

# Premier contact - McLaren 570S Spider : Coup de soleil risqué, coup de foudre assuré !

*La gamme Sport Series de McLaren continue de s'étoffer avec l'arrivée pour cet été d'une version découvrable au tempérament de feu. Wheels And You s'est rendu dans la région de Barcelone pour prendre en avant-première le volant d'une bien séduisante anglaise. Laissez-moi vous présenter la 570S Spider.*



- V8 biturbo, essence, 3'799 cm<sup>3</sup>
- 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. mixte : 10.7 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 249 g/km (G)
- dès CHF 227'420.-

---

En 2015, après les Super Series et les Ultimate Series, McLaren lançait les Sport Series pour se placer sur le segment des sportives de luxe, un créneau dominé par la mythique Porsche 911. L'offre débuta avec la 570S Coupé, puis l'année dernière suivit la 570GT, deux autos dont j'ai pu prendre le volant et qui m'avaient plutôt convaincu. Le programme Sport Series propose également une entrée de gamme avec la 540C, une déclinaison un peu moins performante mais affichant déjà un potentiel très intéressant.

Pour 2017, le constructeur de Woking développe son catalogue en déclinant la 570S en version Spider. Au vu de nos précédentes expériences avec les cabriolets de la marque, 12C Spider et 650S Spider, je pense que cette nouvelle venue saura se faire irrésistible.



## ***Esthétique***

Sceptique au début, j'admets que plus le temps passe et plus j'aime ces Sport Series. Un gabarit plutôt compact, un ensemble bien posé sur le bitume et des lignes dynamiques confèrent aux différents modèles un style qui sait charmer. J'émetts encore quelques réserves sur les phares arrière qui me laissent perplexes sans que je puisse vraiment expliquer pourquoi.

Pour cette 570S Spider, le dessin ne change pas, ou presque. A l'instar des autres cabriolets de la marque, la voiture hérite d'un toit dur rétractable. Son

mécanisme d'ouverture/fermeture ne prend que 15 secondes et peut s'activer jusqu'à une vitesse de 40 km/h. Une fois en place, ce dernier garantit un look quasiment identique à celui du Coupé, une belle réussite.

Ce Spider annonce un surpoids de seulement 46 kg et le constructeur affirme que cela ne change en rien la rigidité de la structure. Personnellement je la trouve aussi belle ouverte que fermée et elle présente un avantage que j'avais déjà relevé lors de mon essai de la 12C Spider : la présence de la petite vitre arrière. En effet, lorsque vous êtes décapoté, elle permet de réduire les remous dans l'habitacle, mais elle propose surtout de s'abaisser lorsque le toit est fermé pour que l'on profite pleinement des vocalises du V8, même lorsque la pluie s'invite à votre balade.

L'autre véritable changement, c'est le spoiler arrière 12mm plus haut que sur le Coupé afin de garantir le même appui dynamique malgré la différence de carrosserie.

La palette de couleur de carrosserie se compose de 20 choix, dont trois nouveaux qui coïncident avec l'arrivée du Spider : Vega Blue, Curacao Blue et Sicilian Yellow. C'est dans ces teintes que nos voitures d'essai nous sont présentées et ça se marie parfaitement avec la météo clémente de Barcelone. Pour ma part j'ai un faible pour le jaune qui fait référence aux citrons de Sicile.





De manière générale, l'habitacle est similaire à celui du Coupé mais, pour l'occasion, il propose de nouveaux niveaux de présentation. On retrouve également l'écran central lié au système IRIS dont la dernière mouture découverte lors de notre essai de la 570S Coupé avait su nous faire oublier les premières générations. L'ensemble est complété par un affichage au centre du tableau de bord proposant, entre autres, l'image projetée par la caméra de recul lors des manœuvres. C'est un peu déconcertant au début, mais le résultat n'en est pas moins intéressant.

La position de conduite relativement basse limite les remous à l'intérieur, même avec toutes les vitres ouvertes. Bien évidemment si Madame vient de se faire un brushing, je recommande quand même de les remonter.

Autre atout du Spider : la présence d'un espace de rangement supplémentaire. En effet, l'emplacement où vient se replier le toit peut servir de deuxième coffre. Avec un volume de 52 litres, il porte l'espace de chargement total à 202 litres. Il faudra bien entendu le vider si vous souhaitez décapoter.





## ***Sous le capot***

Quant à la motorisation, nous retrouvons, le V8 3.8 biturbo en position centrale arrière. Il est associé à la boîte double embrayage à 7 rapports et développe 570 ch pour un couple de 600 Nm.

