

NOUVEAUTÉ TOYOTA PRIUS



DEUX
NUMÉROS
POUR LE PRIX D'UN

Le Moniteur

WWW.MONITEURAUTOMOBILE.BE

AUTOMOBILE



5,99 €
30 novembre 2022
MA 1788

Miles
+ SUPPLÉMENT
LIFESTYLE GRATUIT
MILES
B4 PAGES DE LUXE



MATCH: 2 SUV TURBULENTS HYUNDAI KONA N VS VOLKSWAGEN T-ROC R

NOUS Y ÉTIIONS!
e-RALLYE MONTE CARLO



AVANT-PREMIÈRE
FORD RANGER RAPTOR



ESSAI EXCLUSIF
FERRARI 296 GTS



ESSAIS DÉTAILLÉS:
TOYOTA bZ4X AWDi &
NISSAN X-TRAIL e-POWER e-4ORCE



UN DÉFI... DIFFÉRENT,

Le Rallye Monte-Carlo, en WRC, est l'une des épreuves les plus emblématiques du sport automobile. La renommée de la classique hivernale a-t-elle un impact sur sa variante réservée aux voitures électriques? Nous avons voulu le savoir en intégrant l'équipe de l'importateur belge de Volkswagen. Texte: Iwan Kneuts Photos: Ken Divjak, ACM Philippe Magoni et Jean-Marc Follete



M

ardi 25 octobre. Grâce au TGV, nous rejoignons dans le Sud de la France l'équipe partie la veille d'Erps-Kwerps en direction de Valence, où démarre mercredi le sixième E-Rallye Monte-Carlo. Ce «team» est composé des quatre voitures engagées par l'importateur belge de Volkswagen: une ID.3, une ID.4, une ID.5 et un ID.Buzz tout neuf. Nous partagerons l'ID.5 avec notre sympathique collègue Ken Divjak. «Un sacré trajet», note Ken à propos du «parcours de concentration», faisant référence à cette tradition qui voulait que

les participants au «vrai» Rallye Monte-Carlo s'élancent de différentes villes pour rallier un lieu de départ en France, d'où démarrait réellement l'épreuve. Une tradition préservée jusqu'en 1996.

Le E-Rallye Monte-Carlo n'est pas une épreuve de vitesse, mais plutôt un rallye de régularité durant lequel les participants doivent approcher au maximum la moyenne imposée dans les étapes spéciales, ou pour être plus exact les tronçons de régularité. Une moyenne plus lente ou plus rapide

MAIS AUTHENTIQUE



est pénalisée. Cette vitesse moyenne est contrôlée électroniquement et les participants ne savent pas où se situent les points de contrôle. Un peu d'entraînement est donc nécessaire. Une heure à peine après notre arrivée à Valence, nous sommes au départ de ce qui sera le lendemain la première étape: Barbières-Bouvante, un tronçon passant par le Col de Tourniol (1.145 mètres) et le Col de la Bataille (1.313 m) et qui est, avec ses 36 kilomètres, le plus long du rallye.

AIDE NUMÉRIQUE

Le roadbook de l'organisation est sommaire: il faudra se contenter de noms de lieux, de coordonnées et de changements de direction. Pas de fléché, pas de cartes, rien... Heureusement, nous pouvons compter sur notre expérimenté chef d'équipe, Antoine Dechamps, qui participe au rallye avec l'ID.4. Avec lui, nous apprenons très vite les ficelles des rallyes de régularité. Mais il a aussi reconnu le parcours au préalable. Un vrai travail de bénédictin, avec à la clé un roadbook

illustré très détaillé qui nous permettra de rester sur le bon chemin.

Aussi essentiel soit ce genre de roadbook photos, ce qui compte le plus dans ce genre d'épreuve, c'est le petit boîtier noir collé au pare-brise de notre Volkswagen ID.5: le Crisartech, une version améliorée du tripmaster bien connu. Pour faire simple – c'est d'ailleurs tout ce que nous avons compris –, il s'agit d'un ordinateur renfermant toutes les données relatives aux étapes et qui doivent nous permettre de maintenir les moyennes imposées. ▀

Tout ce qu'il reste au copilote à faire, c'est encoder pour chaque étape de régularité la moyenne imposée et de sélectionner la bonne étape au départ. Dès que le tronçon a démarré, le Crisartech prend le relais. Et donc, notre copilote, Ken, peut voir sur l'écran si nous sommes à la bonne moyenne, et dans quelle mesure nous nous écartons de la vitesse idéale, ou encore le nombre de kilomètres restant à parcourir.

