

L'Ariel Atom existe ! Je l'ai rencontré !

Soumis par Mac Rodgers
26-06-2008

L'Ariel Atom existe ! Je l'ai rencontré !

Tremblez !

Amateurs de
moteurs, tremblez ! L'Ariel existe !

Tel
l'archange du même nom, il crache le feu de dieu depuis que
Lucifer est déchû !

A l'instar
de la bombe, l'Ariel, c'est l'atome ! La déflagration qui
souffle tout sur son passage, pour ne laisser dans le ciel que la
lune d'Uranus, seule rescapée du passage du bolide sur la Terre...

L'Ariel
Shakespearien enchante avec ses charmes, l'auto envoÛte avec ses
chevaux !

Plus fort que
le roman de S.F. de BELIAEV, cette voiture vous propulse dans le
futur ; une allure qui vous fait sortir les yeux de la tête !

Ange
accompli, c'est aussi un démon ; part entière. D'ailleurs et

terriblement efficace, c'est véritablement une variation de l'air qui porte en lui la puissance de l'atome...

Cette
voiture...C'est l'Ariel ATOM.

En me relisant, je me demande si je ne vais pas finir par me décrédibiliser auprès de tous ceux qui me lisent depuis maintenant quatre années. Je me demande si j'ai vraiment le droit d'être si lyrique à la suite de ce qui ne fut en fait que deux heures passées à crottiner et dans ce bolide...

Je ne l'ai même pas conduit, Alors, quelle légitimité ai-je pour être aussi enthousiaste ? Suis-je si expert en véhicule de compétition pour affirmer que l'Ariel est la meilleure ? Ai-je acquis sur les circuits une expérience qui me permettrait d'imposer mes prises de position ?

Surtout pas.

Je suis un amateur clair, qui porte sur les choses et les gens un regard neuf par rapport à ceux dont la vitesse et l'huile sont le maître.

J'ai grandi loin des culbuteurs, mais lorsque je les ai croisés, c'était avec une maturité particulière, aguerrie par le sport et par une vie de rencontre. Si je me sens partager quelques fois certaines choses avec S. Loeb, c'est probablement que nous avons à tous les deux des gymnastes performants. Mon maître c'est de réfléchir à la façon dont les choses se font, celui de Sebastien, c'est de le faire de la meilleure façon du monde. Mais cela n'empêche nullement le champion du monde de réfléchir, ni moi, d'aimer piloter...

Tous cela pour dire que le regard que je pose sur l'Ariel n'est que le mien, qu'il n'est pas à caractère mécanique, qu'il n'est pas rationnel. Encore une fois, je n'ai pas suffisamment de points de comparaison pour étayer mes sensations. Je ne vous livrerai donc que cela : mes sensations !

Et c'est...

..Sensationnel !

Le styleâ€ !!!!!

Simon SAUNDERS, le crÃ©ateur de l'Ariel a rÃ©ussi quelque choseâ€ ! Il me pousse â€; m'interroger sur l'essence de la beautÃ©... Pourquoi cet objet est-il beauâ€ ? Pourquoi est-il fÃ©mininâ€ ? Pourquoi impose-t-il le respectâ€ ? D' ailleurs ce n'est pas vÃ©ritablement du respect, mais de l'attirance.

L'exubÃ©rance suscite le respect. La pertinence attireâ€ !

Plus qu'Ã©tre rutilante, cossue, riche, l'Ariel est pertinenteâ€ ! Elle semble avoir Ã©tÃ© construite (excusez moi, je ne peux pas faire autrement qu'employer d'Ã©nitivement le fÃ©minin) dans un but uniqueâ€ : au service du plaisir de piloter.

L'Ariel est exactement comme vous la voudriezâ€ : sportive et d'Ã©pouillÃ©e. Efficace et exacteâ€ : pertinenteâ€ !

