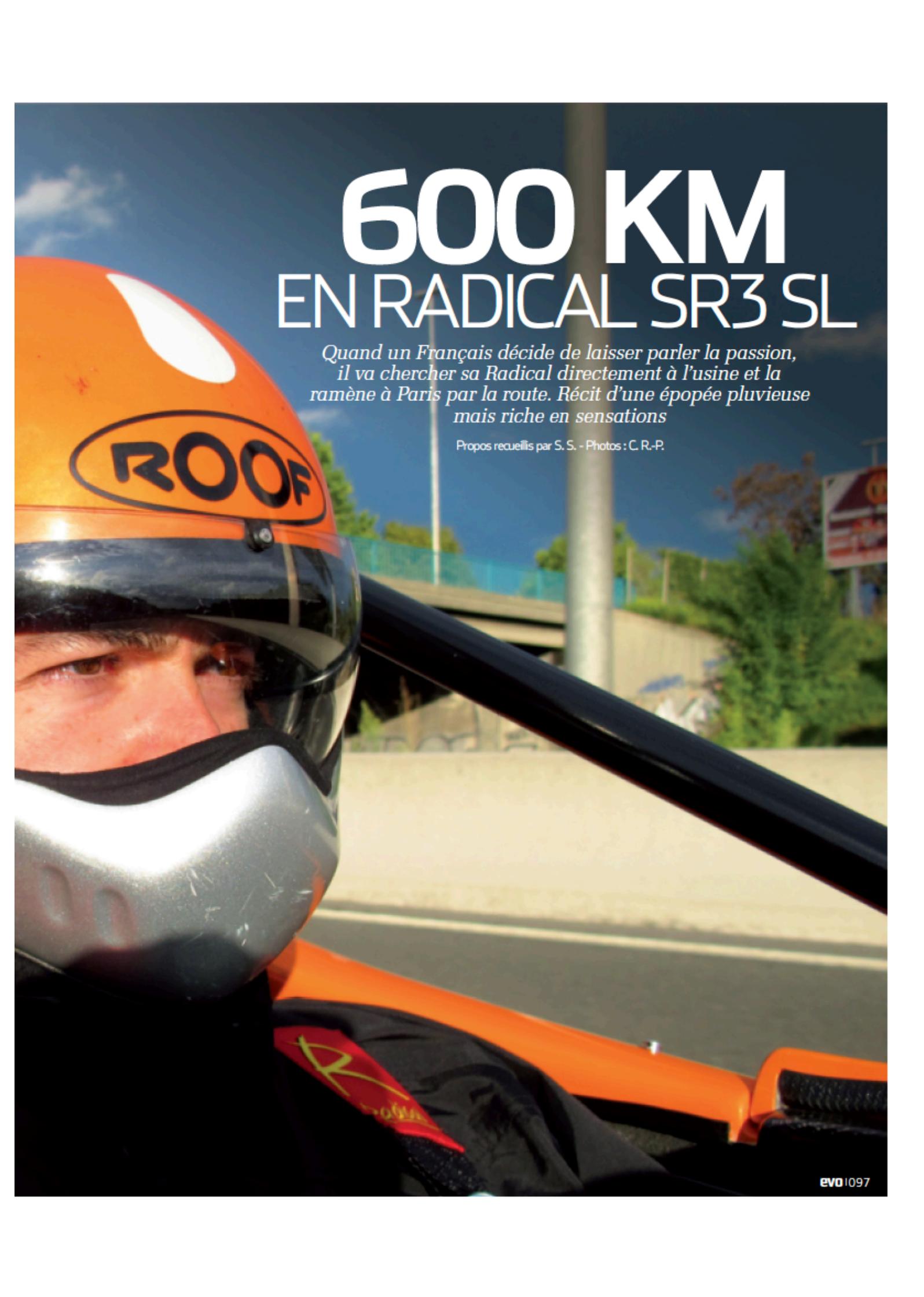


600 KM EN RADICAL SR3 SL



Ci-dessus Cyril
Renaud Perret,
créateur de
Ready2drive,
société spécialisée
dans la gestion de
parc de voitures de
luxe, au volant de
sa Radical SR3 SL.