Au volant, nous n'avons plus qu'à nous concentrer dès lors sur la route et la série de LED projetant leur lumière sur le pare-brise. Si ces LED s'éclairent en bleu, c'est que nous roulons trop lentement. Si une ligne rouge se forme, c'est que nous allons trop vite. Problème: on a du rouge devant les yeux... Non, c'est bleu maintenant! Voilà qui résume brièvement notre premier galop d'essai. Heureusement, le deuxième passage sur le tronçon sera déjà meilleur. Et après un troisième passage, cette fois avec Michael Salvador, l'expérimenté copilote de notre chef d'équipe, nous sommes désormais prêts. Demain, après les premières étapes, soit nous ne pourrons voir des LED en peinture, soit nous serons totalement pris au jeu et conquis par l'exercice.

FAUX DÉPART

Mercredi 26 octobre. La première étape, longue d'environ 180 kilomètres et composée de trois tronçons de régularité, démarre et se termine à Valence. Le départ est prévu à 14 heures. Avant cela, un premier contrôle administratif nous attend. Nous devons doter notre Volkswagen ID.5 des autocollants imposés par l'organisation et la faire passer au contrôle technique. Des formalités qui se déroulent sans anicroche. Alors que les heures passent, l'équipe belge de Volkswagen se réunit au parc fermé du

rallye pour un dernier briefing. Avec les copilotes, Antoine Dechamps passe en revue tous les pièges possibles, où il ne faudra surtout pas jardiner. Et pour faciliter la vie des petits nouveaux, c'est-à-dire les équipages Kneuts-Divjak et Grootvriendt-Van Hoorebeke (ID.Buzz), notre chef d'équipe a prévu un plan. Nos numéros de départ étant proches les uns des autres, nous attendrons la dernière voiture du team, l'ID.3 de Bernard Heine et Laurent Secretin, que nous suivrons lors des étapes de liaison. Ainsi, là aussi, nous ne pourrons pas nous égarer.

L'heure est venue de passer aux choses sérieuses. Au fur et à mesure qu'approche le départ de la première étape, la nervosité grandit. Une saine nervosité. Avec l'envie de démarrer cette aventure. Au départ de la première étape de régularité, l'ID.Buzz est lancé dans le «chrono». Nous attendons notre heure de départ... qui n'arrive pas. Et puis débarque un starter passablement énervé, parti tailler la bavette un peu plus loin, qui nous dit que nous aurions dû être partis depuis longtemps. «D'abord une heure de départ», demandons-nous. Non, nous sommes lancés ainsi dans la spéciale, sans heure de départ et donc sans l'aide du Crisartech. Trouver la route, ça ira, mais maintenir la moyenne sera juste impossible. Avec toutes les conséquences que cela aura: avant même de nous en rendre compte, nous revenons dans les roues de notre prédécesseur, parti plusieurs minutes avant nous.

C'est fini, pensons-nous. Heureusement pour nous, nous avons encore dans la voiture le mouchard officiel, le Tripy, qui est utilisé par l'organisation pour localiser les voitures et mesurer leur vitesse. Nous sommes donc toujours en course, mais avec

hélas un départ anticipé et pas moins de 1.800 points de pénalité. Tout espoir de sabler le champagne dimanche au yacht club de Monaco s'est déjà envolé avant même que le rallye ait vraiment débuté. Ce qui n'empêche pas l'équipe du Belgian VW Club d'être très satisfaite à l'issue de cette première spéciale puisque nos «chauffeurs de Buzz» ont engrangé un minimum de points de pénalité, ce qui leur permet de partager avec quelques autres équipages la première place du classement. Sacrés débuts donc!