Une femme enceinte est belle, car elle est alors l'image de sa conditionâ€ : femelleâ€ ! Elle se confond alors avec l'essence de son sexeâ€ : elle est femme.

L'Ariel est belle, car elle est mobile. Une fois â€; l'intÃ©rieur, le pilote devient une flÃ©che sans grand-chose autour... L'Ariel est belle, car elle est Automobile. Le moindre poids, sans fioriture, pour pousser son pilote le plus franchement possible sur le goudron, pour alourdir le moins possible le moteur montÃ© entre ses reins.

Tout ce qui est nÃ©cessaire est lâ€; et bien lâ€;â€ ! Une finition irrÃ©prochableâ€ ! MÃ©me le petit saute vent de 50 cm2 est efficace. La beautÃ© de cette voiture, c'est sa pertinenceâ€ ! Sa capacitÃ© â€; accompagner le pilote dans son d'Ã©fi lancÃ© â€; l'air qui s'Ã©coule, â€; l'accÃ©lÃ©ration qui plaque la tÃ©te contre le baquet, au son qui semble vouloir lui percer les oreilles...

Dans l'Ariel, il y a tout le parcours de son crÃ©ateur qui de NORTON â€; DUCATI en passant par ASTON MARTIN et PORSCHE, a su donner â€; son bÃ©bÃ© le visage que moi j'aurai donnÃ© â€; une auto faite pour aller viteâ€ !

Ou plus exactement, la

forme de la voiture dont le pilote est fait pour aller vite !

Ce pilote aujourd'hui, c'est Jean-Pascal BURGUET, ancien pilote de compétition, ce chef d'entreprise passionné d'auto sportive a fait le pas en 2003. Conquis pas un essai paru dans un magazine, J.P. part en Angleterre chercher son premier engin. Le parcours pour homologuer l'Ariel en France est long et fastidieux. Depuis J.P. a acquis suffisamment d'expérience pour importer 10 machines par an, et permettre ainsi à dix heureux propriétaires de rouler avec ce missile sur route ouverte une fois les engins homologués à titre isolé.

Comme toute chose d'exception, l'ARIEL est rare. Neuf exemplaires de la version 300cv, et un en 245cv ont été homologués l'an dernier. Idem pour cette année, neuf propriétaires se sont rendus acquiescents de la version avec compresseur qui porte la puissance du moteur HONDA Vtec 4 cylindres de 245 cv à 300cv. Les circuits de commercialisation sont confidentiels, l'argent ne suffit pas. La passion et la patience sont de rigueur... À noter que l'engin ne se déprécie pas, à ce titre cela peut devenir un bon investissement.

Pour ma part, je remarque qu'un des arguments en faveur de l'Ariel, c'est la facilité d'utilisation et d'entretien, compte tenu du niveau de performance. En effet le bloc moteur reste une mécanique abordable, tant en terme d'entretien que de suivi, (même si l'électronique n'est plus celle d'origine.)

Équipée au tout début d'un moteur ROVER de 125 à 160 cv, elle est maintenant servie par l'excellent moteur de la Civic Type R, après qu'il ait été question d'y monter le HAYABUSA 1300cc de Suzuki. Avec le moteur Honda de 1998cc, l'Ariel est dotée d'une arme irrésistible : un couple phénoménal de 27m/kg. La puissance de ce bloc a été montée à 300 cv par l'ajout d'un compresseur apportant 80cv pour 20 kg de plus.

Depuis, cette Ariel a encore évolué puisque les ingénieurs anglais à € fous à lui ont greffé un V8 de 500 cv (celui monté dans la Caterham Russel Savory T)... Mais là, ne comptez plus vous en sortir avec un budget d'entretien raisonnable... Les retours en Angleterre seront fréquents... Est-ce bien raisonnable ?...

