

EN VRAI

Votre vie d'utilisateurs de sportives. Vos avis. Nos conseils.

86

A votre avis

Le courrier
et les photos
des lecteurs.

88

En piste et sur la route

Le circuit du mois, l'aide
de Maître losca, l'agenda
des plus beaux spots.

« C'est quand même la première fois que je rentre d'une journée "circuit" physiquement éprouvé. On peut prendre jusqu'à 2,5 G en latéral ! »

Cyril





"C'est la mienne..."

Propos recueillis par Silvère Imbert
Photos Greg



Année

2011

Kilométrage

6 500 km

Technique

- 4 cylindres en ligne, central longitudinal, 16V
- 1 976 cm³ 300 ch
- 49,5 mkg Propulsion
- Boîte mécanique séquentielle, 6 rapports

Performances annoncées

- Vitesse maxi : 265 km/h
- 0 à 100 km/h : 3"0
- Poids annoncé : 795 kg (674 kg Track Pack)

Budget

- Prix du neuf aujourd'hui : 80 000 €
- Prix du neuf à l'époque : 80 000 €
- Prix de la voiture actuellement : 87 000 €
- Coût d'une révision annuelle : 1 000 €
- Coût de 4 pneus : 800 €

L'avis de Sport Auto



Radical, le nom ne s'invente pas, et il n'est pas usurpé. Cette bête de piste vous propose, outre de prendre 2,5 G en virage et de coiffer au poteau une supercar sur piste, de faire bronzette sur le périph' !

Tous nos remerciements à Cyril Renaud-Perret, patron de la société Ready2Drive, propriétaire de cette Radical.

Radical SR3 SL Track Pack

La Radical SR3 SL de Cyril est à l'image de ses passions : la piste et le plaisir de conduire.

Pourquoi j'ai craqué

J'avais déjà passé dix ans à changer entre Lotus, Ferrari et Porsche, à essayer de trouver la voiture qui me correspondait le mieux. Puis je me suis dit qu'on ne trouverait jamais une voiture à tout faire parfaitement. Après une Porsche 997 GT3 RS, j'ai pensé qu'il fallait que je continue à progresser sur circuit avec une voiture encore plus ultime. Et là, la question de la voiture qui allait suivre se posait vraiment. Il me fallait une auto de course. Avec tout ce que cela impliquait : logistique plateau, un team pour l'entretien. Je me suis tourné vers Radical, qui proposait la SR3 RS et la SR8. Quand je les ai contactés, ils m'ont dit qu'ils venaient de créer une version de route, qui, contrairement au V8 Suzuki et grâce au moteur Ford modifié, serait fiable. Je ne l'ai pas essayée, je ne l'ai pas vue, j'ai contacté l'importateur : « O.K., je la prends ! » Ce n'était pas un coup de tête : c'était la seule auto qui correspondait à mes attentes. J'ai évacué l'Ariel Atom qui, pour moi, est une voiture atroce à conduire, sans châssis, sans aérodynamique. J'étais intéressé par la KTM X-Bow, mais elle était trop lourde, ou pas assez puissante, il y avait quelque chose qui me chiffonnait. J'ai pris la décision d'aller chercher la voiture à l'usine en Angleterre et de la descendre à Paris par la route.

Le jour où je l'ai vue

Ils me font faire le tour des bureaux, je pose mes affaires, j'entame ma visite de l'usine. Et là, je découvre ma voiture. Dans le contexte de l'usine Radical, elle ne

détonait pas beaucoup... mais quand on se dit que c'est un petit proto et que l'on repart avec... Ce fut un petit événement à l'usine. Ils se disaient que j'étais sûrement un peu dérangé... Je suis reparti sous la pluie. Je me souviens d'un conseil : « Tu sais Cyril, c'est pas parce qu'il pleut qu'il faut rouler trop doucement... » Avec l'aéro, il faut une certaine vitesse pour avoir de l'appui. Les sensations sont brutes, il n'y a pas de toit, tu portes un casque. La direction ? Un demi-tour et tu as braqué ! La boîte avec les palettes au volant est ultra-rapide et déclenche des bruits de décompression, c'est comme dans un avion. Et puis cette précision, sur la route, on sent qu'à partir de 80/100 km/h, la direction devient ultra-précise parce que la voiture est plaquée au sol. Et sur circuit, là, tu sais pourquoi tu l'as achetée. Elle est faite pour ça. C'est quand même la première fois que je rentre d'une journée « circuit » physiquement éprouvé. On peut prendre jusqu'à 2,5 G en latéral ! Tous les repères de freinage changent, toutes les vitesses de passage. Tu te dis que tu vas trop vite, mais en réalité pas du tout, tu es dans une zone « de confort ». C'est une auto dédiée à la piste mais je peux y aller par la route ! J'ai la première voiture client !

Si c'était à refaire

Je le referais. Au-delà de mon plaisir personnel pour la conduite, cette voiture m'a apporté une image par rapport à mon entreprise, dont ma Radical est le porte-drapeau. Mes clients apprécient que je n'aie pas une GT ordinaire.

Je pense faire près de 10 000 km par an, des sorties circuits bien sûr, mais aussi en montagne (N.D.L.R. : sur la neige !). Je vais me balader le week-end et j'emmène mon chien ! (rire) Je m'en sers comme d'une voiture-plaisir, donc le plus souvent possible, même s'il pleut. A la station-service, on ne croit même pas que j'ai « le droit de rouler avec ça ! » (rire). Je n'ai aucun vrai regret, d'un point de vue fiabilité, elle est top. Radical France est super-efficace, convivial, et professionnel. C'est une petite famille. Lorsqu'on achète une Ferrari, c'est « bonjour monsieur », on donne son chèque, « au revoir monsieur ». Là, c'est le charme des petites cellules. En budget d'utilisation, l'assurance me revient à 2 200 € par an, les pneus, 800 € à deux ou trois trains par an, l'essence c'est du 14l/100 km et... pas de bris de glace ! (rire). J'ai participé au Rallye de Paris 2012, et dans la course à l'armement actuel, une McLaren MP4 12C essayait de me rattraper. Il s'est avéré que ce n'était pas possible... Avec ma petite barquette construite comme une vraie voiture de course, sans électronique, seul maître à bord, c'est parfait.

Si je la remplaçais...

Je prendrais la prochaine Radical, sauf si quelqu'un d'autre sort un concept équivalent. Mais aujourd'hui, Radical remplit son contrat à 100 %. L'auto aussi. Mais je ne cherche pas plus de polyvalence, il y a une voiture pour chaque activité. Je peux aller chercher ma bague avec ça, mais c'est plus simple avec une Smart. Il faut que Radical sorte quelque chose de nouveau pour moi (rire) ! ■