Essai – McLaren 570S Spider : Du son, de la précision et du grip

Parmi les marques de prestige, McLaren tient une place particulière dans mon affect. Sans être celle qui serait systématiquement plus performante, elle est celle qui marie le plus savamment le raffinement, la sportivité, l'ingénierie et la classe. Les modèles Sport Series, apparus il y a de ça deux ans, ont permis à une clientèle plus large d'accéder à cette magie. A la suite du Coupé, de la version GT et d'un premier contact avec le Spider, place à l'essai complet de ce dernier, cheveux au vent bien évidemment.

- V8 biturbo, essence, 3'799 cm^3
- 570 ch à 7'500 t/min
- 600 Nm de 5'000 à 6'500 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 328 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.2 sec.
- Poids : 1'359 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'530 x 2'095 x 1'202
- Conso. mesurée : 21.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 249 g/km (G)
- dès CHF 236'500.-, mod.essayé CHF 335'920.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Ne vous y méprenez pas, ce n’est pas une baby McLaren, ni une dégonflée. Lorsqu’on a la chance d’essayer un tel outil, on se demande ce que les gammes Super Series et Ultimate Series peuvent offrir de plus, si ce n’est l’hyper-espace. La réponse est : la même chose, mais en encore plus extrême. Ça ne vous avance pas ? Suivez-moi au cours de l’essai de la 570S Spider et gardez en tête les superlatifs employés. Puis laissez-vous guider vers l’essai de la 720S pour vous faire une idée.

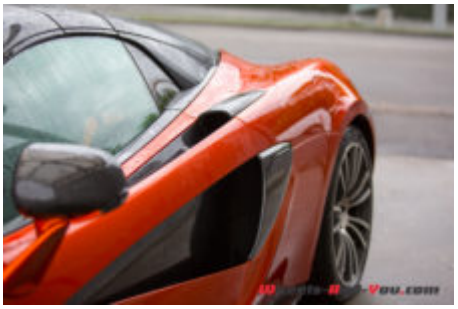
A l’extérieur

Peu avant que je prenne réception de la voiture, on me tend une liste exhaustive des options dont elle est équipée. L’acronyme MSO revient souvent, accompagné du mot carbone. De la vaisselle au mobilier, en passant par les boutons de manchette, ce matériau ne me quitte pas. Et MSO, cela signifie “McLaren Special Operations”, un département dédié à exaucer vos vœux lors de la commande d’une McLaren, même hors liste d’options. Je vous laisse imaginer ma tête en découvrant l’incroyable diffuseur tout en carbone que vous avez sous les yeux, et ce n’est de loin pas tout. Les larges écopes d’air latérales, le splitter et des pans de carrosserie entiers sont tout en fibre apparente.

Les courbes de la 570S sont superbes, autant les ailes avant qu’arrière invitent à y passer la main quand on s’approche. Le toit fermé, la ligne est d’une grande fluidité, laissant imaginer la facilité avec laquelle l’air s’écoule sur la carrosserie.

Les portes à ouverture dihedrale, si chères à la marque déjà à l'époque de la mythique F1, sont savamment sculptées pour assurer un afflux d'air au moteur en position centrale arrière.

Ce V8 reste d'ailleurs timidement caché derrière son capot fixe. On en aperçoit un peu au travers des grilles en nid d'abeilles ou au fond du diffuseur, mais guère plus. A la proue, un spoiler surplombe les phares en ligne de LED. Il est fixe et 12mm plus haut que celui du coupé, mais donne déjà une sacrée gueule à l'arrière de l'auto !



A l'intérieur

Les habitacle McLaren se démarquent par leur simplicité. L’espace est compté, exigu mais cosy, donc la conception va à l’essentiel. L’étroite console centrale descend vers les occupants, comme si on vous présentait la tablette tactile qui y occupe presque toute la place. D’une présentation épurée, son usage est en fait compliqué lorsqu’on le découvre. Par exemple, il me faut plusieurs tentatives pour trouver comment arrêter la navigation avant d’arriver à destination.

Entre les deux sièges prennent place les quelques boutons importants pour la conduite : sélecteur de vitesse, commande du toit, launch control et, le plus important, « Active », entre les deux molettes « Handling » et « Powertrain ». Là encore, il y a du carbone partout : tous les inserts d’habillage imaginables, seuils de porte, dossiers des sièges, etc. C’est un véritable plaisir de poser son regard où que ce soit dans cet habitacle.

Le volant est dépourvu de boutons. En plus des clignotants et essuie-glaces, deux leviers desservent le reste des fonctions de l’ordinateur de bord et du régulateur de vitesse. Le tableau de bord est tout numérique et s’adapte au mode de conduite pour 3 affichages différents. De plus, il affiche aussi la caméra de recul d’un format plus grand que sur la tablette centrale. Seul inconvénient, le volant tourné en manœuvre cache cet écran !