600 KM EN RADICAL SR3 SL

*Quand un Français décide de laisser parler la passion,
il va chercher sa Radical directement à l'usine et la
ramène à Paris par la route. Récit d'une épopée pluvieuse
mais riche en sensations*

Propos recueillis par S. S. - Photos : C. R.-P.

‘Y

ou are nuts !,
me dit une jeune femme en voyant ma Radical SR3 SL, au volant de laquelle je m'apprête à embarquer dans le Shuttle. Je suis cinglé. Elle n'a pas forcément tort. Je ramène par la route, sous la pluie, une barquette conçue pour évoluer sur des circuits ensoleillés. Comment en suis-je arrivé à ce niveau de délabrement mental ? Pourquoi me retrouvés-je à effectuer plus de 600 km d'une traite et sans assistance dans un engin orange semblant échappé d'un manège ?

Petit retour en arrière. Passionné depuis toujours (et il faut l'être jusqu'à l'os pour s'infliger ce genre de traitement), j'ai jusqu'à présent traîné mes guêtres dans des autos sympathiques, dénommées Maserati (4200 GT), Ferrari (F430), Porsche (911 GT3 RS), Lotus (340 R), notamment... J'ai beaucoup roulé avec elles, au quotidien comme sur circuit, et je voulais passer à autre chose, découvrir d'autres sensations – plus fortes cela va sans dire –, repousser mes limites. J'ai tout de suite pensé à

Radical, qui détient le record du tour sur la Nordschleife pour un modèle de production. J'apprécie la philosophie de ce petit constructeur anglais qui, après avoir lancé un championnat monomarque, a sorti une version de route de sa barquette, dénommée SR3 SL. Celle-ci m'est apparue idéale car, en gros, c'est une voiture de circuit à peine adaptée à la route. En effet, elle dispose d'une aérodynamique travaillée dans le sens d'un appui maximal, façon F1, tout en gardant un poids contenu au minimum, permis par un dépouillement quasi total. Plus extrême sur route, ça n'existe pas.

Côté mécanique, Radical tourne cette fois le dos aux moteurs de moto pour se tourner vers un bloc 2.0 Ford retravaillé, pour une plus grande polyvalence. L'Ecoboost reçoit un carter sec pour abaisser le centre de gravité et préserver une bonne lubrification en virage. En outre, il voit sa cartographie et sa pression de suralimentation retravaillées par RPE, Radical Performance Engines. Résultat, 300 ch pour 490 Nm. Comme la voiture ne pèse que 674 kg, cela donne un rapport poids/puissance pour le moins estimable : 2,24 kg/ch...

Alléché, je décide de prendre contact avec Radical en Angleterre, qui, ne souhaitant pas me la vendre en direct m'oriente vers Romain Rousseau, chargé d'importer les versions de circuit en France. Au début, tout se passe par téléphone. Après pas mal de conversations, je me décide à franchir le cap. Par mail, j'ai spécifié ma voiture (couleur, dont celle des jantes, noires, décoration, options : le diffuseur, le couvre-tonneau). J'ai même contribué



Ci-dessus de haut en bas : les techniciens de Radical ajoutent le saute-vent en toute dernière minute ; la SR3 SL à bord du Shuttle ; une dernière mise au point avant de prendre la route.



au développement final de la SR3 SL en demandant une prise 12 volts, sur laquelle brancher mon Coyote. Ce genre d'accessoire n'était pas prévu initialement et, désormais, il se retrouve au catalogue ! J'ai reçu un bon de commande que j'ai renvoyé signé à Romain Rousseau, importateur de Radical en France, sans même avoir vu la Radical. Du reste, cela s'avérait impossible puisqu'il n'existait au moment de la commande que des mulets de développement, donc aucun exemplaire de présérie. De la folie à 90 000 € ? Non, de l'aventure ! J'ai envoyé un acompte par virement à l'usine qui a pu ensuite lancer la fabrication de ma voiture. Tout ceci s'est passé entre juin et juillet derniers.

