

Essai - McLaren 720S Spider : La machine à sensations fortes

Dévoilée fin 2018, quelques temps après notre essai du Coupé, la 720S Spider passe aujourd'hui dans les mains de Wheels And You. Au vu des précédentes comparaisons Coupé et Spider de McLaren, il y a fort à parier que le plaisir ne sera que meilleur. Il est temps de le découvrir.



- V8 biturbo, essence, 3'994 cm³
- 720 ch à 7'500 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 : 1'468 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'544 x 2'161 x 1'194
- Conso. mesurée : 14.99 l/100 km
- Emissions CO₂ : 249 g/km (G)
- dès CHF 317'420.-, mod.essayé CHF 389'275.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Alexis Markov, Sébastien Morand

Hasard du planning, alors que j'avais déjà personnellement essayé la 720S Coupé, me voilà en charge de prendre le volant de cette 720S Spider. Il y a pire me direz-vous et je vous l'accorde. Je ne vais pas me plaindre de cette tâche tant j'étais tombé sous le charme du Coupé.

Rappelez-vous, avant cela, j'étais plutôt mitigé concernant sa ligne et également peu convaincu d'un tel missile pour une utilisation routière. L'essai de la 720S Coupé m'avait démontré le contraire, je ne peux qu'être encore plus impatient de découvrir la Spider, tant il est agréable de rouler cheveux au vent. Sans compter que la configuration de notre voiture d'essai est pour ainsi dire calquée sur mes goûts, je ne pense pas que je l'aurai choisi différemment. Je félicite le service presse de McLaren pour leur sélection et je sais déjà que ça va être dur de la rendre.



A l'extérieur

Informé au préalable de sa couleur jaune, je m'émerveille véritablement au moment de la découvrir devant la concession McLaren Zurich. Ce « Vulcano Yellow » est splendide et le combo avec les différents éléments noirs, telles que les magnifiques jantes Super Lightweight à 10 branches, est une totale réussite, notre 720S Spider est très belle dans cette configuration.

Il n'y a quasiment aucune différence esthétique avec le Coupé, si ce n'est la partie qui recouvre le moteur. Au lieu d'une verrière qui descend du toit vers l'arrière-train, c'est un élément plat qui prend place entre les deux arches. C'est ainsi sur tous les Spider de la marque et c'est parfaitement logique du fait de la conception du toit rétractable. Sans compter le petit plus dont je suis totalement fan, la petite fenêtre droite placée derrière les occupants. En effet, cette dernière permet, une fois décapoté de réduire les turbulences dans l'habitacle, mais surtout, lorsqu'on roule avec le toit fermé, elle peut être ouverte afin de profiter des vocalises de la

mécanique. Croyez-moi, c'est un régal lorsque la météo n'est pas propice aux cheveux au vent.

Je note encore quelques éléments en carbone, mais sans en abuser, ça vient parfaire l'ensemble. Si, fermée, il est très difficile de la différencier du Coupé, son apparence une fois décapotée fait encore plus tourner les têtes. Ça va être difficile de se la jouer discret.



A l'intérieur

Toujours admiratif de la cinématique des portes en élytre, je découvre l'intérieur de cette 720S Spider. La présentation est similaire à celle du Coupé et j'apprécie tout particulièrement la configuration de notre auto. Avec un intérieur noir, mélangeant le cuir, l'alcantara et le carbone, mais surtout les surpiquûres jaunes, c'est vraiment un bel ensemble. Une fois de plus, je n'aurais pas fait différemment, cette 720S Spider est conçue pour moi.

Installé aux commandes, je me sens parfaitement bien et j'ai le sentiment de faire

corps avec la voiture. Véritable cockpit, entre celui d'un avion de chasse et d'une monoplace, l'environnement est véritablement pensé pour le conducteur. De surcroît, comme déjà mentionné lors de mon essai du Coupé, la visibilité périphérique est excellente. Ajoutez à cela le toit vitré disposant d'un verre électrochrome et vous pouvez adapter la luminosité de l'habitacle selon vos envies.