Reste à vous parler de ces sièges qui vous maintiennent à la perfection tout en étant esthétiquement réussis. Seul leur réglage est un peu fastidieux avec une commande déportée peu intuitive. Restent les ceintures assorties à la couleur de la voiture ainsi que les surpiqûres. Je suis définitivement sous le charme de cette voiture incroyable.

Sous le capot

La 570S est animée par un V8 3.8 suralimenté par deux turbos et développe une puissance de 570 ch. Mais c’est surtout le couple de 600 Nm qui donne du caractère à la belle anglaise. Installé en position centrale arrière, le M838TE (la désignation de ce moteur) entraîne les roues postérieures au travers d’une boîte « Seamless Shift Gearbox » égrenant sans coupures les 7 rapports. Généreusement équipé, notre véhicule d’essai dispose de l’échappement sport en finition noir mat pour qu’il chante aussi bien qu’il est beau.

La liaison au sol est assurée par des amortisseurs pilotés et doubles triangles pour chaque roue. Au moyen de la molette de réglage « Handling », le pilote peut ajuster l’amortissement en 3 positions : « Comfort », « Sport » et « Track ». Les jantes 19 pouces à l’avant et 20 à l’arrière sont chaussées en Pirelli PZero Corsa offrant un excellent grip en toutes circonstances. Pour vous arrêter, le freinage est confié à des disques carbone céramique d’une efficacité redoutable.

Le système de toit rétractable est semblable à celui de la gamme supérieure des

modèles précédents, puisque la 720S n’a pour l’heure pas été déclinée en Spider. En seulement 15 secondes et jusqu’à 40 km/h, il disparaît dans sa trappe au-dessus du moteur. Le plus impressionnant est qu’avec cette machinerie, le Spider ne pèse que 46 kg de plus que le 570S Coupé !

Au volant

Pour s’installer à bord, il faut enjamber un seuil de porte qui laisse apparaître le châssis en carbone. L’accès est facilité par le siège qui recule et la colonne de direction qui s’enfonce au maximum, avant de reprendre leurs places enregistrées en mémoire. Une fois la position parfaite trouvée, on ne quitte plus son siège. Le

volant finement dessiné tient idéalement en mains et le pédalier en alu fixé au sol dégage une ambiance de monoplace.

On réveille le V8 d'une pression de bouton. Le tableau de bord affiche une belle mise en scène de la voiture en 3D tandis que le calme du parking laisse place aux grondements du moteur anglais. Le son rauque reste très distingué, sans verser dans le gargarisme guttural d'un big block américain. A 17 heures cette McLaren est attendue pour le thé, Sa Majesté ne saurait patienter.

Évoluer agréablement à basse vitesse est ce que l'on attend le moins de la 570S. Cependant, elle s'en sort très bien avec une amorce de pédale de gaz adaptée. Passée cette première zone, elle devient un peu brusque au toucher d'accélérateur, elle trépigne d'impatience d'être davantage sollicitée. Heureusement, sa direction est assistée par hydraulique et ne demande aucun effort pour contourner les obstacles et épargner la grande lame avant en carbone MSO. Derrière le volant, on devine assez bien les extrémités antérieures de la voiture, vers l'arrière c'est beaucoup plus délicat avec deux grands angles morts.

Assez discuté, il est temps de mettre le pied au fond pour se faire remuer les tripes. Avec un 0 à 100 km/h abattu en 3.2 secondes, l'accélération est impressionnante, mais ce qui vous plaque vraiment au fond de votre siège, ce sont les reprises, lorsque les 600 Nm de couple projettent vigoureusement la voiture en avant. A défaut d'un circuit, le terrain de jeu choisi est constitué de routes de montagne reculées traversant occasionnellement un village. Seul inconvénient de ces rubans, leur revêtement est parfois très inégal et met à mal le débattement des suspensions de la voiture.

Rapidement lancée à des vitesses inavouables, la McLaren est étonnante de facilité à piloter. Très avenante pour un novice, ses nombreuses aides au pilotage permettent de garder le bolide sur son rail. Sans jouer du bouton Active ni des molettes de réglages, la voiture offre un très bon compromis. En exagérant, on arrive à obtenir un crissement de pneu en sortie de virage, mais pas plus. Il faut tourner les deux sélecteurs vers le mode Track et retirer l'antipatinage pour que l'arrière ne commence à dériver.

