



RADICAL SR3 SL

Date d'acquisition Août 2011 Kilométrage total 6 300 km
 Kilométrage ce mois-ci 1 500 km Coûts ce mois-ci 800 € (4 pneus)
 Consommation moyenne 15,2 l/100 km

Quoi de mieux que de reprendre les journées circuits avec le retour des beaux jours ? Sur ce coup-là, je ne me suis pas loupé car j'ai réussi à incruster ma Radical sur une journée Club 911DF à Magny-Cours. Effet garanti face à cette horde de 911. Bien sûr, malgré l'accueil chaleureux qui m'a été réservé, j'ai défendu mes couleurs en suivant de près les GT3 Cup. À peine le temps de me remettre que j'ai dû préparer la Radical pour son premier rallye : le Rallye de Paris. C'est en effet encouragé par Radical France que j'ai participé à ce rendez-vous incontournable du début de saison. L'occasion pour moi de faire essayer l'un des bolides de l'usine à un client désireux d'une machine à sensations fortes. Au programme, presque 1 000 km ponctués de deux arrêts circuit à Magny-Cours et à Dijon-Prenois. Quelques vérifications, un changement de pneus et des stickers collés et c'est parti pour un week-end entre passionnés. Presque de quoi oublier le physique de proto de la bête ! Départ au Trocadéro le samedi à 7 heures. C'est dur, mais retrouver une meute de plus de 180 sportives transforme la fatigue en excitation. Nous arrivons à Magny-Cours une demi-journée après le départ et déjà certains signes de faiblesses mécaniques apparaissent

Ci-contre : l'écurie Radical (uniquement des SL) au complet lors du Rallye de Paris. On observera que seule celle de Cyril bénéficie du 'Track Pack' : aileron élargi, arceau intégral et 'dive planes'.

sur certaines voitures. Sur ma Radical, rien à signaler. Elle semble finalement plus fiable que les splendides allemandes et italiennes que me confient mes clients dans le cadre de mon activité. Même après des sessions de plus de 30 min, ni les pneus ni les freins ni la mécanique ne semblent s'essouffler. Finalement, coup dur pour moi, je n'ai aucune autre excuse que la fatigue pour m'arrêter aux stands. Jubilation de la journée : je suis entouré de superbes GT dernier cri qui, malgré plusieurs centaines de chevaux supplémentaires, peinent à me suivre. Le deuxième jour, nous traversons de nombreux villages. Mon copilote et moi nous amusons à observer la différence de réactions des badauds entre le passage des Ferrari et celui de notre voiture. Le 'wahhh' quand ils voient une Ferrari se transforme instantanément

en un long 'woohhhhhhh' suivi en général d'applaudissements à notre arrivée. Le lendemain, malgré la pluie et une température en baisse, nous faisons la route jusqu'à Dijon - j'en ai vu d'autres (cf. **EVO** 67) - mais la météo, qui annonçait de la grêle, a eu raison de ma motivation. C'est donc sans faire un seul tour du circuit de Dijon-Prenois que j'ai repris la route direction de Paris. Dommage car ce circuit très rapide et l'aéro de ma voiture auraient sûrement fait bon ménage. Au lieu de ça, c'est avec la triste population des autoroutes que j'ai fait la 'course'. Une fois rentré, un petit check-up s'impose et, surprise, un joint de cardan n'a pas apprécié la balade. Finalement, j'ai peut-être bien fait de partir plus tôt. Mais Dijon peut trembler : je limerai son asphalte avant la fin de la saison. *I'll be back!* ■ C.R.-P.



'JE SUIS ENTOURÉ DE SUPERBES GT DERNIER CRI QUI, MALGRÉ PLUSIEURS CENTAINES DE CHEVAUX SUPPLÉMENTAIRES, PEINENT À ME SUIVRE'