

Record / Véhicule électrique

UN EQUIPAGE DE 3 PILOTES BAT, EN 63H35, LE RECORD DE LA TRAVERSEE DE L'EUROPE EN VOITURE ÉLECTRIQUE

Une voiture électrique peut-elle être aussi rapide qu'un véhicule thermique ?



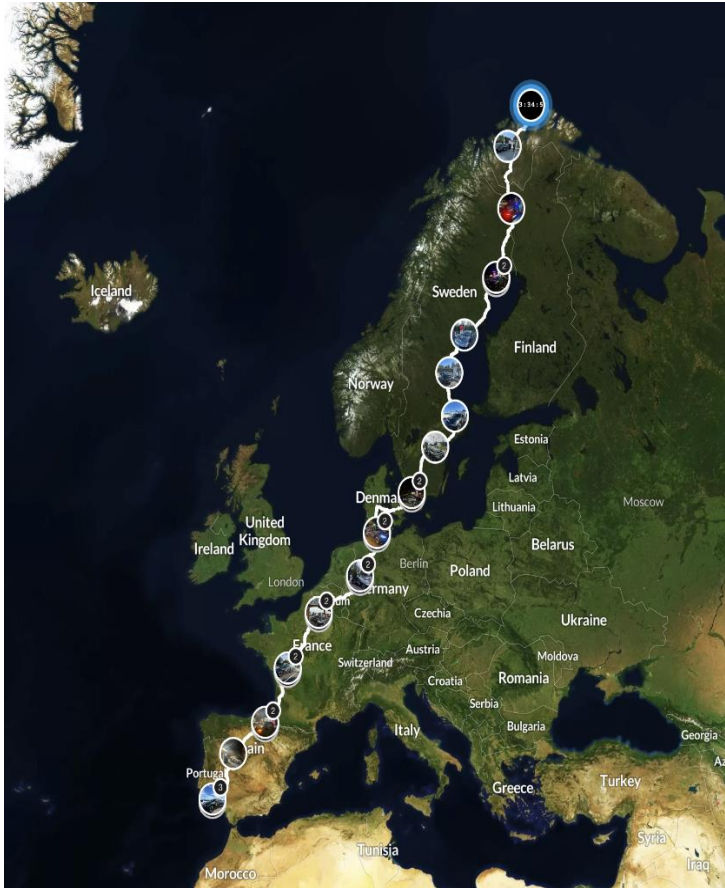
Un équipage de 3 pilotes - Alexandre Homberger et Jean-Christophe Gigniac, fondateurs de la chaîne YouTube « La Chaîne EV », dédiée à la voiture électrique ; accompagnés de Charles Rivoire, fondateur de Weelyke.fr et ve-formation.fr - a réussi à rallier le sud-ouest du Portugal au Cap Nord en Norvège, au volant d'une Hyundai Ioniq 6, en un temps de 63h35, pulvérisant ainsi l'ancien record de 70h49 établi en 2021 par une Tesla Model 3.

Alexandre Homberger, Jean-Christophe Gigniac et Charles Rivoire étaient lassés de voir des reportages négatifs relatant de longs trajets en voiture électrique, rendus sans fin du fait des nombreux arrêts nécessaires pour recharger la batterie, et qu'ils jugeaient à mille lieues de leurs expériences personnelles.

Pour lutter contre ces idées reçues, ils ont décidé de se frotter à un challenge de taille : parcourir plus de 5 500 km, du Cap Saint Vincent au Portugal jusqu'au Cap Nord en Norvège, le plus rapidement possible mais tout en respectant les limitations de vitesse, afin de battre un record datant de 2021, établi au volant d'une Tesla Model 3 utilisant exclusivement les superchargeurs de la marque américaine. **Un double objectif à la clef : prouver qu'il est possible d'effectuer de très longs trajets dans un véhicule à batterie et démontrer que ce trajet est réalisable même avec une voiture non badgée Tesla, tant le réseau de recharge s'est amélioré durant ces dernières années.**

« De nombreux reportages comparant les véhicules électriques et thermiques ne font en réalité que tirer à boulets rouges contre le thermique. Avec ce challenge, nous avons voulu démontrer que oui, il est possible de faire de longues distances en électrique, sans accroître démesurément le temps de parcours : au total, on a rechargé 5h55 seulement, pour parcourir 5 500 km. », commente Jean-Christophe Gigniac.

