Premier contact – McLaren MP4-12C

Voilà bientôt dix-huit mois que McLaren a présenté pour la première fois sa dernière née, la MP4-12C. Nous avons eu la chance d'admirer la belle sous toutes ses coutures dans la région lausannoise lors d'une présentation exclusive à la presse romande.

- V8, biturbo, 3.8 l.
- 600 CV à 7'000 t/min
- 600 Nm de 3'000 à 6'500 t/min
- Boîte de vitesse robotisée, double embrayage, 7 rapports
- 330 km/h en vitesse de pointe
- 0 à 100 km/h en 3.1 sec. (avec pneus Corsa)
- 0 à 200 km/h en 8.9 sec. (avec pneus Corsa)
- Poids 1330 kg
- Emissions de CO_2 : 279 g/km
- dès CHF 270'000.-

Le moins que l'on puisse dire est qu'elle "en jette". Alors que les photos publiées jusqu'à présent laissaient entrevoir une ligne insipide et commune, il en est différemment en "live". Il est vrai par ailleurs que la teinte Volcano Orange de cet exemplaire met particulièrement en évidence les courbes de la carrosserie.

Dès le lancement du projet, les ingénieurs de McLaren ont souhaité élaborer une auto dont chaque trait, chaque choix technologique ou de matériau était dicté par les impératifs de poids, d'aérodynamique et de mécanique. Le style n'est que la

résultante de l'agrégation de ces termes. Ainsi, la carrosserie est composée d'éléments en aluminium, de carbone et de matériaux composites. Pourquoi pas tout en carbone, alors ? Simplement parce que le gain apporté aurait été moindre en regard des efforts industriels et économiques à consentir, notamment sur le prix de vente final.

La 12C innove en de nombreux points. En premier, la cellule centrale de l'auto est moulée en une seule pièce de carbone (MonoCell). Fidèle à sa réputation depuis 30 ans maintenant, McLaren ne pouvait concevoir une nouvelle auto sans utiliser cette technologie. La marque a été la première écurie de Formule 1 à utiliser ce concept en compétition. La McLaren F1, supercar encore adulée aujourd'hui, fût la première voiture "de série" à être conçue autour d'une cellule en carbone. La 12C inaugure ce procédé aujourd'hui dans une gamme de prix (inférieur à CHF 300'000.-) dans laquelle les constructeurs utilisent une architecture habituellement plus basique et des procédés largement éprouvés. Et l'intérêt est de taille ! Cette solution du MonoCell permet d'offrir un résistance maximale de la structure, assurant la sécurité des occupants, pour un poids ridicule de 75 kg. McLaren collabore avec CarboTech pour la construction du châssis, afin d'optimiser l'industrialisation des procédés imaginés par la firme anglaise. Ainsi, la construction du châssis de la 12C ne demande que quatre heures, alors qu'il fallait au bas mot près de mille fois plus de temps (en heures homme) pour celui de la McLaren F1.
Le poids total annoncé pour la 12C est de 1'336 kg (1'301 kg avec les options d'éléments de carrosserie allégés).

Côté mécanique, McLaren a également opté pour une solution entièrement "maison". Le moteur, un V8 biturbo de 3.8 litres de cylindrée a été entièrement conçu par les ingénieurs de Woking. Compact, ultra-abouti techniquement, ce moulin développe 600 CV à 7'000 t/min pour un couple maximal de 600 Nm disponible dès 3'000 t/min. Des solutions issues directement de la Formule 1 ont également été adoptées, comme le carter sec et l'implantation au plus bas dans le châssis afin d'abaisser au maximum le centre de gravité de l'auto. A noter par ailleurs qu'un effort particulier a été fourni sur le rejet d'émissions de CO_2; pour un tel niveau de performance, la MP4-12C est tout simplement la seule GT à rejeter moins de 300 grammes de gaz carbonique par kilomètre, 279 grammes exactement. La boîte de vitesses à double embrayage associée à ce propulseur dispose de 7 rapports. Les lois de passage des rapports s'adaptent en permanence

à la conduite. Le châssis quant à lui innove aussi totalement dans ce segment; un réseau sophistiqué “de communication” (hydraulique) entre les amortisseurs au moyens de soupapes à haute et basse pression gère l’amortissement. Ainsi, l’amortissement est piloté en temps réel, adoptant la détente/compression et la raideur en fonction des conditions de route et de conduite, minimisant ainsi le roulis et le tangage de la caisse sans l’adoption de barres anti-roulis ou autres dispositifs habituellement utilisés sur d’autres modèles de ce segment. Nous n’avons pu effectuer un galop d’essai au volant de la 12C, mais selon les critiques de nos confrères, le comportement de l’auto est sans commune mesure avec ce qui se trouve actuellement sur le marché. En outre, la 12C dispose du système “Steering Brake”. Fonctionnant de concert avec l’ESP, ce système, lui aussi issu de la Formule 1, ralenti la roue arrière intérieure dans un virage afin d’optimiser le rayon de braquage et minimiser le plus possible le sous-virage. Enfin, afin de garantir un freinage appuyé sans faille à haute vitesse, un aérofrein s’actionne à l’arrière du véhicule afin d’ajouter de l’appui sur l’essieu postérieur.

L’intérieur joue lui aussi la carte du dénuement, ou plutôt de la chasse à l’inutile. Fait de plus en plus rare de nos jours, le volant n’accueille aucun bouton ! Sa jante moulée sur le modèle de celle du bolide de course de Lewis Hamilton est parfaitement ergonomique, assurant une prise en main idéale. Le tableau de bord offre sous les yeux du conducteur un énorme compte-tour tandis que les écrans latéraux informent sur les paramètres vitaux du moteur. La console centrale regroupe l’écran multifonctions, les commandes de paramétrage du châssis et du train roulant. Point de fioriture ! Tout est mis en oeuvre afin que le pilote fasse corps avec sa machine. Il n’en demeure pas moins que tous les attributs de confort que l’on peut attendre d’une voiture de ce rang sont présents (climatisation, GPS, bluetooth, et même accès internet !).

Sur le papier, la McLaren MP4-12C semble être une tueuse de Ferrari 458, Porsche 911 Turbo et autre Audi R8 V10. Un essai routier de la bête devrait également avoir lieu prochainement afin de juger des réelles performances de l’engin. Stay tuned !

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

McLaren
MP4-12C

MP4-12C

W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
MP4-12C
W.A.Y.

McLaren
W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
x1000 r/min
1
2
3
4
5
6
7
8
9
02 10
0001525
HANDLING
NORMAL
POWERTRAIN
NORMAL
OIL
WATER
FUEL
W.A.Y.

McLaren
AUDIO
No Local Media
Present
TELEPHONE
NAVIGATION
12:00 AM
START
ENGINE
STOP
AERO
MANUAL
ACTIVE
WINTER
LAUNCH
W.A.Y.

MP4-12C