

Loisirs - Acqua Rossa Motorsport : Une structure professionnelle pour découvrir les sensations de pilotage d'un proto !

Acqua Rossa Motorsport, fondée en 2016 par trois passionnés qui roulent en Radical depuis trois ans, relève la gageure de proposer l'expérience de la conduite d'un sport-prototype à tout un chacun à des prix défiant toute concurrence. Wheels And You a eu la chance de découvrir la structure : nous avons été trois à prendre le volant d'une Radical SR3 RS sur le circuit de Bresse. Et dans ce préambule déjà, je le clame haut et fort : les formules tout compris proposées sont accessibles à chacun et procurent un niveau de sensations incomparable !



Texte : C.-A. Ferrière, F. Cuany, S. Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière /
Vidéo : François Cuany

En ce Vendredi Saint, ce sont Nikki et Cecilia, les deux propriétaires d'Acqua Rossa Motorsport, qui nous accueillent. L'idée qui a présidé à la création de la structure était d'assouvir leur propre passion de pilotage et de rendre accessible la conduite d'un sport-prototype à un coût abordable. Acqua Rossa Motorsport a

ainsi acquis une deuxième Radical SR3 RS qui nous attend dans les stands. Et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle est en état parfait, on la croirait presque neuve malgré une dizaine de sorties depuis qu'elle a rejoint le team en 2016.



Présentation

Ceux qui n'ont jamais roulé en sport-prototype pourront être surpris par la conduite à droite, vestige d'un passé récent où le levier de vitesses manuel existait encore. Les deux places sont serrées mais présentent suffisamment d'espace pour le pilote et son passager. Passons rapidement en revue les principales caractéristiques de cette Radical : le châssis tubulaire est surmonté d'une carrosserie en fibre de verre qui n'offre qu'un appui aérodynamique limité pour une conduite facilitée. Il est motorisé par un moteur de moto, un 4 cylindres en ligne de 1'340 cm³, développant ici 210 ch à 9'500 t/min. Le couple n'atteint « que » 141 Nm mais la boîte 6 rapports à crabot et commande séquentielle, parfaitement étagée, permet une exploitation aisée du moteur. Les roues de 15'' à l'avant et 16'' à l'arrière sont montées de slicks Dunlop Medium. Cet ensemble simple et fiable, dont le poids est inférieur à 600 kg, offre des performances décoiffantes et inatteignables avec une berline tout en préservant une accessibilité de pilotage étonnante. En bref, nous avons là un rapport « accessibilité au plus grand nombre - plaisir - sensations - performances » **im-ba-ttable !**



Acqua Rossa Motorsport propose aussi à ceux qui souhaiteraient acquérir leur propre Radical des prestations d'entretien de leur voiture. Enfin, l'équipe projette pour 2018 la mise en place d'une structure de compétition destinées aux jeunes qui pratiquent le karting et cherchent une transition vers les voitures de course. Cela leur permettrait de participer aux courses Free Racing du Trophée Tourisme Endurance.



L'expérience

Trois rédacteurs de Wheels And You ont testé la Radical sur le circuit de Bresse, à moins de deux heures de Genève, chacun avec une approche différente : Sébastien, notre « Gentleman Driver », François, un jeune pilote en devenir et moi-même, Claude-Alain, ancien pilote avec plus d'expérience. Voici nos trois comptes-rendus qui attestent que, quel que soit le niveau de pilotage de celui qui la découvre, l'expérience est à la portée de tous, débutants comme confirmés.

- L'avis du Gentleman Driver

La proposition est difficile à refuser : prendre les commandes d'une Radical SR3 RS sur le circuit de Bresse ; je ne vois pas comment je pourrais dire « non ». Reste que, j'appréhende un peu l'expérience. Certes j'ai déjà fait pas mal de piste, mais toujours dans l'esprit de me faire plaisir avant tout, totalement dans un esprit « Gentleman Driver » et non pas chasseur de chronos.

Au moment de découvrir l'auto dans les boxes, sur ses vérins, le capot moteur enlevé, l'ambiance course est immédiatement là. Je laisse l'honneur à Claude-Alain qui part pour une première session et je me place en observateur le long de la piste. Ça évolue à un bon rythme et me donne envie de me lancer. La session suivante approche, François n'est pas dans les parages. Je me motive donc enfile la combinaison. Casque, Hans, gants, tout est là, reste plus qu'à s'installer à bord et s'harnacher. A mes côtés, Adrien, notre instructeur du jour, m'explique deux-trois choses, notamment la signification des signes qu'il me fera car on ne s'entendra pas parler.

