées 144 ch. et 174 ch. avec des batteries de respectivement 49 kWh et 61 kWh. Autre concurrent du Toyota, le

Honda HR-V e:HEV mettait surtout l'accent sur de subtiles mises à jour esthétiques extérieures et intérieures. La motorisation s'articule toujours autour du même quatre cylindres 1.5 à cycle Atkinson de 107 ch. accouplé à deux moteurs électriques pour une puissance cumulée de 131 ch. Volvo voyait plus grand avec les nouveautés de la gamme 90 notamment l'ES90 qui allie l'élégance raffinée d'une berline, l'adaptabilité d'un coupé et l'espace intérieur et la position de

conduite élevée d'un SUV. Mais surtout grâce à la technologie 800 volts, l'ES90 peut gagner jusqu'à 300 kilomètres d'autonomie en seulement 10 minutes de charge sur une borne de recharge rapide de 350 kW et parcourir jusqu'à 700 kilomètres. Au-delà de ces trois grandes nouveautés, nous avons pu découvrir dans les allées d'AutoXpérience la nouvelle Fiat Grande Panda disponible en hybride ou électrique ainsi que l'atypique DS N°8 au style très particulier. Seuls AMG et Maserati représentaient les marques de prestige sportives. Souhaitons à cette manifestation de trouver sa vitesse de croisière et de nous permettre de revivre des émotions automobiles dans les allées de Palexpo.

ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS : Ingrid BARREAU



Renault Filante Record –Un hommage aux Renault des records

Renault pioche une fois de plus dans son patrimoine pour nous proposer un concept-car pour le moins original. Pesant moins de 1 000 kg, la monoplace électrique Renault Filante Record dispose d'un châssis qui fait largement appel au carbone, mais aussi au Scalmalloy, un alliage léger à haute résistance composé d'aluminium, de magnésium et de scandium produit par impression 3D.

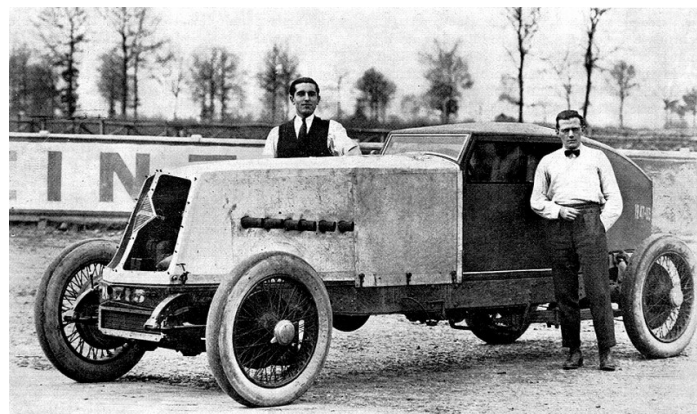


Les dimensions de la Renault Filante Record sont atypiques avec 5,12 mètres de long et 1,19 mètre de haut. Côté motorisation, c'est bien moins glamour, puisque cette étonnante voiture fait appel à une batterie de 87 kWh que l'on retrouve sur un banal Scenic E-Tech Electric. Visuellement, Renault Filante Record ne peut nier sa filiation avec la 40 CV des Records de 1925.