C'est un châssis, une fois encore L'Ariel est tombée dans un nid de fées. L'ensemble suspensions/amortisseur étudié par Ariel intègre des éléments BILSTEIN. Ils permettent une personnalisation à l'infini pour que l'engin soit adapté à l'usage que veut en faire son propriétaire. A l'usage, le confort ne rivalise qu'avec l'efficacité. Franchement, je ne m'attendais ni à une telle tenue de route, ni à un amortissement aussi feutré : c'est rigide mais doux ! Les travaux considérables en soufflerie ont permis de concevoir ce châssis et cette coque si efficace : l'écoulement de l'air sous la voiture la rend particulièrement stable.

C'est une réalisation, c'est le sans faute, le châssis tubulaire est réalisé à la main. Chaque véhicule nécessite sur ce sujet une quarantaine d'heures de travail d'artisanat de précision.

Précision, c'est l'idée qui revient et faisant le tour de la voiture pour constater que rien n'est laissé au hasard en terme de finition et d'ajustage.

Mais bon... Toutes ces louanges ne sont pas le fait de l'étude des notices techniques. Mon goût s'est affiné au sel d'une vraie rencontre...

Cette voiture tape-à-l'œil, tape aux oreilles, tape au bas ventre...

Monter dedans exige de vous que vous vous pliez aux exigences de l'engin : il faut enjamber le plat bord assez haut, poser un pied dans le baquet pour enfin s'allonger confortablement. Les pieds cherchent un appui... Les tubes le fourniront quand, tout à l'heure, les pieds chercheront désespérément quelque chose de solide pour se raccrocher au monde immobile...

Je boucle le harnais, met mon casque jet, et me rend compte qu'il va me falloir tenir solidement les bretelles pour compenser le réglage trop lâche des ceintures. Je m'attends à un tour de manège, et j'anticipe que les freinages vont être éprouvants. Je croise les bras sur le harnais pour qu'il reste le plus ajusté possible.

Manœuvre... L'Ariel n'est pas fait pour être maniable. C'est le revers de la tenue de cap probablement. Tiens ! Je n'ai pas parlé du moteur ! C'est vrai qu'il est particulièrement discret. Le bruit est un doux feulement de fauve apprivoisé. Le chat sauvage sait se tenir.

Jean-Pascal discute avec moi tranquillement, nous échangeons nos compliments sur cette région du sud d'Angoulême où les collines sont boisées et les routes petites et tortueuses. Le revêtement n'est pas bon. Pourtant l'allure nous roulons le confort est tout à fait acceptable et je vois bien que le train avant sursaute sur les inégalités du goudron. Pourtant JP maintient la voiture facilement en ligne, même si je sens la concentration toujours présente. L'Ariel se conduit à deux mains sans jamais lâcher le volant ! La spécificité du spectacle c'est la vue imprenable sur le travail du magnifique train avant à double triangulation.

A 100/110 km heure depuis quelques minutes, je commence à me détendre et oublier tout ce que je sais sur la bombe dans laquelle je suis assis...

Et puis, JP abaisse sa visière...La bombe explose !

Virage sec sur la gauche, en même temps que j'aperçois un virage encore à gauche qui arrive de plus en plus vite, ma tête est soudain collée au baquet. Pas de freinage pour passer. Je n'ai même pas vu, ni senti le virage... Juste le déplacement des masses, la tête qui balance. Tout de suite un autre virage à droite cette fois-ci, pris la même vitesse invraisemblable pour une voiture à normale... Et puis c'est tout droit ! Il appuie ! J'oublie tout, car pour l'heure, j'ai les roustons au fond du slip ! Tout le monde a été à Disney land et connaît les sensations d'accélération des grands manèges...Ca dure 2 secondes et vous savez qu'il y a des rails...Hé bien, ça dure...dure...Et sans rails : dur ! dur ! On a dû passer la première aiguille à gauche à 30 km/h et on a accéléré non stop pendant 2 à 3 kms je pense...