Le système infotainment est de bonne facture, complet et relativement rapide, il répond à mes attentes. Je remarque encore la caméra de recul qui vient s'afficher en remplacement des compteurs lors des marches arrière, alors que sur l'écran central on retrouve un pictogramme de la voiture avec les différents senseurs. S'il n'est pas toujours évident d'évaluer les dimensions de l'auto, vous n'aurez pas d'inquiétude à avoir pour vous parquer, les assistances sont vraiment bénéfiques.

Autre particularité de ce Spider, il dispose d'un coffre supplémentaire en lieu et place de l'espace de rangement du toit. En effet, une fois ce dernier fermé, vous avez 58 litres à disposition derrière vous, en complément des 150 litres du coffre principal, à l'avant. Rassurez-vous, si vous avez au préalable ouvert le tonneau cover, la technologie vous demandera à deux fois avant de replier le toit pour s'assurer qu'il n'y a plus rien à cet endroit. Ce rangement peut être pratique si vous partez longtemps, mais personnellement je ferai en sorte de me contenter du coffre avant afin de profiter au maximum de la conduite décapotée.



Sous le capot

Pour animer cette 720S Spider, on retrouve la même mécanique que sur le Coupé, à savoir le V8 biturbo. Il développe toujours 720 ch pour un couple de 770 Nm, transmis sur les roues arrière exclusivement via une transmission double-embayage à 7 rapports.

Alors que le Spider affiche 49 kg de plus sur la balance, les performances restent identiques à celles du Coupé avec une vitesse de pointe à 341 km/h et le 0-100km/h abattu en 2.9 secondes. Il n'y a que sur le 0-200kmh, réalisé en 7.9 secondes, où le Spider perd un dixième de seconde. Une broutille qui nécessitera un circuit et chrono pour le vérifier, car en conduite « normale », je vous garantis

qu'on ne voit pas la différence entre les deux modèles, mais j'y reviens dans un moment.

Si vous estimez que tout cela n'est pas suffisant, il existe maintenant la version déjantée de la 720S, j'ai nommé la 765LT. Uniquement proposée en Coupé pour l'instant, je ne prends pas trop de risques en disant qu'elle devrait arriver prochainement en Spider. Je ne peux qu'espérer que nous aurons l'occasion de vous proposer un essai complet, mais là, c'est certain, nous devons prévoir un passage sur circuit.

Pour revenir à notre 720S Spider, en matière de consommation, alors que la fiche technique annonce une moyenne en cycle WLTP de 12.2 l/100km, je mesure pour ma part 14.99 l/100km sur la totalité de mon essai. Certes cela comprend deux longs trajets autoroutiers pour revenir et retourner à Zürich qui permettent de bien faire baisser les calculs. En effet, sur ces deux parcours, en extrapolant ce que l'ordinateur de bord, assez précis, indique, j'ai dû consommer à peine plus de 10 l/100km. Sinon, en conduite purement plaisir sur les belles routes du Jura, ça tourne aux environs des 16-17 l/100km. A mes yeux, tout cela reste raisonnable au vu des performances de la voiture. Il est bien clair que moi aussi j'ai été raisonnable, je tiens trop à mon permis.



Au volant

Déjà au fait de l'environnement McLaren, je me sens vite à l'aise à bord de cette 720S Spider. Bien évidemment, c'est bas et large, donc il faut aborder la conduite avec une certaine prudence. Pour ce qui est de la hauteur, le système Lift vous sort de toutes les péripéties, enfin dans la limite du raisonnable, ça reste une sportive, pas un tout-terrain.