9 pays traversés en un temps record



L'expédition a donc débuté le vendredi 15 septembre dernier à 18h, heure française, du Portugal. Les 3 conducteurs se sont ensuite relayés à chaque arrêt, pour arriver jusqu'au Cap Nord, en Norvège, à 9h35 le lundi suivant.

Il aura fallu **23 recharges en tout, d'une moyenne de 15 minutes chacune, pour parcourir les 5 665km du trajet prévu en 63h35, soit avec plus de 7h d'avance sur le précédent record.**

9 pays ont été visités : le Portugal, l'Espagne, la France, la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, la Suède, la Finlande et enfin, la Norvège.

Les 3 compères ont scrupuleusement respecté les limitations de vitesse, comme en attestent les données d'un boîtier télématique Geotab installé dans la voiture pour l'occasion.

Sur les portions d'autoroute à vitesses libres allemandes, la Ioniq 6 a pu rouler à une moyenne de 160km/h, faisant même une pointe à 191km/h. Enfin, le chauffage était réglé à 23°C. *“Nous n'avons pas du tout fait d'écoconduite, bien au contraire : nous avons veillé à toujours être à la vitesse maximale autorisée, dans les meilleures conditions de confort”* précise Charles. *“Contrairement aux idées reçues, les équipements d'une voiture électrique, comme les phares, la radio ou encore les essuie-glaces n'affectent en rien l'autonomie, leurs consommations électriques sont insignifiantes. Seul le chauffage peut réduire l'envergure du véhicule, mais beaucoup moins qu'on ne le pense. Même avec des températures proches de zéro, notre Hyundai Ioniq 6, pourtant dépourvue de pompe à chaleur, avait les kilomètres sans broncher”* confirme Alexandre.

Une thermique ne ferait-elle pas mieux ?

Quels enseignements en tirent les conducteurs ? *“Je pense sincèrement qu'il serait très difficile de faire mieux, même avec un véhicule thermique”* avoue Alexandre.

En effet, si la Hyundai Ioniq 6 a obligé ses passagers à procéder à plusieurs arrêts pour remettre sa batterie à niveau, ceux-ci étaient les bienvenus. *“Très rapidement, le corps atteint ses limites. Les pauses recharge duraient 15 minutes en moyenne. C'est vraiment très rapide. Nous avions à peine le temps de manger un bout, voire de simplement se détendre et s'étirer, qu'il fallait déjà repartir. Après 16h de route, les organismes étaient déjà mis à rude épreuve”* affirme Jean-Christophe. *“Si une voiture à essence*

impose naturellement moins d'arrêts, de par sa plus grande autonomie, il me paraît difficilement concevable de parcourir autant de kilomètres sans faire des pauses toutes les 2 ou 3 heures”, ajoute Charles.

Selon eux, si techniquement une voiture thermique ne nécessiterait qu'1h30 pour effectuer les pleins de carburant nécessaires pour couvrir cette distance, ce temps de pause serait beaucoup trop faible pour que les participants puissent arriver à destination en toute sécurité.

C'est d'ailleurs ce qui ressort d'une étude Vinci¹ : 80 % des conducteurs font des pauses lors des longs trajets et un peu moins de 50 % de ses pauses durent plus de 20 minutes. Dans ces conditions, la durée d'un trajet en voiture électrique est équivalente à celle en voiture thermique, la première pouvant être rechargée de façon “masquée” pendant la halte. La plupart des véhicules modernes sont en effet capables de reprendre la route après avoir été branchés entre 18 et 35 minutes.

Le secret de ce record ? Une bonne préparation et une voiture taillée pour la route



Alexandre, Jean-Christophe et Charles ne se sont pas lancés dans cette aventure sans un minimum de préparation. *“Nous avons planifié toutes nos recharges avant le départ, pour ne pas être pris au dépourvu. Mais nous n’avons pas cherché à les optimiser à outrance. Nous avons privilégié la sécurité, en visant des stations de recharge connues, pour simplifier les arrêts. Nous sommes souvent arrivés sur place à plus de 20 % de batterie, car nous préférons toujours garder un minimum de marge”* déclare Alexandre. *“L'autonomie de la voiture n'a jamais été un élément de stress pendant tout notre trajet. Cela faisait des étapes de 250 km en moyenne et c'était bien suffisant pour avoir envie de laisser le volant au conducteur suivant”* ajoute Charles.

