Essai – McLaren 720S Coupé : Missile de route

Dévoilée l'année dernière, la McLaren 720S passe dans les mains de Wheels And You pour un essai fort en sensations. Elle propose des performances et l'efficacité d'une voiture de course dans une hyper sportive homologuée route et utilisable au quotidien. Voici nos impressions détaillées.

- V8 biturbo, essence, 3'993 cm^3
- 720 ch à 7'250 t/min
- 770 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 341 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.9 sec.
- Poids : 1'283 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'543 x 2'161 x 1'196
- Conso. mesurée : 16.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 249 g/km (G)
- dès CHF 287'400.-, mod.essayé CHF 369'320.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Résolument adepte de la gamme Sports Series, d'autant plus après mes

rencontres avec les 570GT, 570S Coupé et 570S Spider, j'avoue que je ne trépignais pas forcément à l'idée de découvrir la 720S, nouvelle venue au catalogue Super Series.

En effet, malgré le fait que ses devancières (12C, 650S) étaient déjà très intéressantes et que cette 720S semble l'être encore plus au vu de sa fiche technique, j'avais le sentiment que ça serait too much pour une utilisation sur routes ouvertes. Vous imaginez, 720 chevaux à dompter au milieu d'une circulation dense, voir carrément chaotique, et des pandores omniprésents ? Franchement, c'est à la limite de l'absurde… du moins c'est ce que je pensais avant ! Car depuis cet essai, je suis totalement conquis par cette 720S et je vais vous expliquer pourquoi.

A l'extérieur

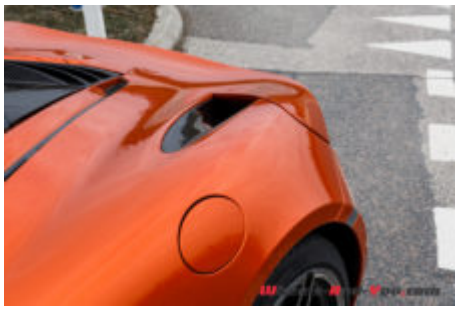
La première chose qui me perturbe sur cette 720S est sa face avant, principalement ses optiques. Pour le coup, et même après une semaine en sa compagnie, je ne suis toujours pas fan. Quelque chose me dérange, d'autant plus avec une couleur vive ou claire. Je suis servi avec la teinte « Azores » de notre voiture d'essai. Je ne vais pas me plaindre non plus, en vrai cela rend beaucoup mieux que sur les clichés de presse diffusés lors de la présentation. Point positif pour nos photos, avec une météo grisâtre, ça donne de superbes contrastes. Pour ma part, j'opterai pour le « Amethyst Black » avec ses reflets violets qui donne plus d'élégance à l'auto en conservant sa bestialité.

Dans tous les cas, il faut savoir marquer une pause et observer patiemment cette voiture pour savourer la quintessence de ses lignes. Tout a été travaillé à l'extrême pour obtenir une efficacité à tous points de vue. Les flux d'air sont bien évidemment un point important de toutes les super-sportives, mais les designers et les ingénieurs de Woking ont vraiment repoussé les limites pour répondre parfaitement à l'image de « Marque Technologique » chère à McLaren.

L'arrière train puise son inspiration auprès de sa grande sœur la P1, tout en apportant un côté plus raffiné. Enfin, jusqu'au moment où l'aileron actif se déploie, car là c'est de la férocité pure qui frappe votre regard. Sans parler de ses capacités qui lui permettent d'offrir 180 kg d'appui une fois la vitesse maximum atteinte, soit 50% de plus que sur les précédentes Super Series. Là encore, la parfaite symbiose entre les bureaux techniques et du design démontre l'excellence technologique recherchée par le constructeur.

Et que dire, une fois qu'on ouvre les portes… C'est un spectacle dont je ne me lasse pas avec une cinématique qui me fait penser à celle de la mythique McLaren F1.

Je ne comprends en revanche pas ce qui est passé dans la tête du mec qui a décidé que les entourages de fenêtres devaient être gris clair ? Franchement, aucune excuse possible tellement c'est moche en combinaison avec le coloris de notre voiture d'essai et ses finitions. En discutant avec le concessionnaire de Genève, j'apprends que cette faute de goût est à priori spécifique à cet exemplaire qui a tout l'air d'une présérie.



A l'intérieur

Avant de m'installer à bord, je profite d'admirer la structure du châssis monocoque en carbone. Une fois assis, je constate que sièges sont de bonne facture et qu'ils proposent suffisamment de maintien pour un excellent confort. Me voilà aux commandes de la fusée, euh non, de la voiture… Au vu des performances, c'est vraisemblablement un mélange des deux.