Immédiatement, je ressens à nouveau l'excellent toucher de route que seules les

McLaren proposent. C'est complètement dingue comme le châssis est affûté et la direction précise, aucun autre constructeur n'arrive à un tel niveau d'excellence. Même après plusieurs expériences au volant des bolides de Woking, je suis toujours bluffé et toute personne qui en prend les commandes sera d'accord avec moi, même les plus grands adeptes de marques concurrentes.

Je parcours les premiers kilomètres dans la banlieue zurichoise puis j'attaque les petites routes pour rejoindre Schaffhouse. Le feeling de conduite est toujours aussi bon et quel plaisir de découvrir une belle région que je ne connaissais pas vraiment, de surcroît au volant d'une McLaren. J'aurai quand même droit à un petit contrôle de la douane volante, je pensais bien en voyant leur véhicule que j'aurais de la peine à y échapper. Difficile de passer inaperçu avec une 720S Spider « Vulcano Yellow » en plaques anglaises.

Après cette escapade, je prends la direction de Bienne, via l'autoroute, un jour de semaine en fin d'après-midi. Comme vous l'imaginez, la circulation est dense, mais qu'importe, cette 720S Spider se montre tout autant à l'aise dans les bouchons que lorsque le trafic se fluidifie. Confortable et silencieuse si on la roule tranquillement, elle avale les kilomètres en toute quiétude. Décapoté, en remontant les vitres latérales et arrière, plus aucun remous, il est même tout à fait possible de téléphoner. L'agrément est digne d'une véritable GT malgré son look et ses performances de super, voire hyper, sportive.

Le lendemain, en compagnie d'un copilote local, je pars découvrir les magnifiques routes du Jura avec, en ligne de mire, la mythique montée de la course St-Ursanne - Les Rangiers. Les températures du matin requièrent une certaine précaution. En automne, un tel engin chaussé de pneus été, ça peut vite être dangereux. Toutefois je n'hésite pas à activer le système ADP (Active Dynamics Panel) qui offre trois modes, « Comfort », « Sport », et « Track », pour les réglages « Handling » et « Powetrain ». Je l'avais déjà bien testé sur la 720S Coupé, je passe donc en mode « Sport » et, bien évidemment, sélection manuelle des vitesses. Tout en appliquant un rythme modéré, j'avale l'asphalte agrémenté de nombreux virages avec un immense plaisir. La voiture vire à plat, elle enchaîne les courbes sans rechigner et ne demande qu'à continuer ainsi tant qu'il reste de l'essence dans le réservoir.

La météo est au beau fixe, les chaussées se réchauffent et nous sommes quasiment seuls sur ces petites artères. J'augmente l'allure, que ça soit avec ou

