Essai – McLaren 650S Spider : No Substitute !

Trois ans après l'arrivée de la MP4-12C, dont le succès fut au rendez-vous, la marque de Woking a dévoilé en 2014 la 650S, évolution de la première citée et dont le style reprend certains éléments de la très extrême P1. Wheels And You a eu le privilège d'essayer cette supercar unique par son caractère et son agrément.

- V8 biturbo, 3'799 cm^3
- 650 CV à 7'500 t/min
- 678 Nm à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 329 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.0 sec.
- Poids : 1'370 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'512 x 2'093 x 1'203
- Conso. mixte : 18.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 275 g/km (G)
- dès CHF 269'000.-, mod. essayé: CHF 321'900.-

Texte : Bob de Graffenried / Photos : Steve Baudois, Bob de Graffenried, Sébastien Moulin

McLaren, c’est plus de 50 ans d’expérience dans le domaine de la Formule 1. La firme, fondée par l’ingénieur et pilote de course néo-zélandais Bruce McLaren, a été à l’apogée du sport automobile mondial, avec plus de 180 courses remportées en Formule 1, 12 championnats du monde des pilotes et huit championnats des constructeurs. Rien que ça !

Et pourtant, peu de badauds sauront identifier une McLaren dans la rue… Normal me direz-vous, il y en a si peu ! Et pour cause, le premier modèle de série de la firme anglaise vu le jour en 1992 et ne fut produit qu’à 106 exemplaires. Première voiture de série équipée d’un châssis en carbone, la McLaren F1 est une légende !

Il fallut ensuite attendre 2011 pour voir arriver la révolutionnaire et non limitée MP4-12C, qui sera déclinée 2 ans après également en Spider et dont la puissance passera de 600 à 625 CV. Vint ensuite la très confidentielle et extrême P1, avec ses 916 CV fournis par une motorisation hybride essence/électrique.

Comme mise à jour majeure de la MP4-12C, McLaren présenta l’année passée la 650S qui nous intéresse aujourd’hui, et dont l’avant est très inspiré de la P1. Il y a 2 ans, la 12C nous avait impressionnés par son équilibre et son agrément de conduite hors pair, même sur les chaussées dégradées. Une véritable voiture d’ingénieur ! Pas facile de faire mieux… Voyons sans plus tarder ce que cette 650S a dans le ventre !

A l’extérieur

Je découvre celle qui m’est destinée pour 3 jours dans sa magnifique robe nacrée « Tarocco Orange ». Alors que, par temps couvert, on se prendrait à la confondre avec le coloris originel de la marque (le papaya orange, choisi à l’époque par Bruce McLaren pour toutes ses F1), sa teinte se réchauffe au soleil et donne dans l’orange métallisé. Splendide !

De face, la 650S est bestiale ! Le design de sa proue est largement inspiré de celle la P1. Il inclut des superbes phares à LED dont la forme rappelle le logo de la marque. Sur le côté, bien que généreuses, les prises d’air sont plus discrètes

que sur la 12C. Pour gagner 1.5 kg, mais surtout pour le plaisir des yeux, elles sont ici déclinées en carbone (CHF 3’000.-). L’arrière, quant à lui, est resté très similaire à celui de la 12C, à la différence qu’il possède un bouclier en trois pièces inspiré de la 12C GT3, reconnaissable au large diffuseur permettant d’améliorer l’aérodynamique. Tout comme le bouclier avant, la partie centrale du pare-chocs est, ici, en carbone, partie intégrante du pack Carbon Fibre Exterior Upgrade (CHF 11’100.-).

A l’intérieur

Je découvre l’habitacle sans grande surprise par rapport à celui de la 12C. S’il n’en demeure pas moins très réussi et avait fait forte impression dans cette dernière, on peut tout de même regretter que McLaren n’ait pas daigné implanter quelques nouveautés sans en changer l’esprit. J’aurais même souhaité quelques améliorations, comme un repose pied en aluminium ainsi qu’un assemblage plus appliqué de certains boutons qui sont, hélas, toujours en plastique. Je me consolerai avec l’apparition de cuir troué sur le volant, ce qui améliore la prise en main de celui-ci. Comme je le décrirai ensuite, la position de conduite est parfaite, et ce pour tous les gabarits.