Je suis illico bluffé par la visibilité périphérique. Franchement, c'est difficile à croire sans le vivre personnellement. Cette nouvelle coque baptisée Monocage II est entièrement en carbone, dépourvue d'éléments en acier pour la partie

supérieure. Cela permet de réduire la taille des différents montants et d'économiser du poids comme d'augmenter la visibilité. C'est un plus indéniable pour une utilisation en ville, aussi bien devant que ¾ arrière, vous profitez d'une vue dégagée. J'aime tout particulièrement le haut de la porte vitré, soit juste au dessus de votre tête, option qu'il ne faut pas oublier de cocher selon moi.

Les deux sièges sont placés très au centre de l'habitacle et les commandes tombent parfaitement sous les mains du pilote. Les grandes palettes fixes à la colonne de direction sont placées dans l'alignement de mes doigts, c'est un sans faute et je suis impatient d'en abuser.

En termes d'infotainment, comme nous avions pu le voir lors de notre essai de la 570S, la nouvelle mouture répond parfaitement aux attentes. C'est relativement simple d'utilisation, c'est complet et cela fonctionne désormais très bien.

Reste à parler de l'ensemble compteur qui paraît standard au premier abord. Mais en fonction du mode choisi ou simplement par pression d'un bouton, le tout se replie pour laisser apparaître un affichage plus épuré faisant la part belle au compte-tours. On y retrouve quand même la vitesse et le rapport de boite, juste ce qu'il faut pour écumer les circuits. Ainsi la vision vers l'avant est encore plus dégagée.

Sous le capot

La mécanique qui anime cette 720S est toujours un V8 maison qui, pour l'occasion, voit sa cylindrée passer à 4 litres. Greffé de ses deux turbos, ce moteur développe la puissance de 720 ch (logique vu le nom de l'auto) à 7'250 t/min pour un couple maximum de 770 Nm à 5'500 t/min. Avec un poids à vide de seulement 1'283 kg, je vous laisse imaginer ce que ça peut donner en termes de sensations… Eh bien même en y réfléchissant longuement avant de récupérer la voiture, mes pensées n'ont pas été à la hauteur de la réalité.

Avant de parler des chiffres qui fâchent, parlons de ceux qui font rêver, avec le 0 à 100 km/h abattu en 2.9 secondes, le 0 à 200 km/h en 7.8 secondes et une vitesse maximum de 341 km/h. Vous me comprenez maintenant quand j'écrivais que c'est peut-être être too much sur routes ouvertes ! La transmission se fait toujours exclusivement sur les roues arrière au travers d'une boîte double-embrayage à 7 rapports.

La fiche technique annonce une consommation mixte de 10.7 l/100km et des émissions de CO2 à 249 g/km. C'est mieux qu'une 650S et c'est tout simplement les mêmes valeurs que sa petite sœur la 570S. Les ingénieurs n'ont pas chômé pour améliorer ce moulin. En réalité, je consomme un peu plus, pas vraiment surprenant me direz vous. Sur presque 700 km d'essai, ma moyenne s'établit à 16.9 l/100km. Je trouve cela plus qu'honorable lorsqu'on a 720 chevaux sous le capot. Certes, la météo peu favorable et mon grand attachement à mon permis de conduire réfrènent mes ardeurs. Sur un trajet exclusivement autoroutier, à une

allure réglementaire, l’ordinateur de bord affiche moins de 10.0 l/100km. Et les valeurs qu’il indique sont en général plutôt proches de la réalité.

Au volant

Parfaitement installé aux commandes, j’aborde les premiers kilomètres avec toute la prudence nécessaire à la découverte d’un tel missile sol-sol. Je suis rapidement bluffé par l’aisance avec laquelle j’évolue dans la circulation. Les 12C et 650S étaient déjà très acclimatables, cette 720S l’est encore plus, c’est impressionnant.

L’amortissement est tellement confortable que j’oublie que je suis au volant d’une

McLaren. En utilisation pour tous mes trajets quotidiens, cette auto est un régal. Après une journée à enchainer les rendez-vous au centre-ville de Genève, alors que je rentre chez moi, j'en viens même à me demander pourquoi tous les passants me regardent de la sorte. Il me faut quelques secondes pour me rappeler que je suis installé dans une supercar orange.

Sur autoroute, le constat est le même et, en laissant le mode par défaut, je roule moins vite qu'avec ma voiture de tous les jours. Il est vraiment possible d'utiliser cette 720S comme une banale auto, pour peu qu'on assume l'image délirante qu'elle affiche sans vergogne.

