



## Radical SR3 SL

UN SPORT PROTO DANS LES ALPES : BONNE IDÉE ?

**D**ans le cadre de mon activité, j'ai organisé pour mes clients un road-trip dans les Alpes du nord, via Annecy et Val-d'Isère notamment.

Soit environ 2 000 km, dont une bonne moitié sur des routes bien sinueuses. Et pour la première fois, j'ai décidé de participer à cet événement routier avec ma Radical. Elle ne paraissait pourtant pas totalement adaptée à ces circonstances de conduite : son rayon de braquage allait-il me permettre de bien négocier les épingles ? La garde au sol n'était-elle pas un peu limitée ? De plus, nous sommes partis sous le déluge. J'ai enfilé une combi de pluie de motard, j'ai ensuite lutté contre l'aquaplaning, et je n'y voyais rien. L'enfer ! Un des participants me suivait dans la 911 Turbo S et m'a affirmé que ma Radical générait une gerbe d'eau qui montait jusqu'à 8 m à vitesse légale ! Voilà en tout cas qui prouve l'efficacité de l'extracteur arrière... Bref, le premier jour a été une grosse cata.

Mais heureusement, dès le lendemain, le soleil s'est mis à briller. On s'est donc rattrapé dans les routes de montagne. Finalement, la pluie est surtout tombée durant le trajet autoroutier, et c'est bien mieux ainsi. Contre toute attente, la garde au sol de ma SR3 SL s'est révélée suffisante : elle a frotté deux ou trois fois sur des départementales bombées mais pas plus. En revanche, il faut rester constamment sur le

qui-vive car la Radical a tendance à suivre les aspérités. Quant au rayon de braquage, il n'a pas posé problème. Ça a même été un plaisir en sortie d'épingle. En effet, la combinaison turbo (synonyme de couple élevé), boîte séquentielle et poids limité s'est avérée dévastatrice. Quel pied ! On se serait cru dans un jeu vidéo. Dans de pareilles circonstances, avec ma précédente Porsche 997 GT3 RS, il fallait carrément rentrer la 1<sup>re</sup> pour se relancer. Si je haussais trop le rythme, les autres avaient du mal à suivre. En fait, deux catégories se sont dessinées : les sportives ultralégères comme ma Radical et la Lotus Elise RGB, et les GT plus lourdes par définition, comme la 911 Turbo, la Ferrari F430 ou encore la Maserati Gran Turismo S.

En tout cas, ma Radical a eu son petit succès auprès du public en haut des cols. C'est vrai qu'on n'a pas l'habitude d'y apercevoir une sorte de sport proto. Revers de la médaille, j'ai dû confier mes bagages à un des participants, faute de coffre.

J'ai quand même rencontré un petit souci : mon phare gauche a littéralement explosé, de façon inexplicable. J'ai commandé la pièce : 65 €. Par ailleurs, Radical a annoncé la sortie de son coupé RXC. Ça me titille. Le châssis a été revu, le moteur est désormais un V6 Ford 3.7 de 380 ch, il y a un toit, des portes papillon, le cuir, la clim : serait-ce la solution pour profiter de sa



Radical quelle que soit la météo ? Seulement, elle pèse 900 kg et constitue un pas en arrière côté radicalité. Et il n'y a pas de coffre. À voir. ■

C. R.-P.

**'EN EFFET, LA COMBINAISON TURBO, BOÎTE SÉQUENTIELLE ET POIDS LIMITÉ S'EST AVÉRÉE DÉVASTATRICE'**

Description	
Date d'acquisition	août 2011
Kilométrage total	14 100 km
Kilométrage ce mois-ci	2 000 km
Coûts ce mois-ci	65 € (phare)
Consommation ce mois-ci	15 l/100 km