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

Quelques mois après vous avoir proposé l'essai de la McLaren MP4-12C, l'équipe de Wheels And You a pu reprendre les commandes du missile sol-sol de Woking mais cette fois dans sa déclinaison cabriolet, la 12C Spider. Il s'agit là peut-être de la petite différence qui vous fera succomber.

- V8 biturbo, 3'799 cm^3
- 625 CV à 7'500 t/min
- 600 Nm de 3'000 à 7'000 t/min
- Boîte de vit. double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 329 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.3 sec.
- Poids : 1'376 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'509 x 1'908 x 1'203
- Conso. mesurée : 19.3 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 279 g/km (G)
- dès CHF 272'000.-,
  modèle essayé: CHF 361'260.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Je ne reviendrai pas sur le business plan de McLaren, mon collègue en déjà parlé lors de son essai de la MP4-12C. Mais l'araignée tisse gentiment mais surement sa toile. Alors que l'impressionnante P1 – dont toute la production serait vendue – arrive au compte-goutte pour les chanceux propriétaires, les ingénieurs et designers de la marque travaillent déjà sur les prochaines voitures.

On parle notamment d'une version extrême de la 12C – la marque ayant décidé d'enlever le « MP4 » du patronyme de la voiture – à l'image de la « 458 Speciale » pour sa concurrente directe la Ferrari 458 Italia. Cette « super » 12C arborera une ligne légèrement revue qui se retrouvera ensuite sur les futures millésimes des modèles 12C et 12C Spider. Puis il devrait y avoir une petite nouvelle, une entrée de gamme plus abordable qui viendrait clairement jouer sur les terres de la Porsche 911 et enfin quelques autres nouveautés dont nous ne pouvons malheureusement pas en dire plus…

Revenons au modèle qui nous intéresse aujourd'hui, la 12C Spider et c'est parti pour le tour du propriétaire.

A l'extérieur

Au premier coup d'œil et pour autant que la belle Anglaise soit présentée avec son couvre-chef en place, il vous faudra plusieurs minutes pour différencier la 12C Spider du Coupé. Seule la hauteur change, 1'203 mm pour la découvrable contre 1'199 mm pour le Coupé. Autant dire que ça ne voit pas, même en mettant les voitures côte à côte.

Le plus marquant, c'est l'abandon de la grande verrière surplombant la mécanique au profit d'une surface plane conçue en plusieurs éléments. En partant depuis l'aileron arrière, on retrouve tout d'abord l'aération identique à celle du coupé. Vient ensuite l'ouvrant donnant sur le moteur, plutôt petit d'ailleurs, juste de quoi vérifier les liquides, qui conserve une vitre laissant transparaitre le cœur de la bête. Finalement, la dernière partie appelée « Tonneau Cover », ou couvre-bagage en français, dont l'intérieur propose deux utilités : soit un espace de rangement supplémentaire dont je vous parlerai plus tard, soit tout simplement accueillir le toit rigide rétractable (RHT) lorsque la belle se découvre.

Et c'est là que l'autre différence majeure vous sautera aux yeux : le toit de la 12C Spider est en fait composé de deux parties. Ces dernières se replieront en tout juste 17 secondes et cela jusqu'à une vitesse de 30 km/h dévoilant ainsi clairement la personnalité différente de cette 12C Spider par rapport au « simple » coupé. Je vous passe le fait que la séparation des deux éléments nécessite la présence d'un joint en caoutchouc noir qui malheureusement se voit beaucoup, tout particulièrement sur notre modèle d'essai qui arbore la teinte « Orange Volcano ».

Je dois d'ailleurs avouer que ce n'est pas vraiment ma teinte préférée, bien qu'elle s'accordait parfaitement avec la saison. Toutefois, après quelques jours passés au volant de ce Spider, je m'y suis fait et la météo grisâtre du moment permettait justement à cette couleur d'exprimer tout son éclat, certes en générant une attraction très importante sur les passants lors de mes moindres déplacements.

