

LE PLEIN DE COURSE



TEXTE
NICOLAS GOURDOL
PHOTOS
YANNICK PAROT

Des engins délirants sans compromis, il en existe sur nos routes, la KTM X-Bow en tête, mais la Radical SL, c'est encore une autre dimension : celle de la course, la vraie !

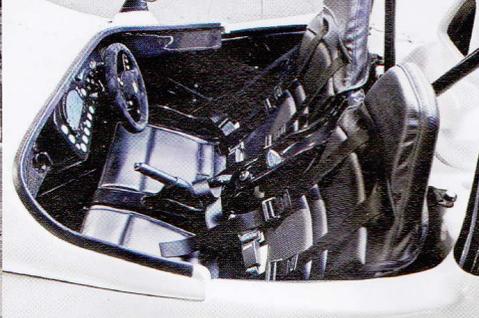
CYRIL RENAUD PERRET A LA FLAMME. Sa passion, il l'a forgée enfant, dans la F40 de tonton, puis avec ses jouets d'adulte. Les nombreuses Lotus et Porsche (la dernière en date est une GT3 RS) ne l'ont pas rassasié. Il ne voit pas la voiture de sport comme un marqueur social, uniquement comme un vecteur de plaisir. Un plaisir qu'il veut pur, sans compromis. Son panard ultime, ce doux dingue l'a pris fin août en étant le premier à traverser la Manche avec une Radical SL. Cette barquette semblant tout droit sortie des Hunaudières, il l'avait commandée sans jamais l'avoir vue ni essayée, et l'a ramenée par la route depuis l'usine que vous venez de découvrir. Cela fait sans doute de lui l'automobiliste le plus extrémiste d'Europe continental. Précisons que Cyril a un peu triché puisqu'il dispose d'une adresse au Royaume-Uni lui permettant de rouler en plaques anglaises chez nous sans être inquiété. Une astuce inutile depuis début novembre, puisque Radical a miraculeusement obtenu une homologation européenne en bonne et due forme de sa version Street Legal. Après tout, KTM en a bien fait autant avec la X-Bow. D'un point de vue philosophique, l'Anglaise et l'Autrichienne sont assez semblables. L'une comme l'autre rejettent tout sens pratique et affichent des solutions techniques directement empruntées à la compétition. La SL repose ni plus ni moins sur le châssis tubulaire de la SR3 de course, conçu dans

les règles de l'art et recouvert d'une très légère peau en polyester. A l'avant, une crash box homologuée par la FIA veille à la conservation de votre longueur de jambes. Pas de coque carbone, comme chez KTM, mais aucune voiture avec des papiers en règle ne va aussi loin en matière d'aérodynamisme et de mimétisme avec un proto du Mans. Pour être exact, l'auto que vous avez sous les yeux n'est pas la version officielle (voir encadré) au « dessin plus consensuel et à l'habitacle cocoonisé », dit Cyril qui ne voulait pas un ersatz de voiture de course. On ne se refait pas... Et notre homme d'ajouter : « Mon auto pèse 674 kg, soit 120 de moins que le modèle "standard" ». Cela place la SL d'origine au niveau d'une X-Bow R sur la balance, et la ressemblance ne s'arrête pas là. Les deux autos sont affichées à un tarif similaire et sont propulsées par un quatre cylindres turbo issu de la grande série développant 300 ch.

Uppercuts

Pour passer les normes antipollution, Radical a été contraint de troquer son fameux bloc de moto pour le 2,0 suralimenté Ecotec de la future Ford Focus ST. Outre une petite préparation lui permettant de gagner 50 ch, le moteur voit sa lubrification passer au carter sec, un raffinement vital sur une voiture capable de prendre plus de 2 g en accélération latérale. En longitudinale, ce n'est pas mal non plus. Nous sommes loin des 3"0 annoncées de 0 à 100 km/h, mais 3"9 mesurées, c'est bien, et 12"0 au 400 m, c'est

le temps d'une 911 GT3 RS 4,0 litres. Pas mal pour un parachute sur roulettes. Au mille mètres, la SL de Cyril devance d'une demi-seconde la X-Bow R. Côté sensations, inutile de vous dire que c'est violent, palpitant, grisant, décapant... Avec un rapport poids/puissance de Corvette ZR1, le moteur Ford distribue des uppercuts à la chaîne pendant que son turbo respire à pleins poumons. C'est génial mais ça ne vaut pas, à mon sens, la musique du bloc Hayabusa de la SR3 RS à 10 500 tours... N'oublions pas toutefois que la SL est dévolue à la route, terrain où elle est plus à l'aise qu'on pourrait le croire. Radical a le don de concevoir des autos accessibles aux apprentis pilotes. La voiture réagit toujours avec douceur, la souplesse du moteur fait merveille, le freinage ne pose aucun problème (à condition d'avoir à l'esprit qu'il n'y a pas d'ABS), et surtout la boîte séquentielle à commande au volant (empruntée à la SR8) est un vrai régal. Les rapports passent en 80 ms. Même la suspension, comme souvent sur les poids-plume, n'est pas totalement inconfortable. Ces qualités "rou-tières" se traduisent sur la piste par un comportement sain, presque facile. Seules les saillies du turbo réclament un peu d'attention dans les grandes courbes. L'efficacité de cet engin est délirante (voir encadré Top chrono). Rien d'immatriculé ne peut suivre le rythme et torturer vos cervicales de la sorte. Je ressors KO, incrédule et ravi qu'un tel miracle soit encore possible. Je regarde Cyril reprendre la route sous un ciel noir gorgé d'eau. Respect ! ■