Comme je vous le disais, McLaren revendique une rigidité similaire à celle du Coupé et les performances annoncées sont elles aussi identiques sur quasiment tous les points. Le 0-100 km/h est abattu en 3.2 secondes et la vitesse de pointe atteint 328 km/h avec le toit en place. Une fois décapoté, il faudra se contenter de 315 km/h. Il n'y a que sur le 0-200 km/h où le Spider concède un dixième de seconde au Coupé, puisque l'exercice lui demande 9.6 secondes. Concrètement pour le commun des mortels, et même pour celui qui sait piloter, cela ne change rien du tout. Je peux vous assurer que les sensations sont au rendez-vous !

Niveau consommation, les chiffres annoncés sont ceux de la 570S Coupé et de la 570GT, à savoir une valeur mixte de 10.7 l/100km. On ne manquera pas de les vérifier lors d'un essai complet.



## ***Au volant***

Ayant eu la chance de conduire toute la gamme Sport Series, je suis encore plus impatient de découvrir cette 570S Spider. La météo idyllique de l'Espagne en plein mois de juillet vient parfaire le tableau.

Nous partons en douceur depuis le centre de Barcelone. La température est exquise, je décapote sans hésiter pour l'entier de notre périple. J'attaque cette prise en main en laissant la voiture en mode automatique, idéal pour se déplacer en ville ainsi que pour aborder le premier tronçon d'autoroute. L'excellent agrément de conduite déjà relevé sur la 570S Coupé et la 570GT se retrouve sur le Spider. Au vu des caractéristiques et du savoir faire des ingénieurs de Woking, il n'y avait pas de raison que cela diffère. Malgré son look ravageur et plus tapageur que celui d'une 911, la McLaren offre des qualités similaires de polyvalence.

Une fois le milieu urbain loin dans mes rétroviseurs, je trace au milieu de l'arrière-pays barcelonais. Les enfilades sont rapides, la chaussée relativement bonne et la circulation très faible. Toutes les conditions sont réunies pour que le plaisir soit maximum. Je ne connaissais pas cette région, quelle merveille ! Une parenthèse s'impose pour féliciter le staff de McLaren pour nous avoir concocté ce délicieux itinéraire.

Notre 570S est équipée de série pour cette déclinaison Spider de Pirelli P Zero Corsa. Sur les routes que nous arpentons, c'est un pur bonheur, la voiture vire à

plat et l'adhérence est phénoménale. Je retrouve l'excellent feeling ressenti avec la 570S Coupé et j'aime vraiment la précision du train avant. Les kilomètres s'enchaînent, je me sens parfaitement à l'aise avec l'auto qui avale les virages à un rythme inavouable. Cette Spider est une super machine à distiller des sensations vraiment réelles, sentiment qui a tendance à s'estomper sur les sportives modernes souvent trop parfaites.

Bien sûr, la poussée du V8 n'est pas aussi brutale que chez sa grande sœur 650S Spider mais sans doute plus adaptée à une utilisation sur route ouverte. Ainsi, cette première prise en main avec la 570S Spider confirme ma préférence pour la gamme Sport Series et rouler cheveux au vent offre le petit plus que j'imaginai. Quel bonheur !





## **Verdict**

Fort du récent succès d'un modèle Launch Edition de la 720S, dont nous devrions d'ailleurs vous proposer un essai prochainement, le constructeur anglais réitère l'expérience avec cette 570S Spider. Ce ne sont pas moins de 400 exemplaires, également appelés Launch Edition, qui débiteront la production, mais ne vous emballez pas, ils sont déjà tous vendus.

Si votre porte-monnaie n'est pas frileux à l'idée de débiter une addition à CHF 227'420.-, je ne peux que vous encourager à visiter la concession McLaren la plus proche. Certes un peu plus cher que le Coupé (prix de base : CHF 201'770.-) mais avec un atout non négligeable, cette 570S Spider offre pour moi vraiment un rapport prix/plaisir exceptionnel. Surtout elle demeure plus accessible que d'autres super sportives, italiennes en tête. Et face à la concurrence allemande, il n'y a pas photo, l'originalité de l'anglaise surpasse en fun le côté propre des sportives teutoniques.

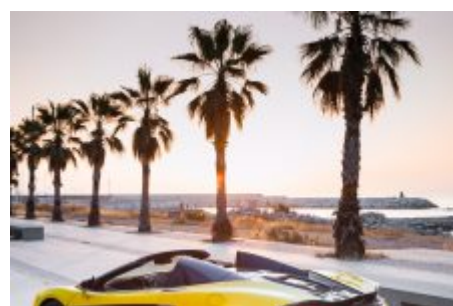






Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle McLaren 570S Spider.





## **A lire aussi**

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

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