De notre côté par contre, les pénalités nous restent sur l'estomac. Cela se voit aussi dans le résultat du deuxième tronçon de régularité, plutôt «cata». Mais nous terminons la journée en beauté: dans le troisième et dernier tronçon de régularité, nous écopons de seulement 30 points de pénalités, le deuxième meilleur score, partagé avec sept autres équipages. Il n'y a que deux concurrents qui ont fait mieux: les voitures n°7 et n°31. Ce sont deux voitures du Belgian VW Club: l'ID.4 de Dechamps-Salvador et l'ID.Buzz de Grootvriendt-Van Hoorebeke, qui terminent respectivement la première journée de course à la septième place et à la sixième place du classement général.

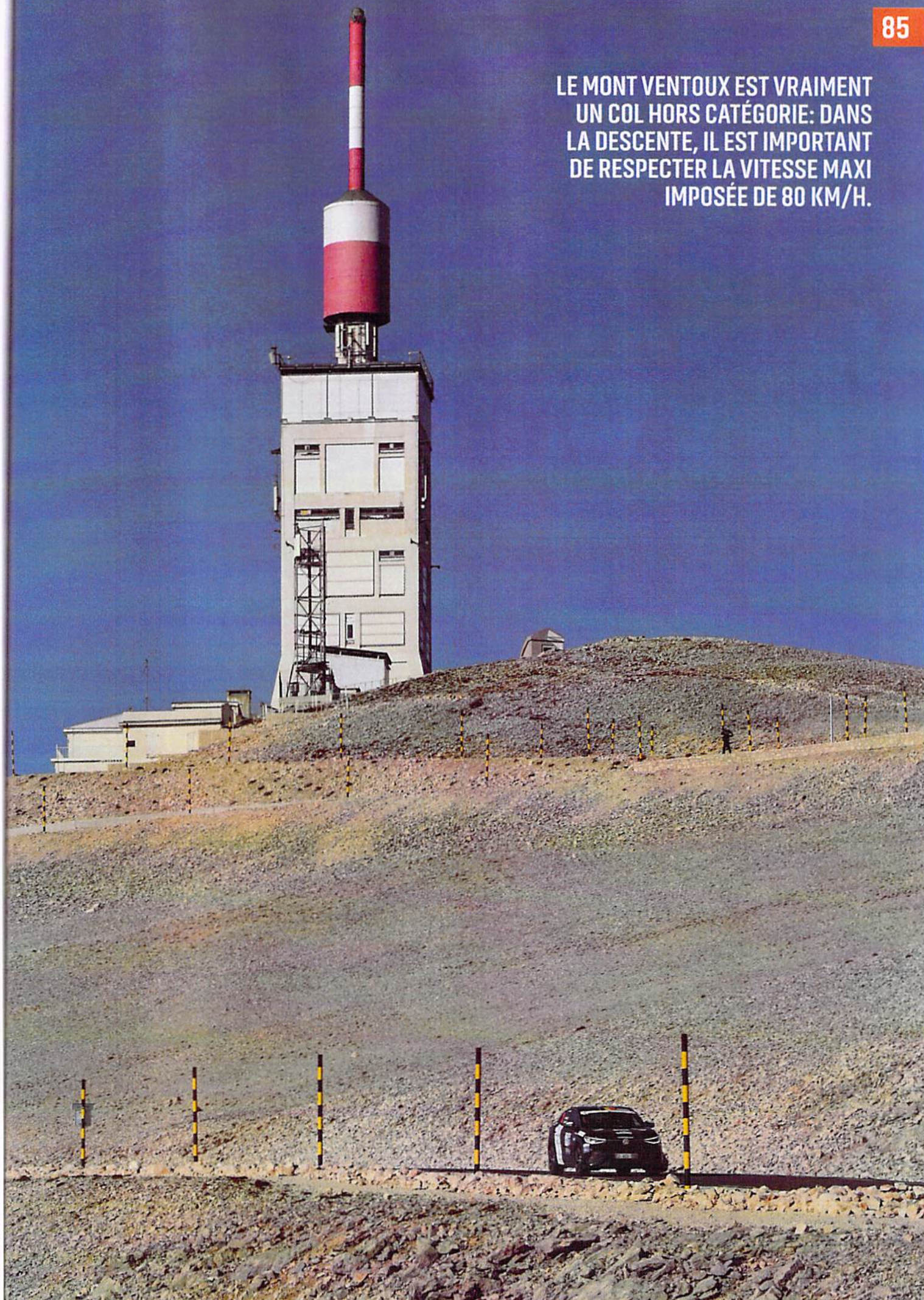
ROULER AUTREMENT

Jeudi 27 octobre. Le parc fermé ouvre à 7 heures. Notre heure de départ est fixée à 7h24. La ville étant partenaire du rallye, nous devons sur la liaison vers la première spéciale du jour passer par Privas pour y faire tamponner notre carnet de contrôle. Pas de tampon signifie encore plus de pénalités. Ce passage figure aussi au programme après le dernier tronçon du jour. Une fois cette formalité accomplie, nous pouvons nous préparer à affronter le premier tronçon du jour. Ces 21,52 kilo- ■



Notre ID.5 est presque prête à affronter les cols alpins, mais avant cela, une recharge à 100% est impérative.

LE MONT VENTOUX EST VRAIMENT
UN COL HORS CATÉGORIE: DANS
LA DESCENTE, IL EST IMPORTANT
DE RESPECTER LA VITESSE MAXI
IMPOSÉE DE 80 KM/H.





mètres menant de Saint-Priest à Mirabel promettent d'être un bon échauffement pour une journée qui nous emmènera dans cette superbe région qu'est l'Ardèche, avec quatre tronçons totalisant 300 kilomètres. Et honnêtement, les choses se passent de manière détendue dans l'ID.5. Ken a même le temps d'admirer le paysage entre les indications sur la route à suivre et le contrôle de la vitesse moyenne imposée. Bref, l'ambiance est décontractée dans l'habitacle. Et les résultats suivent: avec 80 points de pénalités, 30 de plus que les meilleurs sur ce tronçon, nous sommes quatrièmes.