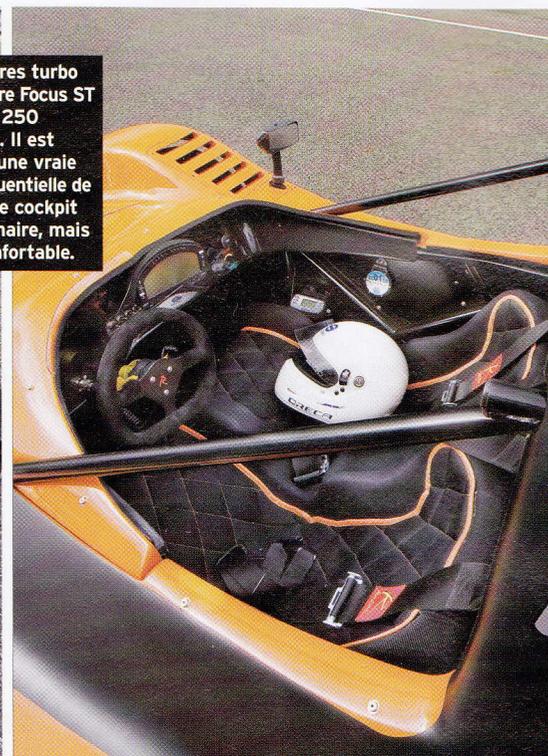
En vente libre

A l'image de KTM, Radical est parvenu à obtenir une homologation européenne (petite série) de sa barquette de course. Cela a bien entendu nécessité quelques aménagements, notamment esthétiques. La "vraie" SL (photos ci-dessus) reçoit des optiques spécifiques pas forcément très gracieuses et troque son aileron de proto du Mans pour un dispositif plus petit et mieux intégré. Dans l'habitacle, quelques petites

concessions ont été faites au confort, mais le dépouillement demeure extrême. Les puristes peuvent toujours opter pour le "Race track" qui comprend, entre autres, le gros aileron et les moustaches, un réservoir homologué FIA et une molette permettant de choisir entre différents carto moteur. Cela correspond, à quelques détails près, à la voiture que nous avons essayée.



Le 2,0 litres turbo de la future Focus ST passe de 250 à 300 ch. Il est accolé à une vraie boîte séquentielle de course. Le cockpit est sommaire, mais pas inconfortable.



MOTEUR	
Moteur	4 en ligne (Ford) à injection directe
Disposition	central AR, longi.
Cylindrée (cm³)	1 999
Alésage x course (mm)	87,5 x 83,1
Rapport volumétrique	10,0 : 1
Soupapes par cylindre	4
Arbre(s) à cames	double (admi. et échap. à calage variable)
Lubrification	carter sec
Suralimentation	turbo BorgWarner K03 + échangeur air/air
Pression maxi (bar)	0,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6 000
Puissance au litre (ch)	150
Couple maxi (mkg à tr/mn)	34,6 à 4 000
Couple au litre (mkg)	17,3
Régime maxi (tr/mn)	6 500

TRANSMISSION	
Type	propulsion
Boîte de vitesses	séquentielle
Commande	au volant
Rapports de boîte	NC
Blocage de différentiel	Quaife
Antipatinage	non
Pneumatiques	Kumho Ecsta V700
Dimensions avant	205/50 ZR 15
Arrière	265/40 ZR 16

CHÂSSIS	
Carrosserie	barquette, 4 places
SCx - Cx	NC - NC
Suspensions AV/AR	triangles superposés combinés réglables barre antiroulis
Direction (assistance)	crémaillère (non)
Contrôle de trajectoire	non
Tours de volant (ø de braq.)	NC (NC)
Freins AV/AR (ø en mm)	disques vent. (280/280)
Etriers AV/AR (pistons)	fixes / fixes (4/4)
Assistance au freinage	non
Poids annoncé (kg)	795 (674*)
Répartition AV/AR (%)	NC
Poids/puissance (kg/ch)	2,6 / 2,2
Réservoir (litres)	77
Long. - larg. - haut. (mm)	4 200 - 1 790 - 1 120
Empattement (mm)	2 375
Voie avant/arrière (mm)	1 780 / 1 780

PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	265
Régime (tr/mn)	NC
De 0 à 100 km/h	3"9
à 120 km/h	5"1
à 140 km/h	6"6
à 160 km/h	8"3
à 180 km/h	11"0
à 200 km/h	14"9
De 0 à 400 m	12"0 (186 km/h)
à 1 000 m	22"6 (217 km/h)
De 80 à 150 en 5°/6°	7"1 / 10"1
Conso. moyenne (l/100 km)	non mesurée

TARIF	
Prix (€)	79 900
Puissance fiscale (CV)	non fixée
Race Pack	non fixé

VERDICT

NOTE 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

RADICAL SR3 SL >> **19**

On peut toujours discuter de l'intérêt d'immatriculer ce genre d'engin, mais force est d'admettre que goûter au quotidien à une vraie voiture de course, c'est un rêve, que dis-je, un fantasme d'épicurien de l'automobile que Radical est seul à rendre aussi réel.



TOP CHRONO

La SL est la voiture homologuée la plus rapide, et de loin, sur notre piste de référence. Elle colle près de 3" à la Corvette ZR1, 5" à la Nissan GT-R et 10" tout rond à une Audi RS5 ! Dans la même famille, la X-Bow R et l'Ariel Atom 300 sont ridiculisées. Le secret de la Radical ? Ses appuis aéro et les vitesses de passage en courbe irréelles qui en découlent.



- + Sensations course
- + Efficacité délirante
- + Pilotage accessible
- + Conception sérieuse
- Agrément moteur
- Prix élevé

Merci à Cyril Renaud Perret de nous avoir confié sa voiture. Quand il n'est pas sur un circuit, Cyril gère la société ready2drive, spécialisée dans la gestion de parc de voitures de luxe de particulier. www.ready2drive.eu.