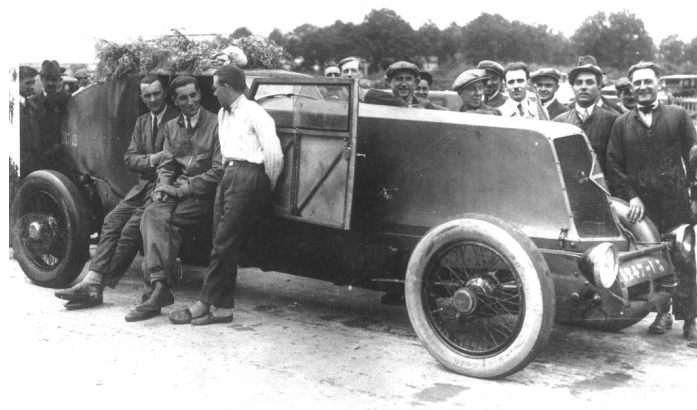


Cependant, la marque au losange a également puisé son inspiration dans deux autres modèles emblématiques de son histoire : le toit du concept s'inspire en effet de celui de la Nervasport des Records de 1934 et le nom de Filante est emprunté à la monoplace à turbine l'Etoile Filante de 1956. Avec ce concept, Renault vise clairement de nouveaux records d'autonomie plus en phase avec son siècle. L'occasion pour nous de nous replonger dans l'histoire de ces inspiratrices, faiseuses de records. La 40 CV des Records de 1925 était une dérivée à carrosserie effilée et à largeur réduite de la Renault NM 40 CV de série propulsée par un moteur 6 cylindres en ligne de 9118cc. Ce dernier était le plus puissant de la gamme à l'époque. Avec ses 3 carburateurs double corps, le bloc délivrait 150 chevaux et permettait à la voiture d'atteindre une vitesse de pointe de plus de 200 km/h. C'est

François Repusseau en compagnie de son épouse qui apportait ses premières lettres de noblesse à la 40 CV en s'imposant au rallye Monte-Carlo en 1925, mais dans une version encore très proche de la série.



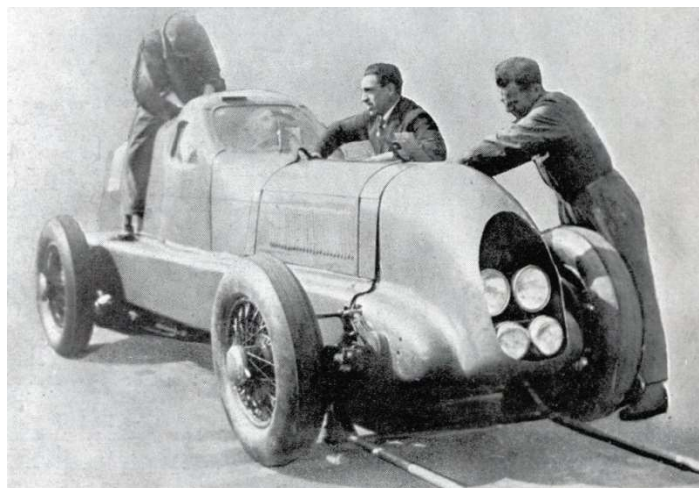
C'est à partir de mars de la même année que la version spécifique 40 CV des Records prenait le relais et enchainait records sur records. En mars, la voiture permettait d'établir celui des 500 km, puis celui des 3 heures (536,659 km). En mai, les ingénieurs/pilotes J.-A. Garfield et R. Plessier abaissaient ceux des 3 heures, des 500 km et des 500 miles.



Mais rapidement, Renault partait en chasse de tous les records compris entre 500 et 4000 km (dont les 1000 et 2000 miles, 2000 et 3000 km) avec succès. La 40 CV des Records allait se distinguer une nouvelle fois en 1926 aux 24 h. de Montlhéry en établissant un record du monde de distance avec 4167,578 km à 173,649 km/h de moyenne.

En 1934, Louis Renault décide d'étoffer le palmarès du constructeur. La marque s'aligne cette fois avec la Nervasport des Records motorisée par un moteur 8 cylindres en ligne de 4825cc. issu des Nervasport et Nervastella. Bien que ce bloc ne délivre que 108 ch. il permet à la Nervasport des Records de s'adjuger pas moins de neuf records internationaux et trois records du

monde, dont celui des 48 heures avec 8 037 km effectués à la moyenne de 167,445 km/h.