Démarrage de l'auto, j'enclenche la première avec la palette de droite et je relâche gentiment l'embrayage en mettant des gaz. C'est parti ! Rapidement j'embraye et je passe la deuxième pour rentrer en piste. Maintenant je peux oublier mon pied gauche, les prochaines vitesses se passent sans débrayer. Premier tour tranquille, je découvre l'auto et j'assimile gentiment sa conduite. La direction est dure, mais en une fois lancé en piste, on l'oublie. Sans aller très vite, les sensations sont immédiates, c'est enivrant. Grâce aux conseils du coach, j'augmente la cadence, je vais chercher les points de corde et je retarde les freinages. Ça commence à rentrer et le plaisir est intense indépendamment du fait que je sois un peu tendu. Les vitesses de passage en courbe sont bluffantes et je suis pourtant loin d'être super rapide. Mais qu'importe, je m'amuse et c'est le plus important. J'enchaîne les tours, quel plaisir, je me régale. Retour au stand, Adrien est satisfait de ma prestation pour une première expérience et moi aussi. Quelle découverte !

Pour terminer la journée, je prends place en passager avec Claude-Alain, pilote de talent, fort de nombreuses années de compétition automobile. La balade promet

d'être intéressante. Immédiatement je constate la différence, il freine bien plus tard que moi, pas difficile, et ses trajectoires sont bien plus affutées. Le tour de manège est une autre expérience tout aussi intéressante.

Voilà, première fois que je prends les commandes d'une telle voiture et j'en suis ravi. C'est vraiment une chose à découvrir et qui est à la portée de tout le monde. En effet, nul besoin d'être un mordu de circuit du moment qu'on sait rester humble car mine de rien, elle n'est pas si facile à dompter, cette petite anglaise.



- L'avis du jeune pilote passionné

C'est non sans une certaine appréhension que je me prépare à dompter cette Radical, la seule autre vraie voiture de course que j'ai roulée jusqu'à présent étant mon ex-Clio 3 Cup. C'est un rêve qui se réalise... On change de monde rien qu'en entrant dans le box où Nikki à tout prévu pour que nous passions un bon essai ! On se croirait en route pour Le Mans ! Je vais pouvoir compter sur les conseils de Nikki en bord de piste, puis d'Adrien, l'instructeur qui m'accompagne dans l'auto. Ils sont calmes et très pédagogues, ce qui met en confiance.

J'enfile le casque et la combinaison avant d'éprouver mes talents de contorsionniste pour entrer dans l'habitacle... autrement dit : faire rire les copains qui me regardent peiner dans cet exercice.

La position de conduite est semi-couchée et enfoncée dans la coque de l'auto. Le

champ de vision est restreint par le bombé du capot avant, le casque est à l'air libre et... une grande première pour moi, la conduite est à droite. Autant d'inconnues pour le pilote de trackdays et amateur de slaloms que je suis, qu'il faudra apprivoiser et qui, mine de rien, font perdre pas mal de repères dans les premiers tours de piste.

Une première série d'une dizaine de tours bouclée et premier bilan : la voiture est phénoménale. On ressent tout ! La direction et le train avant sont très précis, ce qui met rapidement en confiance. A fond sur les gaz, c'est jouissif d'aller chatouiller les 8'000 t/min avant d'enclencher le rapport supérieur avec la palette de droite. Le plus drôle se passe au freinage : systématiquement, je commence à freiner 20 à 50 mètres plus tôt que ce que permet l'auto. Au fils des tours, cela progresse pour finir avec des distances plus acceptables.

Même si le chrono est bien loin des cadors de la discipline, le plaisir est au rendez-vous !

Deuxième série, je troque mon casque pour celui de Nikki muni d'un intercom qui permet de communiquer avec l'instructeur en passager. Je peux alors bénéficier d'un coaching dynamique qui ne s'appuie plus uniquement sur des gestes. Par ses encouragements et le rythme de ses explications, même les supercars que nous regardons habituellement avec envie ne résistent pas longtemps face au potentiel de la SR3 RS.

Le chrono descend tour après, c'est phénoménal ! Le grip en virage offert par le châssis et les pneus slick rend les gestes plus difficiles à effectuer, il faut vraiment s'accrocher ! L'appréhension du début fait place à un plaisir de pilotage énorme alors qu'il faut déjà rentrer au stand. Mais j'y reviendrai, c'est sûr !!!

Je ne peux que conseiller de franchir le pas d'une telle journée, ne serait-ce que pour quelques tours. L'organisation est au top, la voiture comme neuve, le coaching efficace... Lancez-vous et vous passerez un moment de rêve !