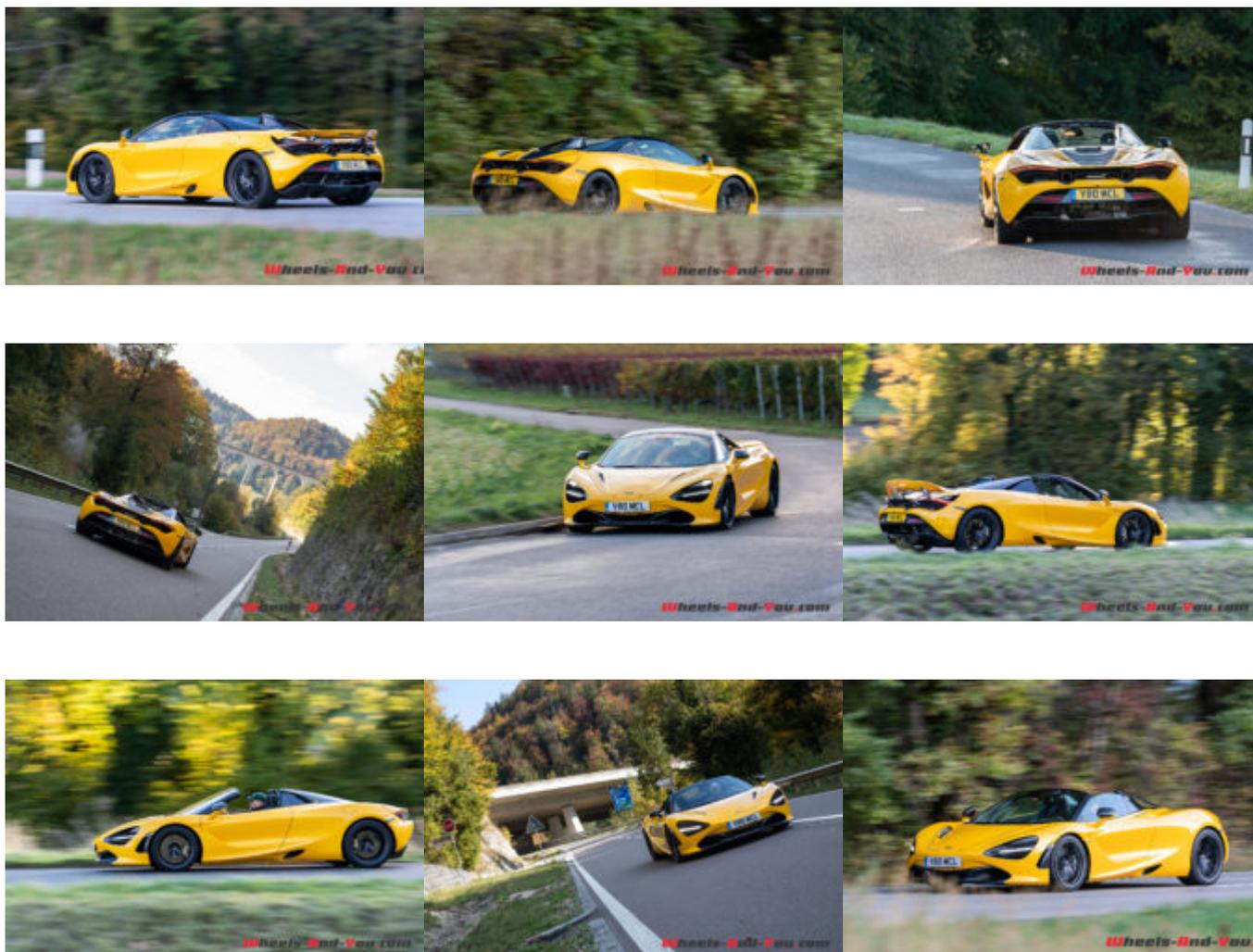
sans toit, je ne constate aucune différence de comportement routier, ni même avec le Coupé d'ailleurs. Le châssis est tellement bien conçu, que l'auto offre les mêmes qualités. Je pense qu'il faut être pilote et les comparer sur un circuit, en passant de l'une à l'autre, pour peut-être faire une distinction entre les deux déclinaisons. Mais sur route ouverte, je vous garantis que vous ne verrez rien. Donc pourquoi se priver, autant opter pour le Spider et profiter de la conduite cheveux au vent.

Notre auto de test dispose de l'échappement Sport, ce qu'il n'y avait pas sur le Coupé essayé deux ans auparavant. A l'époque, j'avais relevé qu'il est primordial d'opter pour cette option. En effet, certains reprochent aux McLaren une sonorité un peu trop retenue, clairement aux antipodes de la musique endiablée d'une Ferrari par exemple. Mais là, avec cet échappement Sport, c'est un peu mieux et ponctuellement il vous gratifie de quelques coups de fusil qui provoquent immédiatement un sourire béat sur mon visage. Ah ma foi, il faut savoir garder une âme d'enfant, surtout lorsqu'on traverse un tunnel.