Les premiers jours avec cette McLaren 720S sont agrémentés de conditions climatiques capricieuses. Mais ni la pluie, ni les températures relativement basses, ni même une fine pellicule de neige n'arrêtent mon destrier équipé d'une pneumatique hivernale.

Heureusement, au fil des jours, le soleil revient et permet au bitume de sécher. L'occasion pour moi d'avaler quelques petites routes qui me sont chères. Une simple pression sur le bouton « Active » du système ADP (Active Dynamics Panel) permet de disposer des réglages « Handling » et « Powertrain ». Chacun de ces sélecteurs propose trois modes : « Comfort », « Sport » et « Track ». Etant là pour essayer une super sportive, pas une limousine confortable, je vous fais grâce du premier mode.

A l'aise avec cette 720S, je roule quasiment tout le temps en « Sport » / « Sport ». La voiture est époustouflante avec un train avant très précis et une cavalerie déboulant de manière fulgurante. Après avoir testé la McLaren 650S, la Ferrari 488 et j'en passe, je n'imaginais pas qu'il était possible qu'une voiture de route pousse aussi fort que cette 720S. Collé dans le siège, j'en ai presque de la peine à respirer, tant l'accélération est impressionnante. Néanmoins, l'auto reste saine et offre un comportement routier exemplaire. Le toucher du volant procure une sensation unique alliant légèreté et haute précision. Finalement, elle est presque trop facile à conduire, mais c'est conforme à ce que la clientèle recherche de nos jours.

Alors que je partage mes premières impressions avec M. Bernard Thuner, le patron d'Autobritt qui représente McLaren à Genève, ce dernier me demande si j'ai testé le mode « Track ». Etant quelqu'un de prudent qui tient à son permis, je

lui réponds qu'au vu de la météo, je me suis abstenu pour l'instant. Il me réplique en souriant que je n'ai donc pas encore véritablement découvert cette 720S.

Il n'en faut pas plus pour que je fonce me remettre au volant et direction la campagne. Je bascule les commodos sur « Track » et j'enquille les virages en augmentant progressivement le rythme. Sur une ligne droite bien dégagée, j'écrase l'accélérateur. Je suis littéralement compressé au fond du siège, la voiture se plaque au sol et bondit en avant telle une balle de fusil. La poussée est phénoménale, les changements de rapport sont instantanés, c'est tellement violent qu'il faut le vivre pour s'en rendre compte. Je réitère l'expérience avec un passager qui a l'habitude des voitures sportives : son silence, sa bouche bée et ses yeux écarquillés révèlent à quel point l'expérience l'estomaque. La puissance de l'accélération est inimaginable et donne l'impression de ne jamais s'arrêter. C'est presque terrifiant !

Lorsqu'il faut que cela cesse, les freins répondent parfaitement à mes attentes. J'aurai peut-être aimé un peu plus de mordant, mais c'est une question d'habitude à leur conception carbone-céramique et ça n'entache en rien leur efficacité. L'aileron actif se place alors à la verticale, tel un aérofrein. La classe !

Verdict

Je m’attendais à une voiture trop performante et pratiquement inutilisable sur routes ouvertes. J’en ai pris pour mon grade. Si les prestations dynamiques sont effectivement exceptionnelles, et le mot est faible, cette 720S reste parfaitement exploitable au quotidien. C’en est bluffant. Si le démon de Woking ne demande qu’à se réveiller, il demeure totalement domptable, pour autant qu’on le traite avec finesse.

Pendant cet essai, j’ai l’occasion de faire un bout de route avec une 570GT. Je remercie encore son propriétaire. Je peux constater l’immense différence qu’il y a

entre les Sports Series et les Super Series. Bien qu'une 570 soit largement suffisante, et je m'en contenterai (cher Père Noël, une 570GT avec Pack Sport pour moi s'il vous plait), il faut reconnaître que la 720S offre quelque chose de plus auquel il est difficile de résister… à moins de regarder l'addition.

Un prix de départ affiché à CHF 287'400.- et quelques indispensables options qui font grimper la note bien au-dessus des CHF 350'000.- calment immédiatement mes ardeurs. Une option à ne pas oublier : l'échappement Sport. Notre 720S n'en étant pas équipée, elle chante moins bien que la 570GT essayée lors de cet essai ! Comme mentionné lors de mon essai de la 570S, je vais en prendre une à l'échelle 1/43, ça évitera de sérieux problèmes avec mon banquier.

Relativement impassible avant cet essai, je n'ai désormais qu'une envie : reprendre les commandes d'une 720S et, si possible, sur circuit, afin d'en découvrir encore un peu plus la bestialité et les performances.