Dans les premières secondes, LE truc que j'attendais : le sifflement du compresseur ! Divin ! C'est un bruit qui fait de vous une extension du moteur. Celui-ci vous invite par le bruit à participer à son effort, à partager sa libération vengeresse, agressive. Il y a de la violence dans ce concert. C'est une catharsis d'alcidieuse ! Le moteur en position transversale, juste devant le train arrière est à quelques centimètres de vos reins, c'est terriblement sensuel et brutal, la voiture vous parle, vous hurle aux oreilles que vous n'avez pas fini d'en prendre.

Combien de secondes pour atteindre les 200 km/h ? C'est à normé ! Je vois juste l'aiguille d' passer un chiffre rond que JP a d'cid' de me faire goËster au freinage des 4 doubles disques ventilés et rainurés de 290mm équipés d'atriers ALCON.

Qui a dit que l'Ariel freinait mal ?

Au moment où ma tête peut enfin d'coller du baquet c'est pour me retrouver le menton dans la poitrine, cramponné aux ceintures, que j'ai par bonheur ajustés en croisant les bras. Et Raffffhhhhhouuuuu ! La voiture repart dans le sifflement d' moniaque du compressor... Nous sommes repartis à 50 en 3 me... Quel couple ! Quelle souplesse ! Quelle puissance ! A 180km/h la diode des 8000t/mn s'allume, le son est d' moniaque ! Tout redevient normal, je peux enfin remuer la tête, parler à JP... Mais quoi lui dire ?...

Encore ?

Encore !

J'arrive à discipliner mon regard et je profite du jeu de p'dalier de mon pilote, le pied droit moitié sur le frein et l'accélérateur... Je regarde aussi le demi-train avant et la roue qui frôle l'herbe sur le bord de la chaussée. La tenue de route est irrôchable : le pont auto bloquant derrière et les trains roulants high tech devant font merveille. Ce n'est pas à tonnant que sur circuit seule la Maserati V12 fait mieux en terme d'efficacité.

Pour finir, le tour de manège s'achève... Et je me régale de savoir que J' rme va avoir droit à la même chose que moi : partager cela est une récompense.

C'est dit ! L'Ariel est une voiture exceptionnelle. Bolide d'exception, de par ses performances ahurissantes, objet d'exception, du fait de sa rareté et de son exclusivité.

Ici, un concept est poussé à l'extrême : un moteur, quatre roues, réunis sur un châssis d'appoint. Ajouté de la haute technologie et une finition exemplaire, c'est la recette pour proposer au final un des véhicules les plus convoités par les amateurs d'engin hors norme.

Attention pourtant ! Dans la famille des super cars, l'Ariel Atom est vraiment atypique. Ne comptez pas être séduit par des arguments que certains autres constructeurs mettent en avant, tels le design, le confort, l'agrément de conduite... Ici, c'est la recherche du meilleur rapport poids/puissance qui prime, l'objectif étant la recherche des sensations les plus sportives possibles.

A ce titre, il y a autant d'écart entre l'Ariel et une Porsche Cayenne, qu'entre une moto sportive et l'Atom. L'Ariel est une interface bien plus directe et inconfortable avec la route que ne le sont la plupart des sportives d'élite. Pourtant, les sensations ressenties à bord, n'ont rien à voir avec celles que procurent la moto. Il ne s'agit pas de chevaucher un moteur et de le piloter en plaçant son poids en équilibre sur deux roues. Il s'agit bien d'être poussé à par un moteur, assis devant un volant, dans un engin au centre de gravité le plus bas possible, et de piloter, avec la direction, des masses qui sont réparties en fonction des trajectoires et de la puissance disponible.

De ce fait, l'Ariel Atom, se rapproche peut être plus du concept de buggy de poche que de n'importe quel autre concept automobile. C'est probablement la raison de mon engouement si fort et si immédiat pour cette diva.

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Jérôme Prin (Yellow dwarf)

(Article 34 du 26/06/2008)