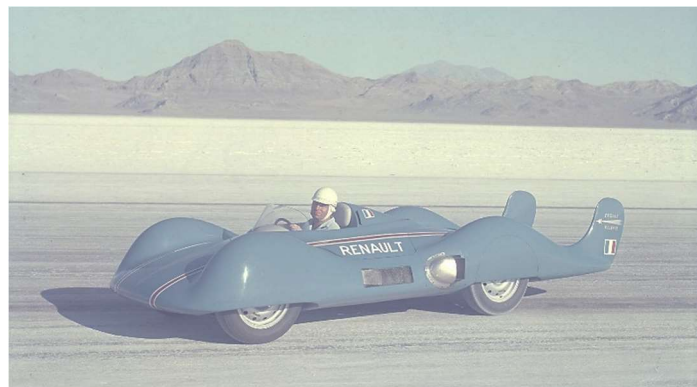


La puissance modeste est compensée par une ligne très aérodynamique issue de l'aéronautique. Le cockpit de la Nervasport s'inspire en effet des avions Caudron, propriété de la marque Renault depuis 1933.



La similitude avec la verrière du Caudron-Renault Simoun C630 est d'ailleurs frappante. Il faudra attendre plus de 20 ans pour voir Renault proposer une voiture dédiée aux records. Entretemps, la guerre a eu un impact fort sur le devenir de la marque de Boulogne-Billancourt. Après le décès mystérieux de Louis Renault, le constructeur passait sous le contrôle de l'État et se voyait dans un premier temps contraint de produire des petites cylindrées dans le cadre du plan Pons. A cette période, la pénurie de matières premières et la reconstruction laissaient peu de place au sport automobile ou à la chasse aux records. Mais au milieu des années 50, la France reprenait des couleurs et incitait la Régie à présenter en 1956 l'Etoile Filante. Cette voiture produite à 2 exemplaires se démarque radicalement des produits de la gamme. Contrairement aux 40 CV et Nervasport des Records, l'Etoile Filante ne fait appel à aucun élément de série. On doit sa ligne très futuriste au concepteur-designer et motoriste Fernand Picard. La voiture est propulsée par une turbine à gaz Turbomeca Turmo I qui délivre 270 chevaux à 28000 tr/min. Développée par l'ingénieur

motoriste Albert Lory, cette turbine était initialement prévue pour un avion expérimental.



Après des essais concluants à Monthléry (si l'on excepte quelques soucis mineurs de suspension), l'Etoile Filante prenait la direction des États-Unis. L'objectif de Renault était d'inscrire son nom au palmarès du Grand Lac Salé de Bonneville dans l'Utah, véritable temple mondial de la vitesse. Derrière cette démarche ambitieuse, rappelons que la marque tente depuis le début des années 50 une percée sur le marché américain avec la 4CV, pour concurrencer la VW Coccinelle qui domine le créneau des petites cylindrées.

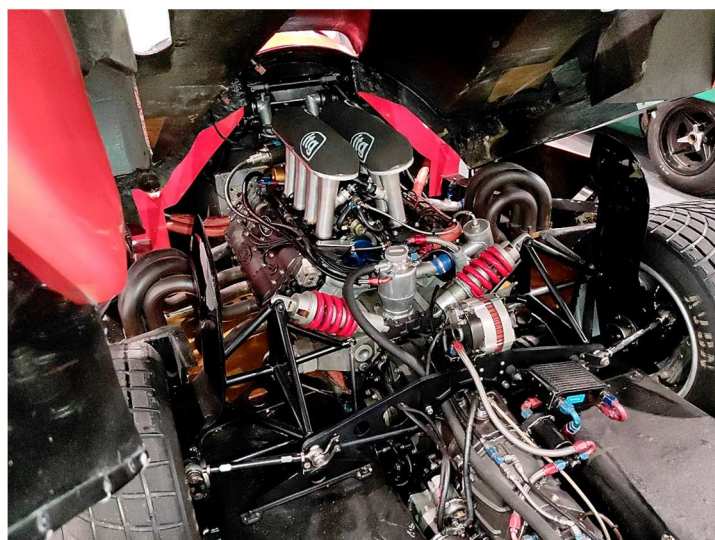
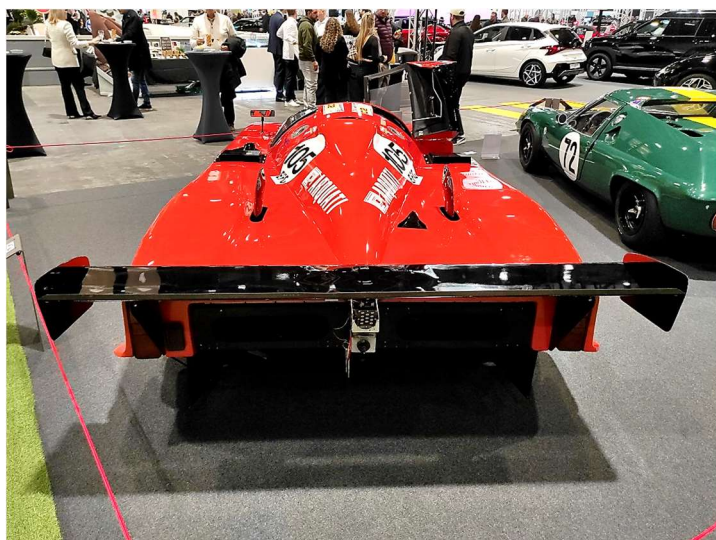