Mais cette réussite doit aussi beaucoup au véhicule utilisé. *“La Hyundai Ioniq 6 était pour nous la meilleure prétendante pour ce record. Aérodynamique, elle consomme peu d'électricité, même à grande vitesse. Et surtout, sa plateforme 800V lui permet des recharges ultra rapides, de l'ordre de 18 minutes*

¹ <https://fondation.vinci-autoroutes.com/fr/presse/conduite-responsable-sur-la-route/20-des-longs-trajets-sont-effectues-sans-aucun-arret/>

pour retrouver un niveau de batterie à 80 %. Efficience et charge rapide, c'est vers ce modèle que tous les constructeurs devraient se tourner... Inutile de proposer des batteries gigantesques pour se déplacer rapidement en voiture électrique, notre monture le confirme !” affirme Jean-Christophe.

Il complète : *“Cette voiture est aujourd’hui la meilleure pour les longs trajets, mais nous espérons qu’elle soit la norme dans quelques années”*. Quant à Alexandre, il ajoute : *“la voiture bénéficie d’autres atouts non négligeables qui nous ont aidés dans cette aventure, comme par exemple une grande habitabilité pour pouvoir y dormir confortablement lors des rotations, ou encore une prise 220v sous la banquette arrière pour recharger les équipements nécessaires à l’aventure, comme les batteries des caméras, ordinateurs et autres téléphones portables”*.

Une aventure suivie par de nombreux internautes

Alexandre, Jean-Christophe et Charles étaient peut-être seuls dans le véhicule, mais ils étaient suivis par de nombreux internautes, que ce soit sur leurs comptes Instagram respectifs, via des stories et des “Lives” improvisés, ou encore via leur compte Polarstep, sur lequel ils ont décrit leur avancée en temps réel.

L’arrivée au Cap Nord a même fait l’objet d’une diffusion en direct sur Instagram (visible sur la plateforme en replay), alors suivie par plus de 400 viewers. L’aventure fera d’ailleurs l’objet d’une vidéo à paraître ce mercredi 4 octobre sur la chaîne YouTube “La Chaîne EV”, il sera possible d’y accéder par le lien suivant : https://www.youtube.com/watch?v=ov_AMzxQfAw.

Pour résumer

Le trajet :

- Distance : 5 665 km
- Durée : 63h34m59s
- Consommation moyenne : 17,9kWh/100km
- 9 pays traversés
- 23 arrêts recharge

La voiture

- Hyundai Ioniq 6 RWD
- Batterie : 77kWh
- Version : Intuitive (entrée de gamme)
- Chauffage par pompe à chaleur : non
- Prix : environ 47 400€

Les conducteurs

- Alexandre Homberger : cofondateur de la chaîne YouTube “La Chaîne EV”
- Jean-Christophe Gigniac : cofondateur de la chaîne YouTube “La Chaîne EV”
- Charles Rivoire : fondateur de ve-formation.fr, un site de formation en ligne pour maîtriser la voiture électrique et son écosystème

Les adresses & liens :

- Cap Saint Vincent, Portugal : <https://bit.ly/3Zy5m9i>
- Cap Nord, Norvège : <https://bit.ly/456sGfa>
- Site “LaChaineEV” : <https://www.lachaineev.fr>

- Chaine Youtube “LaChaineEV” : <https://www.youtube.com/c/lachaineev>
- Compte Instagram “LaChaineEV” : <https://www.instagram.com/lachaineev/>
- Site “Weelyke” : <http://www.ve-formation.fr/>
- Compte Instagram “Weelyke” : <https://www.instagram.com/weelyke/>
- Polarstep : <https://www.polarsteps.com/lachaineev/8849545-electric-trains-european>

Pack photos

Un pack de photos est disponible à cette adresse : <https://bit.ly/3PEAZcJ>

A propos de « La Chaîne EV »

Lancée en 2021 par Alexandre HOMBERGER et Jean-Christophe GIGNIAC, « La Chaîne EV » s’est donné pour mission de présenter des modèles de véhicules électriques et de faire des essais de consommation.

Retrouvez « La Chaîne EV » sur :

YouTube : <https://www.youtube.com/@LaChaineEV/>

Instagram : <https://www.instagram.com/lachaineev/>

Facebook : <https://www.facebook.com/lachaineev/>

LinkedIn : <https://www.linkedin.com/company/lachaineev/>

Discord : <https://discord.com/invite/nvyczjpjyn>