Lors de notre premier contact avec l'exercice de la régularité, on nous avait expliqué que nous ne devions pas modifier notre style de conduite. Plutôt que d'anticiper sur les variations de vitesse, il faut rester à la bonne vitesse jusqu'au panneau, avant de freiner sèchement pour adapter la vitesse. Dans les traversées de village, cela signifie se caler à 30 km/h, sous peine de prendre des pénalités pour excès de vitesse. La manière d'aborder les virages aussi est différente. Afin de disposer de points de référence, l'organisation effectue le parcours à l'avance avec un véhicule tenant au maximum sa droite. Ce qu'il faut

donc également faire. Et ce qui peut être compliqué à l'abord d'une épingle, où l'on a naturellement tendance à élargir la trajectoire si personne n'arrive en face.

Tout l'art de la régularité, c'est en fait de respecter la moyenne imposée dans les virages également. Car c'est là, peut-on se dire, que la vitesse va justement être contrôlée. Ou comme l'expliquera plus tard le vainqueur du rallye, Jacques Pastor: «Dans un rallye de vitesse, on roule vite en ligne droite et on freine avant les virages. Dans un rallye de régularité, on roule vite dans les virages et on freine dans les lignes droites.»

MOVE THAT BUZZ

Entre-temps, avec notre Volkswagen ID.5, nous sommes devenus les meilleurs amis du monde. Afin de prendre de la vitesse le plus rapidement possible quand les LED rouges menacent de s'éteindre, il nous a été recommandé de sélectionner la récupération d'énergie maximale. Mais en essayant prudemment, on a pu voir que le freinage du pied gauche est encore plus efficace: dans la deuxième spéciale, nous signons avec 50 points de pénalités la deuxième meilleure performance, ex-aequo avec

1 À chaque instant, un système de LED rouges ou bleues nous indiquent si nous sommes en avance ou en retard par rapport à la moyenne imposée.

2 La classe de «Maître Antoine», où le briefing quotidien de l'équipe belge...

3 Les pénalités pour vitesse excessive dans les villages ont sans doute coûté une belle place d'honneur à l'équipage Dechamps-Salvador.