En septembre 1956, c'est à Jean Hébert que revient l'honneur de piloter l'Etoile Filante sur le Grand Lac Salé. Après des tentatives infructueuses, les ingénieurs apportent quelques modifications qui vont finalement permettre de battre 4 records mondiaux de vitesse dans la catégorie des voitures à turbine de moins de 1000 kg. : celui du kilomètre lancé (à 306,905 km/h), des 5 kilomètres (308,853 km/h), du mile (307,681 km/h) et celui des 5 miles (300,400 km/h). Les deux premières marques restent en 2025 toujours au crédit de l'Etoile Filante.

ARTICLE : Jean-François DUBY
PHOTOS : Renault Media

ADA 02B – La magicienne d'OZ

En marge du salon AutoXpérience de Genève qui s'est tenu du 7 au 9 mars, le stand du Concours d'Elégance Suisse exposait une ADA 02B de 1987. Cette voiture de course fut développée par ADA Engineering, une écurie britannique fondée par Leon Smith, Gerard Sauer et Woody Harris en 1977. Après avoir aligné en endurance une Gebhardt JC843, l'écurie à présent dirigée par Chris Crawford et Ian Harrower (pilote aux 11 participations aux 24 h. du Mans) décide de développer leur propre voiture avec l'aide du designer de Fittipaldi, Ricardo Divila. Ainsi, en juillet 1987, le team présente l'ADA 02 qui repose sur un châssis monocoque en nid d'abeille aluminium et une carrosserie en carbone kevlar donné pour moins de 800 kg. L'ensemble est motorisé par un V8 Ford Cosworth DFL de 3,3 litres de plus de 500 ch. accouplé à une boîte Hewland à 5 rapports. La voiture s'aligne pour la première fois aux 1 000 kilomètres de Brands Hatch en catégorie C2 du Championnat du monde des voitures de sport. Une coquille dans le programme officiel présente la nouvelle venue comme l'ADA OZ au lieu 02. L'ADA 02 pilotée par Tiff Needell et Ian Harrower se classe 10^{ème} aux qualifications puis se montre performante et rapide en course avant de devoir renoncer au 90^{ème} tour sur un problème de direction. La voiture récolte une victoire dès sa deuxième apparition lors d'une manche de Supercup du Nürburgring (hors championnat du monde). Mais lors des 500 kilomètres de Kyalami, le pilote sud-africain Mike Briggs (associé au Suisse Mario Hytten) perdait le contrôle de l'ADA et venait percuter violemment les barrières de sécurité. Passablement endommagée, l'ADA 02 allait connaître une longue restauration durant l'année 1988 dans les ateliers de March Engineering. Cette restauration poussait ADA Engineering à accélérer le développement de l'ADA 03 pour la saison 88. L'ADA 02 faisait son retour en 1989 avec un nouveau patronyme, celui d'ADA 02B lors d'une manche de Supercup à Silverstone. Pilotée par Paul Stott, l'ADA 02B se classait en 9^{ème} place et la 3^{ème} en catégorie C2 derrière deux Spice SE89C. Ce châssis se destinait surtout aux 24 h. du Mans. En 1989 le trio britannique Ian Harrower, Laurence Bristow et Colin Pool devait renoncer dès le 14^{ème} tour sur problème moteur, non sans s'être fait remarquer en perdant par deux fois une portière droite. Pour l'édition 1990, l'ADA 02B parvenait à tenir 164 tours avant de renoncer alors qu'elle faisait jeu égal avec les voitures de tête. Une rupture de suspension entraînait un tête-à-queue immobilisant définitivement la voiture. Ian Harrower faisait alors équipe avec Jerry Mahony et John Sheldon. Ce dernier était un miraculé d'un terrible accident à haute vitesse au Mans en 1984 qui lui avait laissé de nombreuses brûlures et avait causé le décès d'un commissaire de piste.