Une fois les deux parties du toit repliées, les arches latérales conservent leur emplacement et prennent l'apparence de deux bosselages derrière les sièges, séparés par une petite vitre verticale. D'ailleurs, sous cet angle, la 12C Spider ressemble fortement à sa concurrente italienne, la 458 Spider. Mais le petit plus de l'anglaise, vous comprendrez plus tard, c'est que justement la petite vitre peut être ouverte en partie ou totalement et cela indépendamment que le toit soit replié ou en place.

Pour le reste, pas de changement entre la 12C et la 12C Spider, les lignes sont épurées et le dessin de l'ensemble est plutôt simple, réduit au strict nécessaire diront les aficionados de la marque. C'est d'ailleurs le commentaire qu'on entend le plus souvent, elle est trop banale et discrète cette McLaren 12C. Reste quand même qu'il faudra opter pour du gris ou du noir si vous voulez passez inaperçu à son volant. Car en orange, « Orange Volcano » dans le cas présent ou « Orange McLaren » pour le Coupé que nous avions eu à l'essai, c'est franchement difficile de se la jouer incognito.

Dernier détail, la 12C Spider conserve ses magnifiques portes en élytre qui font encore plus d'effet sur cette déclinaison « ouverte » du bolide anglais. Je mentionnerai encore que notre voiture d'essai disposait de multiples éléments en finition « fibre de carbone », tels que le splitter avant, les déflecteurs latéraux, les coques de rétroviseurs, le diffuseur arrière, etc. De quoi faire exploser votre budget « options ».

A l'intérieur

Je me glisse à bord de ce Spider et là aussi quasiment aucune différence par rapport au Coupé. Encore une fois, c'est la sobriété qui prime et le noir est omniprésent. Je noterai quand même la surpiqure orange ainsi que les dossiers de sièges revêtus, dans leur partie centrale, d'un treillis noir laissant transparaître un fond orange. Le constructeur appelle ça le tissu « Espace », un composant qui s'allie au cuir pour proposer une finition intérieure « Sport Cuir », idéale pour une conduite sur circuit puisque les sièges proposent ainsi un meilleur grip et une meilleure circulation de l'air. Certains trouveront ça moins élégant que du cuir ou de l'alcantara. Pour ma part je trouve effectivement que ça confère un côté plus sportif à l'habitacle. Les goûts et les couleurs… en tous les cas, je suis parfaitement installé au poste de pilotage, la position de conduite est rapidement trouvée, un parfait compromis entre le confort et un excellent maintien nécessaire à une conduite (très) sportive. Le volant et les palettes tombent parfaitement sous les mains, un véritable appel à démarrer et partir avaler des kilomètres et des kilomètres d'asphalte. Comme pour l'extérieur, l'habitacle de notre 12C Spider disposait de plusieurs éléments en fibre de carbone, un régal pour les yeux mais moins pour votre porte-monnaie.

Comme sur le Coupé, au centre du tableau de bord, on retrouve le système infotainement « IRIS » tant décrié depuis le lancement de la voiture. Mais rassurez vous, McLaren a compris et c'est dorénavant une interface développée par Parrot qui prendra place. Malheureusement notre voiture n'en était pas encore équipée, je ne peux donc pas vous dire si l'ergonomie est meilleure, mais il parait difficile d'imaginer que ça ne soit pas le cas.

En-dessous, le bouton magique, « START ENGINE », puis les molettes du système ADP (Active Dynamics Panel) dont je vous parlerai plus tard. Finalement entre les sièges, les commandes de la boite de vitesse, « D », « N » et « R », ainsi que deux nouveaux boutons spécifiques à cette déclinaison Spider. Sur la droite, la commande pour actionner le mécanisme du toit rigide rétractable, et sur la gauche, de quoi ouvrir et fermer la petite vitre située à l'arrière, entre les deux sièges.

Moteur central oblige, le coffre se trouve à l'avant avec une contenance de

seulement 145 litres. Toutefois, comme je vous le disais précédemment, avantage de cette version Spider, l'espace réservé au rangement du toit peut s'utiliser comme coffre supplémentaire avec un volume de 52 litres. De plus, deux valises prévues pour cet espace sont livrées en série avec la voiture. Vous auriez tort de ne pas en profiter pour vos virées en week-end et il suffira de les laisser à l'hôtel pour profiter, cheveux au vent, de la région visitée. Cet astucieux rangement s'actionne à l'aide de deux boutons situés à l'intérieur de la porte conducteur, uniquement quand le toit est fermé bien évidemment.