4 L'ambiance à bord de l'ID.5 des journalistes est toujours restée festive.

5 Notre équipier Ken, lors d'un court debrief avec notre team manager à l'arrivée d'une étape.

6 L'ID.Buzz belge a fait le... buzz et s'est très bien comporté, avec l'équipage Grootvriendt-Hoorebeke.



Antoine et Michael dans leur ID.4. On progresse!

Huit cents mètres seulement après l'arrivée du deuxième tronçon du jour nous attend le départ du troisième: 21,9 kilomètres à surveiller la pression du pied droit. «Départ dans une minute», nous rappelle Ken. Trois, deux, un... Nous sommes encore plus concentrés que sur le tronçon précédent, la petite route étroite réclamant un maximum d'attention. Un parcours technique, mais à en juger d'après le faible nombre de LED allumées, nous sommes bien partis. «Gauche serré. Attention, petit pont», nous annonce Ken. «Attention, le bus!» Non, pas un autobus, mais bien l'ID.Buzz, parti 1 minute avant nous.

Nos regards se croisent dans l'ID.5 et le doute nous envahit. Sommes-nous trop vites? Où sont-ils trop lents? Ken contrôle le carnet et me confirme que nous roulons à la bonne vitesse. Nous voilà dans le pare-chocs de nos équipiers. Et tout le pare-brise se teinte de bleu. Nous sommes en retard! Les secondes s'accumulent: 10, 11, 12... Rien à faire, nous devons les dépasser. Ce qui, sur cette petite route, est plus facile à dire qu'à faire. Quand la route s'élargit un peu, on fonce. Noam Grootvriendt, au

volant de l'ID.Buzz, se met sportivement sur le côté. Une question de millimètres, mais ça passe. Malgré un petit cri à notre droite. Espérons que nos équipiers n'aient pas de gros souci.

ARRÊT IMPRÉVU

En attendant, nous avons 16 secondes à rattraper. En faisant attention de ne pas dépasser les 80 km/h. Si nous roulons au-delà de cette vitesse, nous allons prendre encore plus de pénalités. Mais heureusement, nous parvenons assez rapidement à récupérer la moyenne. Et à retrouver notre rythme. Les LED ne s'allument plus. Pied gauche et pied droit sont à nouveau parfaitement coordonnés. Et puis, dans un virage à droite insignifiant, un tout petit choc à l'arrière droit et cette sensation que le monde s'écroule: une crevaison! Bonjour les pénalités...

Et maintenant? Comme nous n'avons pas de roue de secours dans la voiture, nous devons faire appel à Stephanie, la compagne de Michael Salvador, qui nous suit avec le véhicule d'assistance, un Multivan hybride rechargeable. Jusqu'à présent, sa tâche se limitait à nous ravitailler en victuailles et à occuper stratégiquement au moins un point de recharge.

là, elle va devoir nous rejoindre par des petites routes. Mais il n'y a pas d'urgence: le règlement précise qu'aucune intervention extérieure n'est autorisée tant que l'étape de régularité est en cours. Bref, nous devons attendre le passage du dernier concurrent puis du véhicule-balai. D'ici-là, il faudra patienter.

Pour trouver le coupable, nous remontons un peu le tracé tout en lâchant une série de jurons bien sentis. Car, même si l'on a beau se chercher des excuses, quand on crève en rallye, c'est toujours – absolument toujours – la faute de celui qui est au volant. Pour faire bref: après quasiment deux heures d'attente, nous obtenons de la direction de course l'autorisation de remplacer la roue. Quasiment une heure après son prédécesseur, la dernière voiture n'est toujours pas passée et la voiture-balai est enfin lancée dans le secteur de régularité.

PAS DE TARTE AUX POMMES

L'équipage en question, celui de la voiture n°54, figure désormais sur notre liste noire. Maintenant que le souci est résolu, nous avons encore jusqu'à 15h50 pour nous présenter au départ de la dernière spéciale du jour. Mais le GPS nous apporte

une mauvaise nouvelle: nous ne serons à Antraigues-sur-Volane qu'aux alentours de 16h10. Il y a donc de grandes chances que nous devions faire une croix sur ce tronçon également. Le genre de truc qui reste sur l'estomac.