Auparavant, l'ADA 02B s'était alignée en BRDC et en British C2 Championship. En 1989, le duo Paul Stott et Colin Pool décrochaient la 2^{ème} place à Brand Hatch et à Donington. Paul Stott décrochait une nouvelle 2^{ème} place à Oulton Park mais cette fois avec William Wykeham. Bien que très performante sur l'ensemble de la saison, l'ADA subissait la domination des Spice SE89C. En 1990, après avoir commencé la saison avec un moteur V6 Bonner (première des deux manches à Donington et à Silverstone), l'ADA retrouvait un bloc V8 Cosworth pour le reste de la saison lui permettant de s'illustrer par trois fois. Une première fois avec une 3^{ème} place à Brand Hatch décrochée par Tony Trevor et Leif Lindström derrière les deux intouchables Spice. La SE88C de John Churchill et David Coyne victorieuse et la SE89C de Richard Piper et Mike Youles deuxième. Notons qu'à cette occasion, l'ADA était équipée d'un V8 porté à 3,9 litres. A Thruxton pour une manche du British C2 Championship, l'ADA 02C retrouvait son 3,3 litres qui lui permettait de s'imposer avec Tony Trevor et l'Autrichien Friedrich Glatz inscrit sous le pseudonyme « Pierre Chauvet » (Friedrich Glatz est connu pour s'être aligné sous de nombreux pseudonymes, dont celui d'Umberto Calvo). L'Autrichien trouvait la mort à Most en 2002 lors d'une course de l'EuroBOSS au volant d'une F1 Arrows Footwork FA17 de 1996. Enfin, en septembre, à Donington pour la deuxième manche, le châssis s'imposait à nouveau avec le bloc 3,9 litres. et une nouvelle livrée jaune toujours avec le duo Tony Trevor et « Pierre Chauvet ». L'auto était alignée le même mois au World Challenge Tampa, une épreuve comptant pour le championnat IMSA. Inscrite en catégorie GTP, l'ADA 02B accueillait un V8 DFZ de 3,5 litres. « Pierre Chauvet » était contraint à l'abandon suite à un accident, mais se voyait quand même classé 16^{ème}.

L'année 1990 fut marquée par de nombreuses modifications de moteurs. Le V8 fut parfois abandonné au profit du V6 5,8 litres Bonner. Ce bloc, développé en Nouvelle-Zélande spécifiquement pour l'ADA 02B par Bonner Aéronautique, ambitionnait de réduire la consommation de carburant tout en assurant à l'ADA un seuil élevé de performance. Ce bloc se montrait particulièrement vélocé et prometteur. A Donington la voiture survolait la concurrence en réalisant la pole, mais devait renoncer au 18^{ème} tour à cause d'une panne d'embrayage. La course suivante à Silverstone se soldait par un retrait avant les qualifications suite à un problème de soupapes. Ce bloc unique fait partie intégrante du châssis et est interchangeable avec le V8.



A l'issue de la saison 90, l'ADA 02B entrait dans une longue période d'inactivité en Angleterre avant que l'avènement des courses historiques la ramène sur le devant de la scène en 2006. En 2012, la voiture reçoit une profonde révision par la société Esprit Compétition aux abords du Circuit Paul Ricard. Depuis 2015, l'ADA s'est alignée très régulièrement sur les épreuves de Peter Auto avec un certain succès. Bien aidée par sa rapidité et sa fiabilité, la 02B permettait à ses pilotes de décrocher plusieurs podiums et victoires en catégorie C2.

ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS : Jean-François DUBY (en piste) et Ingrid BARREAU (au salon)

Robinson dans la cour des grands avec le nouvel R88

Le fabricant américain de petits hélicoptères, Robinson n'a pas manqué de susciter l'intérêt des nombreux journalistes et visiteurs du salon Verticon de Dallas qui s'est tenu du 10 au 13 mars avec le R88. Présenté sous la forme d'une maquette dépourvue de sa poutre de queue et de son empennage, ce nouvel aéronef s'inscrit dans la continuité des modèles R22, R44 et R66. Cependant, le R88 se démarque des modèles précédents par sa taille. Robinson vient en effet jouer à présent dans la cour des grands avec un appareil capable de transporter de 5 à 8 passagers suivant la configuration et le niveau de confort choisi par les clients. Robinson a clairement en ligne de mire les stars du marché que sont le Bell 407, l'Airbus H125 ou l'Agusta Westland 119 Koala. Le R88 revendique une charge utile de 1 270 kg et une distance franchissable de 560 km pour 3h30 d'autonomie. Pour prétendre à de telles performances, Robinson fait appel à une turbine Arriel 2W fournie par son nouveau partenaire, le motoriste français Safran. La turbine Safran Arriel 2W développe 950 chevaux, une puissance plus de trois fois plus élevée que ce que proposait Rolls-Royce jusqu'ici sur la gamme R66. Le premier vol du prototype est annoncé pour la fin de l'année et une certification est espérée aux États-Unis et en Europe au plus tard d'ici fin 2027. Avec cette montée en gamme, Robinson se donne des ambitions pour venir perturber l'ordre établi dans un créneau très concurrentiel.