J'aime autant vous dire que plus la voiture commandée est rapide plus les jours d'attente sont longs. Et, surprise, tout est allé assez vite : ma Radical SR3 SL était disponible dès le 20 août ! Désireux de vivre l'aventure jusqu'au bout, je décidai de me rendre à l'usine pour la ramener



*'LA PLUIE, SOURNOISE, SE MET À TOMBER
JUSTE AU MOMENT OÙ JE M'APPRÊTE
À M'ÉLANCER'*

600 KM EN RADICAL SR3 SL

chez moi, à Paris, par la route. Cela me donnait aussi la possibilité de visiter l'usine et, surtout, de discuter avec les ingénieurs. Très important pour moi. Eux sauraient parfaitement me donner une formation éclair sur la Radical. Direction Londres en Eurostar puis Peterborough en tortillard. À la gare, les gars de Radical viennent me chercher en Ford Focus RS, une compacte fort sympathique soit dit en passant. L'impatience me taraude. 15 min plus tard, nous arrivons à l'usine et, là, je vois ma belle. Aaaaaarrhh ! Cependant, je ne partirai pas tout de suite à bord de la SL. En effet, le lendemain matin m'attend ma petite formation individuelle. Après une courte nuit, retour au 24, Evatt Way, pour rencontrer les ingénieurs et les mécaniciens. Fonctionnement de l'auto, éléments du châssis à contrôler régulièrement, gestion électronique de la boîte séquentielle, plages d'utilisation optimales du moteur, méthodes pour vidanger ce dernier, pour retirer les capots, soulever la voiture et démonter les roues (écrou central, couple de serrage) : rien n'est laissé au hasard. Ça a duré toute la matinée, visite de l'usine comprise ! Plus loin dans la personnalisation ? Impossible. Nous sommes entre passionnés, et cela se ressent. J'ai même droit à un 'upgrade' : on

m'a installé en dernière minute un petit saute-vent, dont j'apprécierai plus tard la vraie efficacité. Finalement, je prends place dans la voiture pour regagner l'Hexagone, et l'équipe m'aide à boucler mon harnais, régler mes rétros en carbone (comme en Formule 1). Mais une mauvaise surprise guette : la pluie, sournoise, se met à tomber juste au moment où je m'appête à m'élancer. L'appréhension me saisit alors, et je me dis que je vais la jouer pépère sur la route. Un ingénieur vient me taper sur le casque et me lance : *'It's not because it's raining that you must drive slowly. What do you mean? If you don't drive fast enough, you won't have any grip.'* En gros, ce n'est pas parce qu'il pleut que je dois rouler doucement. Si je ne vais pas assez vite, je n'aurai pas assez d'appui ! Pas courant comme conseil, et pas forcément rassurant... Dernier détail : ils obstruent les extracteurs d'air des ailes avant avec de l'adhésif, autrement, les projections d'eau m'aveugleraient ! Me voilà parti. Évidemment, je me perds car je n'ai pas de GPS. Après trois tours d'un rond-point improbable, je tombe sur un Ford Transit badgé Radical ! *Alléluia !* Non, je ne suis pas en panne, je suis perdu. *'Follow us !'* Ce que je fais durant 15 bonnes minutes. À cause du trafic, des travaux sur la M1,

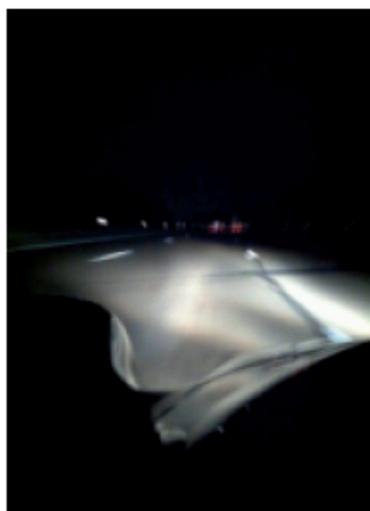


je mets ensuite plus d'une heure et demie pour rejoindre Londres. Le contournement est épique : rester immobile sous la pluie avec cette auto n'a rien de spécialement plaisant. Petit détail : il n'y a pas de jauge à essence. J'avais calculé que je pourrais rejoindre le Shuttle sur un seul plein : 70 litres pour 300 km jusqu'à Folkestone, c'est jouable. Mais je n'avais pas prévu que le trajet serait aussi difficile. Imaginez un peu mon stress vu les conditions !