Sous le capot

Niveau motorisation, le Spider hérite logiquement de celle qui équipe la 12C normale, soit un V8 3.8 l. biturbo qui développe 625 CV à 7'500 t./min pour un couple de 600 Nm de 3'000 à 7'000 t./min. Avec seulement 40 kg d'écart entre les deux modèles, 1'376 kg pour la 12C Spider contre 1'336 kg pour le coupé, les performances sont bien évidemment au rendez-vous. D'ailleurs les chiffres sont relativement similaires, 3.3 secondes pour le 0-100 km/h avec les deux déclinaisons (3.1 secondes avec les pneus Corsa disponibles en option) et le 0-200 km/h est atteint en 9.2 secondes, soit deux dixième de plus que le coupé. La vitesse de pointe est de 329 km/h contre 333 km/h pour le coupé, etc, etc. En résumé les différences sont moindres et je vous confirme déjà que derrière le volant, ça ne ressent pas.

Pour rappel, la mécanique est couplée à une boîte de vitesse à double embrayage à 7 rapports. Très performante en mode manuel, elle se veut aussi très douce lorsqu'on laisse la technologie faire, un véritable régal. En ville, vous évoluerez sans peine comme le ferait une bonne berline allemande sans saveur et une fois les petites routes atteintes, les vitesses se passent à la volée, les rétrogradages sont ultra efficaces, de quoi se prendre pour Jenson Button.

Je le dis souvent, est-ce vraiment nécessaire de parler « consommation » quand on a dans les mains une telle machine à sensations ? Bon d'accord, oui il le faut… alors sur le papier, le constructeur annonce 11.7 l./100 km en mixte, mais vous pensez bien que j'en suis (très) loin… Sur les quelques 600 km parcourus, principalement composés de petites routes enivrantes, j'aurai mesuré une moyenne de 19.3 l./100km. Je vous avais dit qu'il ne fallait pas en parler… Bref, je

préciserai quand même qu'au fil des pleins, à chaque fois la valeur diminuait. Je pense donc qu'une fois passé l'euphorie de rouler avec cette McLaren et surtout sur des trajets plus raisonnables, il est facilement possible de diminuer le chiffre de quelques litres. Reste qu'avec son réservoir de 72 litres, l'autonomie envisageable n'est pas vraiment digne d'une GT. Oui oui j'ai bien qualifié cette 12C Spider de GT. En fait, c'est une de ces facette, je vous le détaillerai plus bas, l'autre étant celle d'une super sportive, mais ça vous le savez déjà.

Au volant

Très facile à prendre en main, c'est en traversant le centre-ville de Genève, que je parcoure mes premiers kilomètres en compagnie de cette McLaren. C'est bluffant d'aisance, la boîte en automatique, j'évolue dans la circulation sans aucun problème. La 12C est maniable, très douce, confortable, même sa garde au sol relativement réduite n'est pas un handicap et dans le pire des cas, vous aurez toujours la possibilité de rehausser la voiture si nécessaire. La vision périphérique est bonne, il n'y a que lors d'une marche arrière qu'il faudra être un peu plus prudent et encore l'assistance au parking veille.

Je regagne l'autoroute pour un rapide aller/retour sur Lausanne avec l'habituel trafic du vendredi après-midi. Là encore, pas d'inquiétude, j'évoluerai à bon rythme dans un confort impérial. Franchement pas d'excuse, cette 12C est totalement utilisable au quotidien, même sur revêtement humide la tenue de route est excellente. Je noterai toutefois un léger manque de ressenti par rapport à la chaussée qui défile sous nos roues, un « défaut » qui se retrouve malheureusement très souvent sur les voitures actuelles, toutes catégories confondues.