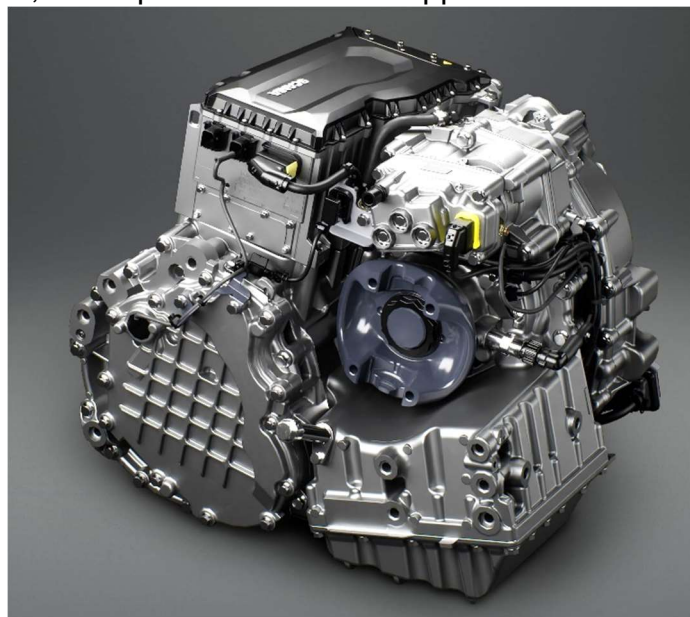


ARTICLE : Jean-François DUBY

PHOTOS : Robinson Helicopter Company

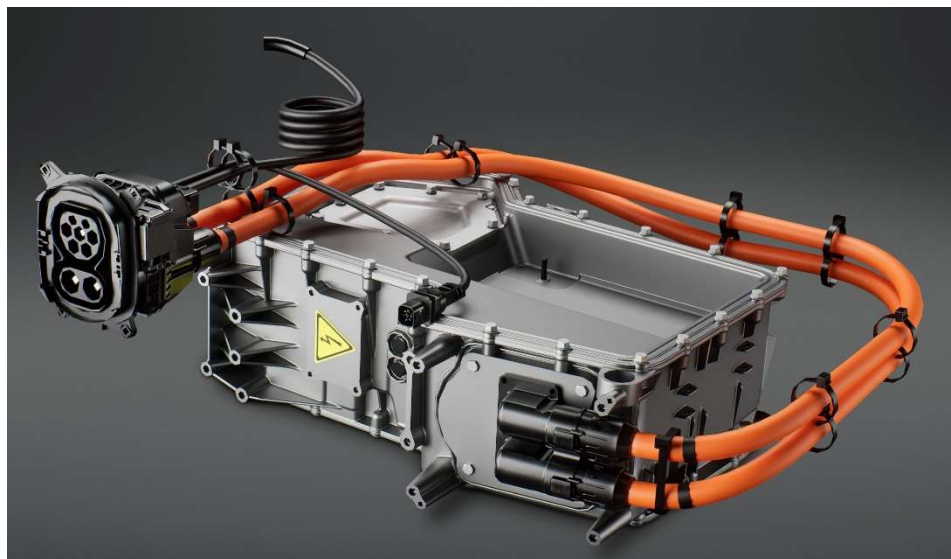


Scania enrichit son offre de bus électriques avec de nouvelles options de motorisation électrique, de batterie et de charge. Ces nouvelles options sont entièrement adaptées à la plateforme des bus électriques de l'entreprise. Quatre options de puissance sont désormais disponibles, ainsi qu'une boîte de vitesses intégrée à deux ou quatre rapports, offrant une combinaison impressionnante de performances et d'efficacité accrues et de flexibilité. A l'arrière du bus, une option de batterie supplémentaire a été ajoutée, couplée à une interface qui accélère la charge. Scania franchit aujourd'hui une nouvelle étape importante dans son offre de mobilité électrique, en lançant une offre de motorisation électrique étendue. Le client peut désormais choisir entre quatre options de puissance différentes : 240 kW, 270 kW, 300 kW et 330 kW. Il existe également une boîte de vitesses à deux ou quatre rapports, qui améliore l'efficacité énergétique du bus ainsi que sa capacité au démarrage et à l'accélération, lui permettant de s'insérer en douceur et efficacement même dans des conditions difficiles en montagne et en charge. Scania introduit également une option de pack de trois batteries avec 312 kWh, ainsi qu'une deuxième interface de charge à l'arrière du bus, qui donne aux clients la possibilité de configurer eux-mêmes ou, avec l'aide de Scania, l'usage en fonction des contraintes.



L'interface arrière est disponible pour une puissance de charge plus élevée de 325 kW avec jusqu'à 500 A, par rapport aux 130 kW de la position de charge avant actuelle avec jusqu'à 200 A de puissance de charge. Cette puissance plus élevée réduit considérablement le temps de charge, augmentant ainsi la disponibilité du bus lors de son exploitation. Ces nouveaux modules de la chaîne cinématique sont conformes à la nouvelle législation en matière de cybersécurité. Il ne s'agit cependant pas simplement d'un moteur ou d'un générateur, mais d'un dispositif d'entraînement compact complet, composé d'un moteur électrique, d'un onduleur, d'une boîte de vitesses et d'un système d'huile. Le moteur transforme l'énergie électrique stockée dans la batterie en énergie mécanique, créant ainsi un couple, tandis que

l'onduleur transforme la tension continue de la batterie en un courant alternatif triphasé. Cette puissance convertie est ensuite transmise à la machine électrique, lui permettant de contrôler et d'ajuster efficacement la vitesse et le couple. Il existe également un système d'huile unique avec deux pompes, qui refroidit le module électrique et lubrifie la boîte de vitesses. « Nous savons que les opérateurs de bus sont confrontés à des contraintes de concurrence pour se conformer aux réglementations sur les émissions



tout en s'efforçant de répondre aux exigences spécifiques de l'exploitation électrique. Les besoins en énergie, la flexibilité, le temps de charge, l'efficacité énergétique et l'autonomie opérationnelle sont des facteurs clés », explique Anna Stållberg, responsable des solutions urbaines pour le transport de personnes chez Scania Group. Elle rajoute : « Les nouvelles options de machine électrique, de batterie et de charge ont été développées et sont introduites en tenant compte des défis de nos clients et répondent à leurs objectifs de durabilité et aux nôtres. »