Alors que les commandes de climatisation sont sur les portes, on retrouve au centre le combiné comprenant l’écran vertical ainsi que les 2 boutons magiques permettant de gérer, d’une part, la fermeté de conduite (suspensions, direction, sensibilité des gaz) et, d’autre part, la sensibilité des aides à la conduite (anti-patinage et ESP). Parfait ici du pack Extended Carbon Interior Upgrade (CHF 5’900.-) ainsi que de surpiqures oranges (CHF 700.-), le rendu est superbe! L’intérieur en cuir est une option gratuite en alternative à l’alcantara, mais ce dernier procure un meilleur grip à l’assise et serait donc plus adéquat selon moi. A moins d’opter pour les baquets racing en carbone issus de la P1 à CHF 6’700.- !

Comme sur la 12C, le raffinement et le confort sont de mise et l’équipement de série inclut notamment un système de naviguation par satellite IRIS, la téléphonie Bluetooth, la radio DAB et la climatisation automatique bi-zone. Doté du pack Technology (CHF 15’800.-), notre exemplaire est équipé d’une caméra de recul, de capteurs de stationnement, de sièges électriques chauffants, d’une sonorisation haut de gamme surround Meridian et d’un système permettant de

rehausser la caisse de 15 mm. Une bonne idée vu le porte-à-faux important du bouclier avant et qui en devient une nécessité lorsque celui-ci est en carbone (pack Carbon Fibre Exterior Upgrade).

Le coffre offre un volume de 144 litres et impressionne par sa profondeur. Il est ainsi possible de partir en weekend à deux sans faire de gros compromis sur ce que l'on emporte.

Sous le capot

Comme pièce maitresse de cette supercar, on retrouve le même cœur que dans la 12C, à savoir le V8 biturbo M838T de construction britannique. Comme son nom l'indique, il délivre la bagatelle de 650 CV à 7'500 t/min, soit 25 CV de plus que dans la 12C, notamment grâce à des pistons et culasses modifiés. Le couple est passé de 600 Nm à 678 Nm, alors que le poids à vide de la voiture a diminué de 6 kg. Bien qu'il flirte ici avec la barre des 2 kg/CV, l'évolution du rapport poids/puissance est faible, ce qui n'est pas surprenant car la 12C avait déjà placé la barre très haut !

Néanmoins, il est toujours primordial pour les constructeurs de réussir à augmenter les performances, ne serait-ce que de manière minime, tout en réduisant les rejets de CO2 et le poids. Ainsi, le 0-100 km/h est abattu en 3.0 secondes (contre 3.1 pour la 12C) alors que l'émission de CO2 perd 4 petits grammes par km, ce qui correspond à un théorique 11.7 l/100km. En pratique, j'ai consommé 18.2 l/100km de moyenne sur un parcours mixte comprenant 40 km d'autoroute et un aller-retour à la montagne, sans me priver d'exploiter quelque peu la cavalerie !

Au volant

L'expérience commence par l'introduction de mon corps dans l'habitacle, dont l'accès n'est pas des plus aisés. Si l'ouverture des portes en élytre n'apporte aucun avantage pratique, elle n'en demeure pas moins majestueuse. Les réglages électriques du siège et du volant me permettent de trouver une position de conduite optimale malgré mes 195 cm. Le pédalier est situé en profondeur ce qui

me permet d'avoir les jambes moins pliées qu'à l'accoutumée.

Une brève pression sur le bouton Start/Stop suffit à mettre le V8 de 3.8 litres en émois, et la banane s'installe instantanément sur mon visage. La bande son du film est plus parlante que n'importe quel descriptif, mais sachez simplement qu'en 3 jours, il ne m'est pas venu à l'idée d'allumer sonorisation Meridian. Surtout que, toit fermé, il est toujours possible de profiter pleinement des vocalises du V8 grâce à la fenêtre arrière qui peut s'abaisser électriquement, et ce tout en restant à l'abri de la pluie !

Je commence mon périple par une rapide et unique incursion urbaine, dans le but d'immortaliser cette supercar dans un lieu imprégné lui-aussi de performances, bien qu'humaines soient-elles : Le Musée Olympique de Lausanne. L'occasion de me rendre compte de la curiosité que suscite ce genre de véhicule auprès des badauds. Petits et grands, femmes et hommes, nombreux furent ceux qui ont bien failli faire tourner court la séance photo… Inutile de s'attarder à la regarder plus longuement, j'ai hâte de lui faire dévorer le bitume ! En milieu urbain, la boîte à double embrayage à 7 rapports se montre très douce, que ça soit en manuel ou en automatique, et l'auto se veut très maniable et véritablement confortable. Cela est dû à l'absence de barres antiroulis, rendue possible par l'adjonction d'amortisseurs connectés entre eux par des liaisons hydrauliques et rattachés à un accumulateur rempli de gaz. Ce procédé permet de contrôler avec précision le roulis dans les virages tout en découplant la suspension sur ligne droite pour une articulation indépendante des roues, ce qui améliore le confort.