Plus exploitable qu'une Ferrari 488, plus performante et surtout plus désirable qu'une Porsche 911 Turbo, est-ce que finalement la McLaren 720S ne serait pas le meilleur des deux mondes ? Je vous laisse en juger. Personnellement, mon choix est fait.

<u>Prix et options – McLaren 720S Coupé “Luxury”</u>

Prix de base : CHF 301’130.-

Elite Paint « Azores » : CHF 5’960.-

Carbon Fibre Exterior Pack 1 : CHF 8’010.-

Carbon Fibre Exterior Pack 2 : CHF 12’580.-

Exterior Door Upper – Gorilla Glass : CHF 4’400.-

Seat Back – Carbon Fibre : CHF 4’500.-

Steering Column – Electric : CHF 1’950.-

Electric & Heated Memory Seats : CHF 3’980.-

Visible Carbon Fibre Monocage II : CHF 5’640.-

5 Twin-Spoke Lightweight Forged Wheels : CHF 4’360.-

Bowers and Wilkins 12-speaker Audio System : CHF 5’010.-

360 Degree Park Assist : CHF 6’500.-
(Includes Front&Rear Parking Sensors and Rear View Camera)

Vehicle Tracking System : CHF 920.-

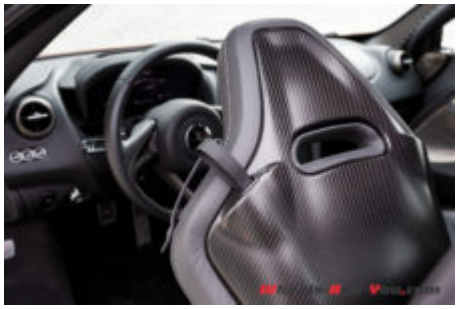
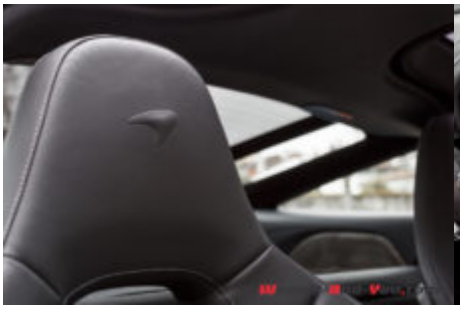
Vehicle Lift : CHF 3’030.-

Branded Floor Mat Set : 470.-

Car Cover : CHF 660.-

Fire Extinguisher : CHF 220.-

<u>Prix TOTAL : CHF 369’320.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 720S, ainsi qu’au garage Autobritt Grand-Pré / McLaren Geneva pour leur soutien logistique.

Merci également à la ville et la police de Rolle pour leur excellente collaboration à l’occasion de notre séance photos.

Y900 MCL
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

720S

Wheels-And-You.com

Y900 MCL
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Premier contact – McLaren 570S Spider : Coup de soleil risqué, coup de foudre assuré !

Essai – McLaren 570S Coupé : Sportive de luxe au tempérament de feu !

Premier contact – McLaren 570GT : Mini supercar déguisée en daily car

Essai – McLaren 650S Spider : No Substitute !

Premier contact – McLaren 650S : McLaren se bonifie avec le temps !

Essai – McLaren 12C Spider : Le petit plus qui fait la différence !

Essai – McLaren MP4-12C : What else ?

Premier contact – McLaren MP4-12C

Nouveauté – McLaren Senna

Avant-première – New McLaren Ultimate Series

Nouveauté – McLaren 570S Spider

Avant-première – McLaren BP23

Présentation – McLaren 570S Sprint

Evènement – McLaren F1 châssis #069 à vendre !

Sport Auto – McLaren 570S GT4

Nouveauté – McLaren 675LT Spider

Présentation – McLaren 650S Can-Am

Nouveauté – McLaren 540C Coupé

Nouveauté – McLaren 570S Coupé

Nouveauté – McLaren 675LT

Nouveauté – McLaren P1 GTR

Avant-première : McLaren 675LT

Nouveauté – McLaren 650S Le Mans

Nouveauté – McLaren P1 GTR

Présentation – McLaren P1 GTR Driver Program

Nouveauté – McLaren 625C

Nouveauté – McLaren 650S Sprint

Présentation – McLaren P1 GTR

Nouveauté – McLaren 650S

Présentation – McLaren P1, le développement continue

Présentation – McLaren P1

Nouveauté – McLaren MP4-12C Spider

La McLaren MP4-12C GT3 rejoint 10 écuries de GT3

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

McLaren