Sur cet itinéraire tortueux, la précision du train avant de la 570S Spider fait des miracles. Je me jette dans les virages et en ressors comme une balle. Les Pirelli n'en finissent pas de coller à l'asphalte, offrant un grip phénoménal avec l'appui

aérodynamique généré par la carrosserie. Du pied gauche pour tirer le meilleur des disques carbone céramique, on peut freiner très très tard si on a le cœur bien accroché. Les freins contribuent aussi à la précision en courbe. En effet, le système « Brake Steer », issu de la Formule 1, vient subtilement ralentir la roue arrière intérieur pour contenir le sous-virage et fait merveille. La transmission est du même acabit que le reste de la voiture : rapide, réactive et d'un réglage qui privilégie la performance à l'absolue douceur. Reste le mode confort pour enchaîner paisiblement les kilomètre dans une magnifique GT, toit replié ou non. Toit ouvert on peut très facilement discuter avec son passager, une série de déflecteurs et de saute vent assurent un voyage paisible aux occupants, même par temps frais.

Verdict

Comment une voiture de route peut-elle être aussi performante et pourtant si facile à prendre en main ? Seuls les concepteurs de cette auto sensationnelle sauraient répondre. Le plaisir pris à son volant pourrait se résumer avec ses 3 points forts. D'abord son excellent châssis très bien suspendu et aux modes de conduite calibrés de façon distinctes. Ensuite, il y a le grip qui semble impossible à prendre en défaut sans provoquer la sortie de l'axe. Enfin le plaisir des sens. La vue d'abord, chaque fois qu'on la regarde ou que l'on pose ses yeux sur un élément de l'habitacle. L'ouïe aussi, avec le diabolique échappement sport que vous allez adorer et vos voisins beaucoup moins.

Pour remettre les pieds sur terre, je me rappelle qu'il y a pour presque CHF 100'000.- d'options installés sur ce rêve éveillé. Je pense aussi à l'infodivertissement maison pas toujours intuitif à utiliser, ou à l'espace de rangement sous le capot dont le volume est généreux mais dont la forme restreint le choix des bagages pour passer un week-end prolongé à deux. Mais au final

qu’importe, les souvenirs que garderons les gens qui ont eu cette voiture entre les mains ne pourront qu’être bons.

Je rends l’auto parce que j’y suis obligé et là, dans la vitrine, attend une McLaren 720S. Elle semble toiser sa sœur du regard tout en me lançant un : “Imagine ce dont je suis capable !”. Je ne suis pas dans « Cars », pourtant les voitures me parlent. Je ferais mieux d’aller consulter !

<u>Prix et options – McLaren 570S Spider</u>

Prix de base : CHF 236’500.-

Peinture Elite Vulcano Orange : CHF 5’030.-

Jantes forgées 14 branches : CHF 2’120.-

Finition des jantes Diamond Cut : CHF 2’200.-

Etriers de freins argent et logo McLaren noir : CHF 1’300.-

Pneu Pirelli PZero Corsa : CHF 0.- (option gratuite)

Carbon Fibre Exterior Pack 1 : CHF 4’590.-
(Coque de rétroviseur et entrée d’air)

Carbon Fibre Exterior Pack 2 : CHF 12’420.-
(Lames aéro, bas de caisse et diffuseur)

MSO Defined Carbon Fibre Exterior Pack : CHF 14’420.-
(Pare-choc arrière, spliter et spoiler)

Insert extérieur de porte carbone MSO Defined : CHF 8’940.-

Capot moteur et tonneau cover MSO Defined : CHF 8’130.-

Toit Dark Palladium : CHF 3’100.-

Echappement Sport Inox : CHF 4’780.-

Finition échappement Stealth : CHF 650.-

Pack Luxe : CHF 10’300.-
(Sièges sports chauffants à réglages électrique et mémoires, volant ajustable électriquement, audio bower & Wilkins, tapis de sol avec logo et fermeture des portes facilitée)

Pack Sécurité : CHF 5’790.-
(Assiette du véhicule réhaussable en roulant, aide au parking avant-arrière, caméra de recul, alarme volumétrique et housse pour le véhicule)

Intérieur cuir nappa sport Jet Black : CHF 2’340.-

Carbon Fiber Interior Upgrade : CHF 7’790.-
(inserts, panneau de porte et tunnel central en fibre de carbone)

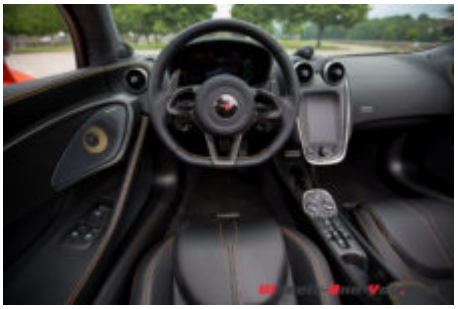
Seuil de porte en fibre de carbone avec logo McLaren MSO Defined : CHF 5’100.-

Ceintures de sécurité MSO Defined McLaren Orange : CHF 420.-

<u>Prix TOTAL : CHF 335’920.-</u>

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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 570S Spider, ainsi qu’au garage Autobritt Grand-Pré / McLaren Geneva pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – McLaren 720S Coupé : Missile de route

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

Avant-première – McLaren Speedtail

Nouveauté – McLaren 600LT

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