

BUGATTI TESTE LA CHIRON ET LA CHIRON SPORT SUR LE CIRCUIT PAUL RICARD



Les pieds dansent d'une pédale à l'autre. Les mains réagissent à la vitesse de l'éclair. Avec précision, sans précipitation. Regarder un ancien pilote de Formule 1 au travail, un participant à plusieurs éditions des 24 heures du Mans et vainqueur dans la classe GT de cette course légendaire, c'est un vrai plaisir. Pierre-Henri Raphanel manie avec délicatesse et une précision extrême une Bugatti Chiron Sport¹ sur le légendaire circuit Paul Ricard, près du Castellet, dans le sud de la France. Ce Français de 57 ans travaille depuis des années comme pilote d'essai pour Bugatti. Il vient de remplir une mission toute particulière.

Avec les fans de Bugatti et l'ancien pilote et vainqueur du Mans Andy Wallace, il montre que les voitures hypersportives Chiron et Chiron Sport défient les lois de la physique sur le circuit. « Y a-t-il meilleur endroit qu'un circuit automobile pour tester en toute sécurité une voiture hypersportive ? Même les novices se sentent vite bien ici », déclare Pierre-Henri Raphanel. Mais ce n'est pas tout : avec Andy Wallace, il veille à ce que la première fois au volant d'un modèle Bugatti soit parfaitement sans danger et à ce que les occupants s'y sentent bien.

Pierre-Henri Raphanel s'y connaît bien en modèles Bugatti. En vitesse maximale aussi. En 2010, il a établi un record mondial de vitesse pour les véhicules routiers, en atteignant 431,072 km/h dans une Bugatti Veyron. Il ne dépassera pas le record du circuit Paul Ricard. « Ce n'est pas le but. Même si on va très vite dans les lignes droites, l'accélération latérale est bien plus intéressante. Avec les modèles Chiron, on tange facilement dans les virages », dit-il avec un sourire.

LE TRACÉ DU CASTELLET EST PARFAIT POUR LES ESSAIS

Le parcours est idéal. Le circuit du Castellet a accueilli régulièrement des courses de Formule 1 entre 1971 et 1990, avec des interruptions, et depuis 2018, les bolides reviennent ici. Le 23 juin, les pilotes de Formule 1 y disputeront le Grand Prix de France.

C'est un prix que Bugatti ne connaît que trop bien. Au cours de son âge d'or, la décennie entre 1925 et 1936, Bugatti a remporté sept fois le Grand Prix, même s'il était disputé aussi sur d'autres circuits.

En 2018, Lewis Hamilton a parcouru le nouveau circuit de 5,842 km dans le sud de la France en 1:30:11 minutes, à une vitesse moyenne de 206 km/h. « Nous ne sommes pas si rapides que ça, parce qu'une Formule 1 est construite avec beaucoup moins de compromis qu'une Bugatti Chiron. En revanche, la voiture hypersportive offre plus de puissance, et surtout plus de confort », dit en riant Pierre-Henri Raphanel. Certes, quand il roule sur le circuit, il n'écoute pas de musique dans la voiture — mais s'il le voulait, il pourrait. La climatisation assure également une température agréable, malgré la température extérieure estivale.

UN CHÂSSIS SOPHISTIQUÉ POUR LE PARCOURS DE COURSE

Le circuit situé à 40 kilomètres de Marseille est considéré comme un précurseur des parcours de Grand Prix d'aujourd'hui. Sur les 15 virages au total, neuf sont à gauche et six sont à droite. Après le départ, il y a une ligne droite de 590 mètres - idéale pour ressentir l'énorme puissance d'accélération d'une Chiron. Elle passe de 0 à 100 km/h en 2,4 secondes, et atteint 200 km/h en seulement 6,1 secondes. Puis vient un petit virage en S, une courte ligne droite, une combinaison de virages à droite et à gauche, et un double virage à droite. « On ressent bien ici comment marche la Chiron, et grâce à son châssis sophistiqué, on maîtrise en toute sécurité même les contacts avec les vibreurs », raconte le coureur automobile professionnel Raphanel. Sur la ligne droite du Mistral, place à nouveau à la vitesse de pointe, brièvement interrompue par des virages droite-gauche-droite. A la fin il y a encore un léger virage à droite, une brève ligne droite et un double virage à droite. Des virages serrés à aborder à vitesse réduite se succèdent peu avant la ligne d'arrivée. « Avec son moteur gros volume de huit litres de cylindrée et un couple élevé de 1600 Newton.mètres, la Chiron est forte dans tous les domaines. C'est un véhicule parfait pour le circuit », déclare Pierre-Henri Raphanel.

Mais il n'y a pas que des tours à toute vitesse au programme des deux jours de la manifestation. Des sorties agréables en dehors du circuit sont aussi prévues. « La Chiron est capable de cet incroyable grand écart, qui m'enthousiasme toujours. Elle passe du sport au luxe et au confort. Avec elle, on s'adonne aux joies de la course sur un circuit le matin avant d'emprunter les

routes de campagne pour aller se promener en ville l'après-midi», se réjouit-il. Aucune voiture de Formule 1 n'en serait capable.

²Chiron: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 44,56 / moyenne 24,80 / élevée 21,29 / particulièrement élevée 21,57 / combinée 25,19 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 571,64 ; classe d'efficacité énergétique : G

²Chiron Sport: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 44,56 / moyenne 24,80 / élevée 21,29 / particulièrement élevée 21,57 / combinée 25,19 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 571,64 ; classe d'efficacité énergétique : G