Question de me rappeler les sensations phénoménales que j'avais vécues avec la 720S Coupé, je bascule les commodos sur « Track ». Une belle ligne droite s'offre à moi, j'accélère franchement et je passe les rapports à la volée. Oh mon dieu, j'avais oublié à quel point c'est brutal et performant. Même en déclinaison Spider, cette McLaren est un véritable missile homologué pour la route.

Les jours suivants, je parcours encore bon nombre de kilomètres en privilégiant les routes cantonales, question de profiter au maximum de ce comportement routier que j'adore. Quelle que soit la situation, le plaisir est au rendez-vous et il est parfaitement concevable d'utiliser cette 720S Spider au quotidien. Du moins pour autant qu'on arrive gérer sa largeur, le fait d'être assis relativement bas et surtout le regard des autres usagers.





Verdict

Pas besoin de vous le cacher, j'adore cette 720S Spider surtout dans la configuration de notre voiture d'essai. Reste qu'objectivement, une McLaren offre un plaisir de conduite exceptionnel grâce à la précision chirurgicale de son châssis. Impossible selon moi de différencier le Coupé du Spider, donc comme je le disais avant, autant partir sur celle qui nous intéresse aujourd'hui.

Enfin à un détail près, les quelques CHF 30'000.- de plus en comparaison de la 720S Coupé. Mais bon, à ce niveau de tarif, CHF 317'420.- de base et CHF 389'275.- avec les options de notre auto, est-ce qu'il faut vraiment se limiter à ce détail, ce n'est même pas 10% du prix. J'aurais bien craqué si je pouvais, tant cette configuration me correspond parfaitement.

Reste que je suis toujours autant surpris de ne pas croiser davantage de McLaren sur nos routes en comparaison de la concurrence, Ferrari et Porsche en tête. Si elles ont eu quelques défauts de jeunesse sur les premiers modèles, ce n'est

actuellement plus trop le cas, du moins pas plus que le reste de la production automobile. Et ça reste une anglaise, elle ne peut pas être parfaite, sinon elle n'aurait pas le même charme.



Prix et options - McLaren 720S Spider

Prix de base : CHF 317'420.-

By McLaren - Performance : CHF 13'900.-

Elite Paint « Vulcano Yellow » : CHF 6'030.-

Sports Exhaust : CHF 6'809.-

Roof - Glazed / Electrochromic : CHF 10'431.-

Rear Deck - MSO Carbon Fibre : CHF 3'339.-

MSO Contrast Stitch - Cadmium Yellow : CHF 3'481.-

Sports Seats, Electric & Heated Memory Seats : CHF 4'024.-

Steering Column - Electric : CHF 1'982.-

Bowers and Wilkins 12-Speaker : CHF 5'062.-

Wheel Style 10 - Spoke Super Lightweight : CHF 6'289.-

Brake Caliper Colour - Polished : CHF 1'581.-

Branded Floor Mat Set : CHF 472.-

Fire Extinguisher : CHF 212.-

Rear View Camera (inc. Sensors) : CHF 3'537.-

Vehicle Tracking System : CHF 1'086.-

Vehicle Lift : CHF 3'620.-

Prix TOTAL : CHF 389'275.-



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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 720S Spider, ainsi qu'à McLaren Zurich pour leur soutien logistique.

Merci également au Domaine de Vaudijon à Colombier/Neuchâtel pour leur accueil dans le cadre de notre séance photos, un lieu magnifique ouvert au public pour des dégustations de vins ou des évènements.





A lire aussi

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

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

Présentation - McLaren Senna GTR LM

Nouveauté - McLaren 765LT

Nouveauté - McLaren 620R

Nouveauté - McLaren Elva

Avant-première - Nouveau modèle McLaren Ultimate Series

Nouveauté - McLaren GT

Avant-première - McLaren "Grand Tourer"

Présentation - McLaren Senna GTR

Nouveauté - McLaren 600LT Spider

Nouveauté - McLaren 720S Spider

Avant-première - McLaren Senna GTR

Nouveauté - McLaren Speedtail

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