- L'avis du pilote plus expérimenté

Un fois glissé dans l'habitacle, je me trouve rapidement à l'aise. La position est bonne et les rétros réglés, j'enclenche la première et embraye. Le moteur ne délivre pas un couple très conséquent mais l'auto étant légère, cela suffit largement à se faire plaisir. Il convient de chauffer les pneus « Medium » durant 2-3 tours pour qu'ils offrent un grip suffisant avant d'accélérer le rythme.

La prise en mains est facile, avec une tendance légèrement sous-vireuse à la remise des gaz, l'autobloquant poussant quelque peu sur le train avant. Le passage des vitesses est un jeu d'enfant puisque dès le deuxième et jusqu'au sixième rapport, on ne touche pas l'embrayage. On peut ainsi se concentrer sur les trajectoires et les points de freinage. Tandis que je suis seul à bord, le rythme augmente de près d'une seconde au kilomètre, le poids de l'auto étant alors d'env. 10% moindre. On peut conduire à un rythme soutenu, l'équilibre de freinage demeurant rassurant même en freinant fort et son endurance ne souffrant aucune critique. L'inscription en virage est franche mais ne déclenche pas de survirage excessif, pour peu que la vitesse soit maîtrisée. Les sensations de pilotage sont alors enivrantes, proches de celles d'une véritable voiture de course du groupe C, sans beaucoup d'appui aérodynamique toutefois, un choix de Radical pour préserver une facilité d'accès à tout un chacun, mais avec une excellente pénétration dans l'air, sans comparaison avec une berline.

La prise en mains faites, le rythme est vraiment étonnant, avec des temps qui tombent rapidement. Pour ceux qui connaissent le circuit de Bresse, une SR3 RS bien menée tourne en 1'27''..!

Ce qu'il y a d'exceptionnel à conduire cette Radical SR3 RS, c'est qu'elle met à la portée de chacun les sensations d'un véritable proto de course. Nul besoin d'être pilote, n'importe qui peut découvrir des sensations hors norme sans expérience

particulière de conduite circuit. Un instructeur diplômé vous accueille, vous explique les commandes et vous accompagne pendant le roulage. Alors, à n'en pas douter, s'offrir un stage pour piloter une Radical décuple les sensations de l'heureux participant ! Alors dépassez votre appréhension et essayez, vous ne serez pas déçu !



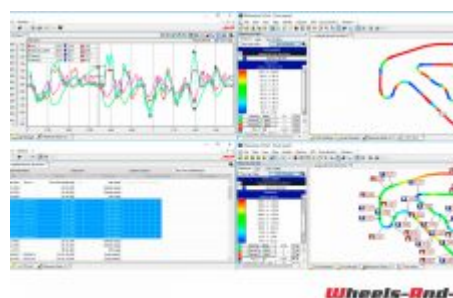
Conclusion

Si vous n'êtes pas encore convaincus, pour le même prix que les offres de conduite circuit en supercars qui fleurissent depuis quelques années, vous pourrez prendre les commandes d'un véritable sport-prototype et ressentir des impressions autrement plus sportives, ceci à des tarifs extrêmement raisonnables. Ils commencent avec le formule PROMO TRACK qui, pour 180.- €, propose 5 tours avec un instructeur diplômé. En doublant la formule, c'est 10 tours pour 360.- €, soit moins cher que beaucoup de formules « supercars » qui proposent également 10 tours de circuit.

Pour ceux qui souhaiteraient approfondir l'expérience, Acqua Rossa Motorsport propose d'autres formules, dont la PERSONAL TRACK, un forfait de 150 km pour 1'480.- €. Ceux qui veulent aller plus loin que la simple découverte sur quelques tours pourront ainsi appréhender la conduite du véhicule sur une journée, se familiariser avec son comportement et progresser dans leur pilotage. L'acquisition de données leur permettra même de constater leur évolution au fil de la journée et cela pour de nombreux paramètres.

D'autres formules sont disponibles sur demande, notamment pour les entreprises ou clubs qui souhaitent proposer à leurs employés ou membres une expérience « insentive » décoiffante et inédite.

Alors si j'ai un conseil à vous donner, vous les passionnés de conduite sportive ou vous qui souhaitez offrir un cadeau à un passionné, ne ratez pas cette occasion. Pour quelques centaines de francs, vous pourrez découvrir ou faire découvrir les sensations de conduite d'une vraie voiture de course, brute, efficace et ... abordable ! Alors osez l'expérience !



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.



Nos remerciements à Aqua Rossa Motorsport Sàrl, tout particulièrement Nikki et Cecilia, pour leur super accueil et la mise à disposition de leur Radical SR3 RS. Merci également à Adrien, instructeur professionnel pour son accompagnement, au circuit de Bresse pour l'accès à la piste lors de la séance photos et à ACD Motosport pour l'organisation de la journée.