Maintenant que vous avez compris pourquoi je me suis permis de qualifier cette 12C Spider de véritable GT, il est temps de découvrir son autre face, beaucoup plus excitante. Bien que j'avais déjà eu l'occasion de conduire une MP4-12C, il me faudra un bref instant pour me rappeler le fonctionnement du système ADP (Active Dynamics Panel). Première opération, une pression sur le bouton « Active », la boîte passe automatiquement en mode manuel. Ensuite, deux commandes s'offrent à moi, la molette « H » pour « Handling », qui gère la suspension et l'électronique embarquée tel que l'ESP, et la molette « P » pour « Powertrain »,

qui elle agit notamment sur la réactivité de la pédale d'accélérateur et le son du moteur. Petite parenthèse, notre modèle d'essai était (fort heureusement) équipée de l'échappement sport, un régal pour mes oreilles et celles des passants amateur de symphonie en huit cylindres ! Je m'égare… il faut encore mentionner que chacun de ces bitognos dispose de trois modes, « Normal », « Sport » et « Track », réglables de manières séparées bien entendu. Je vous passe les détails du mode « Normal » puisque c'est celui qui prévaut lorsque l'ADP est inactif, faisant la part belle au confort avant tout. En « Sport », c'est le compromis, tout est optimisé pour répondre correctement à toutes vos attentes, qu'elles soient sportives ou raisonnables. En clair, c'est à mes yeux, le mode « par défaut » pour une telle voiture et c'est d'ailleurs celui que j'utiliserai le plus. Finalement, le mode « Track » qui privilégie les performances, transformant la paisible GT en véritable missile sol-sol prêt à en découdre sur les circuits du monde entier.

Bon c'est bien joli tout ça, je ne doutais pas de l'armada de technologie dont dispose cette 12C Spider, mais franchement pour l'utiliser sur la route, de surcroit avec une météo capricieuse et surtout la crainte de perdre mon tant aimé permis de conduire, qu'importe la configuration, cette McLaren est ultra performante et ultra efficace. D'ailleurs ce n'est pas l'embonpoint de 40 kg et sa conception « Spider » qui péjoreront en quoi que ce soit le comportement de la voiture. Pour avoir eu l'occasion de conduire les deux voitures, je n'ai pas remarqué de différence sur la route et je ne suis même pas sûr que ça se verrait sur une piste, à moins d'être un pilote expérimenté et encore. Tout comme le Coupé, le Spider vire à plat, il n'y a aucun roulis et l'agilité est exemplaire. Point de torsion perceptible non plus, la conception du châssis monocoque en carbone fait merveille. La direction est précise et très directe, quel bonheur d'avaler les virages. Quant à l'accélération, elle est simplement phénoménale, mais avec 625 chevaux sous le capot, j'en attendais pas moins. En écrasant la pédale de droite, la 12C Spider bondit telle une balle de fusil, je suis littéralement et véritablement collé au siège et je vous laisse imaginer la tête abasourdie de mes différents passagers lors d'un tel exercice. C'est presque trop en fait, surtout que la voiture est très (trop) facile à prendre en mains. Ça aussi c'est normal de nos jours, les sportives sont accessibles à tous, pour autant que le porte-monnaie suive. Dans un sens c'est logique, il faut répondre à la demande, mais je reste un peu nostalgique des sportives d'antan qui nécessitaient un temps d'apprentissage et surtout une bonne dose de courage, voir d'inconscience, au moment d'accélérer franchement.

Je parlerai encore brièvement du freinage. Sans faille, c'est le terme… l'option freins carbone céramique qui équipait notre 12C Spider s'est montrée totalement à la hauteur des performances de la voiture. Le mordant est excellent et l'efficacité bluffante. Comme sur le coupé, le tout est assisté par l'Airbrake, un aérofrein qui prend la forme de l'aileron arrière. Ce dernier se déploie à la verticale lors des puissants freinages à plus de 100 km/h. Je n'argumenterai pas sur la nécessité d'un tel appendice, les ingénieurs l'ont conçu, c'est qu'il y a une raison, mais dans tous les cas, la cinématique de fonctionnement fait tout son effet.

