

Fierté nationale !



L'unique constructeur automobile belge a voulu renouer avec ses origines, en construisant une voiture la plus légère possible.

Mais cette Vertigo .5 Spirit est bien plus que cela !

Depuis l'arrêt de son programme en sport automobile, Tony Gillet s'est remis à cogiter sur ses modèles de route. «La situation était devenue surréaliste», s'enflamme-t-il dès la première question. «Mon châssis pèse 60 kilos, ce qui m'a permis de battre quelques records grâce à sa légèreté, voici près de 20 ans. Mais sur les dernières voitures que j'ai vendues, j'ajoutais 60 kilos d'isolants pour réduire le bruit dans l'habitacle. Il faut dire que le gros problème d'une coque en carbone, c'est qu'elle joue caisse de résonance. Mais je pars du principe que comme une Vertigo n'est pas faite pour aller faire ses emplettes mais plutôt pour participer à des track days, ce problème n'est pas rédhibitoire. De plus, on fait des progrès tous les jours en matière de réduction des bruits grâce à des filtres auditifs, actifs ou pas. Pour cette .5 Spirit, je fournirai donc des bouchons d'oreilles spécifiques, qui suppriment certaines fréquences de bruits tout en permettant aux occupants de la voiture de discuter entre eux.» Des accessoires pesant quelques grammes permettant d'économiser des dizaines de kilos d'insonorisant, il fallait être Belge pour y penser ! «Après tout, certains de mes clients trouvent tout à fait normal de mettre des écouteurs lorsqu'ils utilisent leur hélicoptère. Pourquoi n'utiliseraient-ils pas de petits bouchons pour se déplacer d'un circuit à l'autre !?»

Vous l'aurez compris, la .5 est particulièrement «extrême» !

Radicale !

Ne tournons pas autour du pot plus longtemps : la Gillet Vertigo .5 Spirit est la voiture de route la plus radicale qu'il m'ait été donné d'essayer sur la route. A côté, une Porsche 911 GT3 RS passerait presque pour un coupé bourgeois ! Tony Gillet est

parti de la Vertigo de course, a mis des pneus Vredestein de route sur les jantes de compétition à écrou central, des baquets un peu plus confortables, des harnais à peine plus pratiques, un klaxon, un système de chauffage/climatisation, une clé de contact (avec démarreur à gauche du volant)... et c'est à peu près tout. Si, quand même, les pignons de la boîte de vitesses séquentielle Quaife à 6 rapports ont été retaillés afin qu'ils fassent un peu moins de bruit. Il y en a déjà assez comme ça, croyez-moi ! L'échappement, bien sûr, est aussi un peu plus silencieux. Mais c'est tout. Le reste, c'est 100% course. De la suspension montée sur uniball avec amortisseurs réglables quatre voies aux freins AP 6 pistons, en passant par le V8 Maserati 4,2 litres développant environ 420-430 chevaux et une vraie boîte séquentielle obligeant à lever une petite bague pour passer au point mort !

Ah non, j'ai oublié l'embrayage, qui provient d'une Quattroporte, histoire de pouvoir démarrer sans le faire patiner sur 50 mètres.

Un peu de cuir

Pénétrer dans l'habitacle d'une Vertigo constitue déjà tout un cérémonial. Les portes s'ouvrant vers le haut incluent sur une bonne partie du toit, ce qui permet de se tenir quasiment debout au-dessus du baquet puis de se laisser glisser en douceur dans celui-ci. On a déjà vu bien plus compliqué. La finition est bien sûr artisanale mais le constructeur a quand même fait une petite concession au luxe en recouvrant une bonne partie du tableau de bord avec du cuir de belle qualité. Le reste, c'est full carbone, la spécialité des établissements Gillet ! De simples boutons en aluminium permettent d'allumer les phares ou d'allumer les «warnings». Pas de quoi distraire le conducteur, qui doit bien sûr se passer de radio ou de GPS !

De même, baquets et volant sont fixes. Mais il est évident que l'acheteur de ce genre d'engin peut faire poser une entretoise au volant ou placer son baquet à la distance qui lui convient le mieux. En tout cas, je n'ai eu aucun problème à caser mon mètre nonante. J'étais même un peu loin du volant mais je n'ai pas voulu ennuyer les mécaniciens de Tony en leur demandant de le rapprocher : il s'agissait d'une prise en main routière, pas d'un essai «course» !

Un bijou de boîte !

En quittant les ateliers du sorcier namurois, les premiers kilomètres constituent un choc, la certitude de ne jamais rien avoir conduit de comparable sur la route vous prenant immédiatement aux tripes ! Tony Gillet voulait faire une voiture «extrême» ne ressemblant à aucune autre ? Je peux vous dire que c'est réussi !

Dans ce tonnerre de sensations, la douceur et la progressivité de l'embrayage semblent complètement décalés. Car le reste, c'est du viril de chez viril ! La vraie boîte de vitesses séquentielle «comme en course» constitue à n'en point douter la pièce maîtresse de la voiture. Le drôle de levier en aluminium est idéalement placé et donne envie de ne jamais le lâcher, tant cette boîte est plaisante à utiliser. Pourtant, comme la direction est à la fois dure et directe, mieux vaut poser ses deux mains sur le volant, ne serait-ce que pour éviter les trous et les bosses du réseau routier belge. Car la suspension de course, évidemment, n'apprécie pas trop ce genre de plaisanteries. Pourtant, j'ai été étonné du confort de la .5 Spirit. C'est dur, certes, mais les excellents baquets Sparco permettent de très bien le supporter.

Revenons à la boîte. Une fois la première enclenchée en tirant le levier vers l'arrière, les autres rapports s'enchaînent de la même manière, en utilisant ou pas l'embrayage mais en relâchant l'accélérateur. Et pour rétrograder, il suffit de débrayer et de repousser le levier autant de fois qu'il le faut. Enfantin, d'autant plus que le pédalier Tilton de compétition est parfait pour effectuer le talon-pointe.

Incroyable machine...

Au fil des kilomètres, vous vous sentez de plus en plus en confiance. Vous apprenez à éviter les trous tout en vous rendant compte que ce bolide ne passe pas si mal sur les casse-vitesse et défauts de la route. Vous apprenez aussi à utiliser le moteur à régime constant, afin de diminuer le niveau sonore dans l'habitacle, il est vrai superbement infernal en accélération.

Les accélérations, parlons-en, justement ! Avec plus de 400 chevaux pour moins de 1000 kilos, ça déménage, on s'en doute ! C'est surtout de 4.000 à 6.000 tr/min que le moteur s'exprime le mieux mais ses reprises à bas régime sont déjà enthousiasmantes. Nous n'avons pas pu mesurer les performances mais je les qualifierai de «largement suffisantes» ! Si vous montez tous les rapports à 6.000, vous avez même drôlement intérêt à être bien réveillé car le paysage défile à une vitesse impressionnante. Que ce soit en ligne droite ou en virage, d'ailleurs, car la tenue de route est irréprochable. La Vertigo .5 Spirit tient aussi bien la route que les références sportives du moment, style Ferrari 458 Italia ! Et l'avantage, c'est qu'avec les amortisseurs réglables, l'utilisateur pourra lui-même adapter le set-up à ses envies, son style de conduite ou ses inspirations du moment.

Au final, même si elle est vraiment «extrême», cette Vertigo très spéciale reste utilisable par tout le monde et n'est pas si exigeante qu'on pourrait le penser pour son conducteur. Et son exclusivité justifie largement les 200.000 euros demandés par Tony Gillet !

> STÉPHANE LÉMERET
Photos Raymond L. Huysmans