En parlant d'estomac, nous loupons également la traditionnelle tarte aux pommes servie à La Remise, à Antraigues. Depuis que Jean-Claude Andruet s'y est arrêté en 1964 pour casser la croûte, le restaurant d'Yves Jouanny est indissociable du Rallye Monte-Carlo. Situé à l'arrivée de la légendaire spéciale Le Moulinon-Antraigues, La Remise est devenue le lieu où les journalistes, venus s'y réfugier, y abordaient les pilotes. Au point même que la famille Jouanny demandait à l'organisateur du rallye s'il était possible d'intégrer officiellement au roadbook cet arrêt «tarte aux pommes». Ce qui était fait. Mais hélas, nous avons dû faire l'impasse sur cette escale.

Après avoir de nouveau appelé la direction de course, une bonne nouvelle tombe: le départ de la dernière spéciale restera ouvert jusqu'à notre passage. Voilà qui réduit un peu notre stress, même si le tempo doit rester élevé. Lorsque nous arrivons enfin au départ des 18,17 kilomètres du tronçon entre Antraigues-sur-Volane et Saint-Andéol-des-Vals, notre taux d'adrénaline est au maximum. «Vous êtes prêts?», nous

demande le préposé au départ. Prêts, peut-être pas tout à fait, mais chauds, sans aucun doute. Nous terminons la journée avec une quatrième place, ex-aequo avec nos équipiers Dechamps-Salvador et Heine-Secretin sur les ID.4 et ID.3.

EN QUÊTE DE BORNE

Vendredi 28 octobre. Le réveil sonne à 5 heures. Aujourd'hui, nous quittons Valence pour une étape de plus de 500 kilomètres à destination de Monaco. Quatre tronçons de régularité sont encore au programme, dont le légendaire Mont-Ventoux. Ayant laissé à Valence la poisse de la veille, nous roulons l'esprit léger. Dans les deux premiers tronçons, dont le Mont-Ventoux donc, nous réalisons à chaque fois la sixième place.

Cette année, le E-Rallye Monte-Carlo acceptait 55 participants. «Un maximum, car nous devons aussi tenir compte des bornes de recharge disponibles», explique l'organisation. Lorsque nous devons trouver après ces deux premières étapes une borne de recharge, la plus rapide possible évidemment, nous comprenons ce que l'organisateur voulait dire. À Manosque, toutes les bornes disponibles sont occupées. Peu importe la vitesse de recharge, tant qu'il y a du courant... Ce sera aussi notre devise quand nous pourrons enfin

brancher notre voiture, après notre chef d'équipe. Avec une batterie rechargée à environ 65%, nous pouvons reprendre notre route.

SALADE DE LED

Après cette longue pause involontaire, notre quête d'une borne et cette longue route, la fatigue commence à se faire sentir. Pour épargner son estomac et notre cerveau, nous avons convenu avec Ken qu'il conduirait sur les liaisons. Jusqu'à présent, le plan fonctionnait bien. Au départ de la dixième étape, la troisième du jour, longue de 29,10 kilomètres, tout va encore bien. Un peu plus loin, les LED s'affolent. Nous allons trop vite. Pas de souci, on lève un peu le pied. Et on augmente un peu la pression du pied gauche sur les freins... Et c'est toujours rouge. On freine... Les LED virent au bleu. Pas de panique: il suffit de reprendre calmement de la vitesse. Rouge. Bleu. Rouge... Il ne manque que la boule à facettes pour transformer l'habitacle de notre ID.5 en discothèque.

Le résultat, vous l'avez deviné: nous concédons pas moins de 140 points sur le meilleur, notre équipier Bernard Heine, qui signe son premier «scratch» sur le rallye. Grâce à sa régularité, il hisse son ID.3 dans le Top 3. Dans la dernière spéciale, nous sommes à nouveau dans le coup, concluant

Au départ de la toute première étape du vendredi, même le soleil n'était pas encore réveillé...