Verdict

Mais alors me direz vous, elle apporte quoi de plus cette 12C Spider par rapport à la 12C Coupé essayée il y a quelques mois… Ben justement, c'est là toute la différence ! Alors que mon collègue était resté presque stoïque devant ce monstre de technologie, il m'a suffit de décapoter pour oublier son côté « trop parfait » et ainsi profiter pleinement d'un tel bijou de technologie regorgeant de puissance dont les vocalises endiablées envoutent encore mon esprit. Mieux encore, le véritable « plus » de cette 12C Spider, c'est la petite vitre arrière qui peut s'ouvrir et cela même si le toit est fermé. Ainsi, malgré une pluie battante, vous continuerez à profiter de la sonorité rauque et démoniaque du V8 à tel point que j'ai quasiment roulé en permanence avec cette vitre en position ouverte du fait que la météo n'était pas vraiment de la partie lors de mon essai.

D'ailleurs, nous nous sommes laissés dire que les ventes du Spider auraient supplanté les ventes du Coupé. Franchement je le conçois parfaitement, au vu de la différence sur le prix de base, à peine CHF 30'000.-, CHF 272'000.- pour la 12C Spider contre CHF 245'000.- pour la 12C, l'agrément supplémentaire est indéniable. Une fois fermé, le Spider propose les mêmes qualités que le Coupé avec en plus toujours la possibilité d'ouvrir à bien plaire, soit le toit, soit simplement la petite vitre arrière. Dernier petit détail et pas des moindre, depuis notre essai de la 12C normale, le tarif de base a baissé puisque maintenant, à CHF 2000.- prêt, vous avez une Spider pour le prix d'un Coupé à l'époque, ça serait dommage de ne pas en profiter.

Prix et options – McLaren 12C Spider

Prix de base : CHF 272’000.-

Peinture Elite « Volcano Orange » : CHF 5’490.-

Splitter avant en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Coques de rétroviseurs en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Déflecteurs latéraux en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Passages de roues avant en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Cache moteur en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Diffuseur arrière en fibre de carbone : CHF 4’280.-

Pack furtif : CHF 1’110.-
(Sorties d’échappement et mécanisme de l’Airbrake en finition noir satin)

Échappement Sport : CHF 6’420.-

Jantes Lightweight II : CHF 4’280.-

Étriers de freins couleurs spéciales (Argent/Logo Noir) : CHF 1’240.-

Freins carbone céramique : CHF 14’000.-

Tapis de sol McLaren : CHF 450.-

Extincteur : CHF 200.-

Housse de protection McLaren : CHF 630.-

Seuils de portes en fibre de carbone : CHF 3’060.-

Intérieur Sport Cuir « Espace Orange » : CHF 4’880.-

Revêtement intérieur en fibre de carbone : CHF 4’280.-
(Bloc de commandes sur les portes, branches du volant, console centrale)

Dos de sièges en fibre de carbone : CHF 4’280.-

Sièges à mémoire électriques et chauffants : CHF 3’660.-

Aide au stationnement (avant et arrière) : CHF 2’210.-

Système de surveillance de pression des pneus (TPMS) : CHF 930.-

Système de relevage du véhicule : CHF 4’880.-

Upgrade IRIS avec GPS et système audio surround Meridian : CHF 7’680.-

Prix TOTAL : CHF 361’260.-

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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 12C Spider, ainsi qu’à Autobritt McLaren Geneva pour la logistique.

A lire aussi

Essai – McLaren MP4-12C : What else ?

Premier contact – McLaren MP4-12C

Présentation – McLaren P1, le développement continue

Présentation – McLaren P1

Nouveauté – McLaren MP4-12C Spider

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

Y80 MCL

Y80 MCL

McLaren
GB
Y80 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

P
R
N
D
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
x1000 r/min
km/h
Accueil
10:29
ODOMÈTRE
26211.8 km
TEMPÉRATURE
12 °C
TRAJET
45.9 km
INTERVALLE
--- km
HANDLING
NORMAL
POWERTRAIN
NORMAL
OIL
WATER
FUEL
W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL

Y80 MCL

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL

Y80 MCL

W.A.Y.

Y80 MCL
W.A.Y.

Y80 MCL