'EN FRANCE, IL NE PLEUT PLUS ! DEUX HEURES ET

Page de gauche : la pluie et les embouteillages rendent le trajet particulièrement pénible. Observez les extracteurs obstrués par du scotch. Ci-contre : de nuit, la Radical offre un éclairage étonnamment bon.



Enfin, je n'ai remis de carburant qu'à Calais : j'ai consommé 12 l/100 km en moyenne. Vraiment raisonnable.

J'arrive à l'entrée du tunnel sous la Manche sous une pluie battante. J'ai hâte d'acheter mon billet car, ensuite, je pourrai me mettre à l'abri. Une fois ceci fait, on m'attribue une file pour regagner le train. Par chance, j'ai droit à la seule qui soit vide ! Ensuite, on m'aide à embarquer : je remonte tous les wagons pour garer la

voiture en début de train. Un énorme bus vient stopper derrière moi : pourvu que son frein de parking ne lâche pas ! Comme c'était durant le week-end du GP de Spa, tous les badauds m'ont demandé si j'étais un pilote en route pour la Belgique. Non, non, je suis juste un Français qui rentre chez lui. Après une traversée rapide, je passe la douane hexagonale devant des fonctionnaires bouche bée, voire hilares. 'Vous allez loin comme ça ? 'À Paris' 'Ah quand même !' Surtout, il ne pleut plus ! Deux heures et demie plus tard, me voici arrivé au bercail. Il est 19 heures quand je descends de la voiture, éprouvé mais heureux. Aussi surprenant cela puisse-t-il paraître, la Radical se révèle confortable, je n'ai pas le dos en compote et, tant qu'on roule, on reste à l'abri des gouttes. Vous allez me demander comment je compte homologuer la Radical en France. Pas de souci ! Comme je dispose d'un pied à terre Outre-Manche, je peux conserver l'immatriculation anglaise, et rouler légalement dans toute l'Europe. Radical essaie d'obtenir une homologation européenne pour la SL et, s'ils y arrivent, ce sera sur la base d'un modèle légèrement modifié et alourdi, moins... radical en somme. Du coup, il n'y aura pas d'autre SR3 SL comme la mienne en France, et

même en Europe ! Vous avez dit exclusif ?

Je dispose de la version la plus extrême de la SL et la seule autre qui existe de ce côté de la Manche (le bon) se trouve en Allemagne. Or, son propriétaire ne compte l'utiliser que sur circuit ! De plus, les châssis 1 et 2 sont ceux des mulets, le 3^e est l'allemand et je dispose du 4^e. Les 5^e et 6^e ont été édulcorés pour la fameuse homologation. Je me sens un peu l'âme d'un pionnier : je vis une aventure, en plus de me faire plaisir. Ça n'a pas de prix !

Comme je suis le seul utilisateur de la SL, je bénéficie d'un suivi technique exclusif de la part de l'usine en échange de mon retour d'expérience. Un peu comme les propriétaires de Ferrari FXX et de 599XX, sauf que moi, je peux aller chercher mon pain avec ma voiture ! Et ce, pour une infime partie du tarif qu'ils ont payé.

Depuis l'été dernier, j'ai eu l'occasion de rouler sur plusieurs circuits, que j'ai gagnés par la route : Magny Cours (Club compris), Lurcy Lévis, les Écuyers et le Bugatti du Mans. Ma Radical me stupéfie par son efficacité et réalise des chronos ahurissants. À titre d'exemple, elle colle 4 secondes à une Ferrari 458 sur la piste Club de Magny Cours ! Et la fiabilité est au rendez-vous. La suite dans les prochaines rubriques d'Au jour le jour. ■



DEMIE PLUS TARD, ME VOICI ARRIVÉ AU BERCAIL'