L'ensemble des équipes du Belgian VW Club a rallié l'arrivée, avec notamment une 3e place au classement général comme cerise sur le gâteau.



la journée avec une belle deuxième place, à seulement 10 points des meilleurs. Demain, ce sera notre tour de remporter une étape, nous en sommes convaincus. Mais d'abord, recharger la voiture. Puis manger. Et nous reposer. À quasi 23h00, nous rangeons notre ID.5 dans le parc fermé, aux Terrasses du Soleil, à Monaco.

LOUPÉ DE JUSTESSE

Samedi 29 octobre. Nous avons enfin pu nous reposer. Enfin, nous avons dormi un peu plus longtemps que la veille. Avant 8h00, nous devons quitter le parc fermé pour une dernière boucle de 320 kilomètres. Quatre étapes encore pour atteindre notre objectif: mener le classement au minimum une fois. Dans la première spéciale du jour, nous loupons cet objectif d'un rien, terminant deuxièmes ex-aequo avec le duo Heine-Secretin et leurs plus proches poursuivants pour la troisième place du classement général, les Français Malga-Bonnel avec leur Porsche Taycan 4S. Dans la deuxième étape peut-être? Non, toujours pas. Nous terminons troisièmes, à 20 points du premier. Est-ce cette petite hésitation à un croisement qui nous a coûté la victoire? Nous étions concentré sur la route devant et les LED alors que Ken était concentré sur l'instant où il fallait passer d'une moyenne de 37,60 km/h à 49,5 km/h. Et il y a eu ce carrefour

où aucun de nous ne savait quelle direction suivre. C'est comme ça.

À Saint-André-Les-Alpes, nous sommes accueillis dans un mini parc fermé, où les voitures sont réunies autour d'un caisson mobile avec plusieurs bornes de recharge. Le tableau fait un peu penser à des vaches dans un pré autour d'une machine à traire. Un peu plus d'une heure plus tard, nous rejoignons notre voiture. Mauvaise surprise: la batterie s'est à peine rechargée. La suite s'annonce assez compliquée.

Et la suite, c'est le troisième et avant-dernier tronçon du jour. Hier, c'est à cet instant que les choses ont mal tourné pour nous. Mais nous ne voulons pas rééditer cette mésaventure. La première partie de la spéciale semble nous donner raison: les LED bougent à peine. Les routes techniques et sinueuses cèdent la place à d'interminables lignes droites. Et nous revoilà dans cette fameuse discothèque... Cette fois, les dégâts sont pourtant limités. Il nous reste donc une chance d'emporter un tronçon de régularité. Pas de chance: dans ce dernier secteur, nous terminons à nouveau deuxièmes. Le scratche, ce sera pour l'an prochain. La tarte aux pommes aussi.

DÉCOMPTE FINAL

Malheureusement, les nouvelles sont moins bonnes pour la paire Heine-

Secretin, rattrapé par le sort. Ce qui a permis à l'équipage Malga-Bonnel de revenir à leur niveau. Mais grâce à son scratche dans la première spéciale, le duo français remporte cette troisième place finale. L'équipe belge de VW conclut finalement ce rallye avec une 4e place pour l'ID.3 de Bernard Heine et Laurent Secretin, le 14e rang pour l'équipage composé d'Antoine Dechamps et Michael Salvador (ID.4) et une 28e place pour le duo de l'ID.Buzz, composé de Noam Grootvriendt et Olivier Van Hoorebeke. Quant à Ken Divjak et nous-même, nous terminons au 32e rang, avec 5.290 points de pénalités. C'est 4.220 de plus que le vainqueur, le Monégasque Jacques Pastor, sur sa Kia EV6. Détail qui a son importance: notre team s'est classé au troisième rang du classement par équipes.

Le fait que nous n'avons pas jeté le gant mercredi soir, c'est bien la preuve que ce rallye avait posé son grappin sur nous. Une fois le départ donné, on veut être les meilleurs. Quel que soit le type de monture. Au-delà de ces considérations, nous n'aurions jamais pensé que l'ID.5 se montre aussi à l'aise sur ces routes de montagne sinueuses. Mais en tant que fan de rallye, irions-nous assister en bord de route à ce genre d'épreuve? Nous en doutons fort. ■