Mode Sport enclenché : direction et suspensions se raffermissent, tandis que l'ESP devient plus permissif et la commande des gaz plus réactive. Sur les enchaînements larges et rapides de la route des Ormonts, tout comme dans les épingles, l'efficacité de l'auto ainsi que l'aisance de conduite impressionnent. Je m'aperçois rapidement qu'il me faudra savoir garder la tête froide tant la confiance vient – trop – rapidement au volant de cette McLaren. Si le moteur peut sembler creux à bas régimes, la donne change dès 3'000 trs avec l'arrivée de la suralimentation, ce qui me plaque instantanément au siège alors même que le gros de la poussée débarque vers 5'000 trs. Je tire la 2ème, l'aiguille du compte tour s'affole jusqu'à 8'500 trs et le V8 hurle à travers la galerie des Grands Rochers… L'expérience sonore est unique ! Et ça pousse si fort !

La direction, qui ne m'avait pas convaincue dans la 12C, permet ici de faire

parfaitement corps avec l'auto, bien que le train avant reste un peu trop léger, mais ô combien précis. L'aileron actif, qui se déploie lorsque le cerveau électronique détecte qu'un appui supplémentaire est nécessaire sur l'arrière – soit pas uniquement lors des forts freinages –, agit comme un frein à air en ajoutant du poids sur un arrière qui se veut étonnamment mobile compte tenu de la présence du moteur. Ainsi, il n'est pas rare de sentir l'arrière se dérober légèrement lors des gros freinages, et il ne faudra pas se montrer trop gourmand à la relance avant d'avoir franchi le point de corde, sous peine d'entamer un survirage qui nécessitera doigté à corriger vu la cavalerie mise en jeu. Car vu l'avalanche de couple que subit le train arrière et malgré des gommes larges de 305 mm, la puissance ne peut passer entièrement au sol, l'auto se met donc facilement en travers pour qui le veut.

Fini l'asphalte lisse et large, j'attaque le Col du Pillon. Là, le terrain de jeux lui semble d'emblée moins adapté, mêlant compressions et revêtements non égaux. Qu'importe ! Grâce au couple arrivant assez tôt et aux changements de rapports ultra rapides, le plaisir est toujours intense même sans dépasser les 5'000 trs. Et en ce qui concerne le châssis, il se montre impérial et encaisse sans problèmes les compressions sans maltraiter ses occupants ! Un coup de maître de McLaren ! Outre le travail énorme sur les amortisseurs, nul doute que cette agilité, couplée à cette impression de légèreté en toutes circonstances, est due au châssis monocoque en fibre de carbone, ultra rigide et qui ne pèse que 75 kg, entouré de deux berceaux en aluminium.

Quant au freinage, les énormes disques en céramique (394 mm à l'avant et 380 mm à l'arrière) montés de série se sont montrés d'une efficacité et d'une endurance sans défaut. En revanche, le mordant manque d'agressivité pour une voiture de cette catégorie. Mais ce compromis fait sans doute partie du cahier des charges, à savoir que la conduite de cette supercar doit rester accessible à tous et agréable dans des conditions d'utilisation routières normales, ce qui est parfaitement le cas.

Verdict

Redoutable d'efficacité dans les lacets et capable de vous propulser à des vitesses inavouables en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, la McLaren 650S est une arme de destruction massive… de permis ! Car avec 650 CV entre les mains, le danger de se voir affublé de l'étiquette « criminel de la route » par le simple fait d'un important excès de vitesse est immense. Pour relâcher la pression et exploiter pleinement toute sa cavalerie et ses capacités dynamiques, il faudra impérativement vous rendre sur circuit. Ceci dit, grâce à son raffinement, son agrément moteur et sa conduite civilisée, cette supercar sait aussi procurer du plaisir à vitesse modérée. Un atout majeur !

A l'instar de la 12C, la 650S se veut très facile à prendre en main. Elle procure un agrément de conduite supplémentaire au niveau du feeling de direction – plus précise et plus ferme –, de la réactivité du moteur et de la sonorité qui est amplifiée, tout en conservant sa polyvalence d'utilisation et son raffinement. Autrement dit, la philosophie et le cahier des charges n'ont pas changé, mais les améliorations techniques sont bien perceptibles, plus que les dixièmes de seconde arrachés ici et là au chronomètre.

Pour arranger votre bourse, notez que la force actuelle du franc a fait baissé le prix de base d'environ CHF 40'000.- par rapport à notre premier contact mené en automne dernier. Au final, avec quelques options bien choisies, notre modèle d'essai dépasse tout de même la barre des CHF 300'000.-. A ce niveau de performances, la concurrence européenne ne fait guère mieux. Mais surtout, en acquérant une McLaren 650S, vous adoptez un véritable bijou de technologies embarquées au service des performances et du confort qu'aucune concurrente ne propose actuellement. Vous hésitez ?

Une dernière question subsiste : Coupé ou Spider ? Vu le supplément de CHF 30'000.- qu'impose le Spider, la question est légitime. Mais pour moi, cette vitre arrière abaissable propre au Spider et qui permet de goûter à la bande son explosive du V8 en toutes circonstances, ça n'a pas de prix !

Prix et options – McLaren 650S Spider

Prix de base : CHF 269'000.-

Carbon Fibre Exterior Upgrade : CHF 11’100.-

Technology Pack – Enhanced : CHF 15’800.-

Elite Paint Orange Tarraco : CHF 5’500.-

Carbon Fibre Side Intakes : CHF 3’000.-

Sport Exhaust : CHF 6’300.-

Full Leather Interior : CHF 0.-

Contrast Stitching on Dashboard & Steering Wheel : CHF 700.-

Extended Leather Upper Zone – Black Nappa : CHF 2’700.-

Extended Carbon Fibre Interior Upgrade : CHF 5’900.-

Special Colour Brake Callipers : CHF 1’200.-

Volumetric Alarm Upgrade : CHF 700.-

Prix TOTAL : CHF 321’900.-

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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 650S Spider, ainsi qu’Autobritt McLaren Geneva pour la logistique.

A lire aussi

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 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

W.A.Y.

LE
MUSÉE
OLYMPIQUE
Y60 MCL
W.A.Y.

GB
W.A.Y.

McLaren

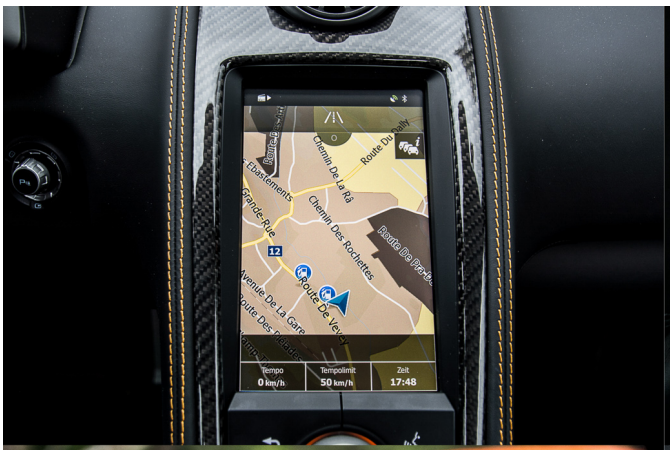
McLaren

Y60 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
Accueil
ODOMÈTRE
3274.9 km
TRAJET
3272.8 km
TEMPÉRATURE
17 °C
INTERVALLE
— km
0
km/h
HANDLING SPORT
POWERTRAIN SPORT
OIL
WATER
FUEL

W.A.Y.

Chemin De La Râ
Route Du Dally
Chemin Des Rochettes
Grande-Rue
Avenue De La Gare
Route De Vevey
Tempo
0 km/h
Tempolimit
50 km/h
Zeit
17:48

MONO
AE
AUTO

W.A.Y.

McLaren

McLaren
x1000 r/min
Accueil
ODOMÈTRE
3426.4 km
TRAJET
km/h

START
ENGINE
STOP
AERO
MANUAL
ACTIVE
WINTER

McLaren
x1000 r/min
km/h
N
HANDLING
SPORT
POWERTRAIN
SPORT
OIL
WATER
FUEL

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

W.A.V.

650S
W.A.V.

W.A.Y.

17:47
SAMEDI 25 AVR.
TÉLÉPHONE
MUSIQUE
RADIO
NAV
APPS
VOX
START
ENGINE
STOP
AERO
MANUAL
ACTIVE
WINTER
LAUNCH
W.A.Y.

McLaren
650S
SURREY . ENGLAND
McLaren
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

VOLVO
WEIBEL
WEIBEL
WEIBEL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

Y60 MCL
W.A.Y.

LE
MUSÉE
OLYMPIQUE
W.A.Y.