

# Essai - McLaren 570S Coupé : Sportive de luxe au tempérament de feu !

*Quelques semaines après un premier contact avec la McLaren 570GT, Wheels And You vous propose l'essai complet de la 570S Coupé. Premier opus de la gamme Sports Series, c'est aussi la plus sportive et il est temps de faire plus ample connaissance.*



- 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 : 1'344 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'530 x 2'095 x 1'202
- Conso. mesurée : 16.4 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 249 g/km (G)
- dès CHF 201'770.-, mod.essayé: CHF 252'810.-

---

Bref rappel pour ceux qui découvrirait aujourd'hui l'offre du constructeur britannique. Exception faite de la mythique et phénoménale McLaren F1, produite entre 1993 et 1998, tout a véritablement commencé en 2011 pour le département « Automotive ». Cela a débuté avec les Super Series, dont le modèle initial MP4-12C est devenu simplement 12C, Coupé ou Spider. Puis au bénéfice d'évolutions majeures, le catalogue propose aujourd'hui la 650S et la 675LT, chacune étant également disponible en Coupé ou en Spider. Ensuite ça été au tour des Ultimate Series avec la démentielle P1 et sa déclinaison encore plus extrême, la P1 GTR.

Finalement, depuis l'année dernière, la marque a rajouté une corde à son arc en développant une nouvelle gamme, les Sports Series, composée de la 570S Coupé justement, mais aussi de la 540C Coupé et de la 570GT dont nous vous avons récemment proposé un premier contact. Ces voitures se positionnent sur le segment des sportives de luxe et non pas dans l'élite des supercars et hypercars, comme c'est le cas des deux autres branches.



## ***A l'extérieur***

Je vous l'ai dit lors de ma prise en main avec la 570GT, je n'étais de loin pas convaincu par le style des Sports Series. Force est de reconnaître qu'avec le temps, je les aime de plus en plus et ces quelques jours aux commandes de cette 570S n'ont fait que renforcer mon attirance pour cette « petite » anglaise.

L'ensemble est compact, tassé sur la route avec des lignes très dynamiques. Le cockpit placé au centre de la voiture lui confère un look vraiment très sportif, ça respire de bestialité. Le masque avant plongeant sur le bitume avec des optiques au regard acéré laisse imaginer qu'elle va tout avaler sur son passage. D'ailleurs ses hanches larges et son arrière-train tout en rondeurs renforcent cette impression de performance. Si j'ai une légère préférence pour le hayon arrière

vitré de la 570GT, il faut admettre que ce capot moteur plat, recouvert de carbone sur notre voiture de test, contribue à l'image racée de la 570S.

Après cet essai, si je devais faire un choix entre les deux, je serai bien emprunté. Heureusement une brève pensée à mon compte en banque évite immédiatement de me torturer l'esprit : je vais prendre les deux... mais à l'échelle 1/43.

Avec la 570S, le panel de base des coloris est bien plus fantaisiste que pour la 570GT, vocation sportive oblige. Mon cœur flanche pour le Mantis Green, une telle auto peut et doit se permettre une teinte flashy. Néanmoins, pour l'occasion, notre 570S s'affiche en Blade Silver. Un gris de plus me direz-vous, comme pour une banale Porsche, et c'est aussi ce que je me suis dit en l'apprenant. Cependant, cette couleur offre un rendu vraiment plaisant et sied parfaitement à la 570S, étant suffisamment élégante tout en conservant une touche sportive.



## ***A l'intérieur***

En ouvrant la porte en élytre, je découvre un habitacle plutôt cossu et finalement très proche de celui de la 570GT. On le sait, c'est le leitmotiv des Sports Series et il fallait bien ça pour espérer bousculer le segment des sportives de luxe monopolisé par les marques allemandes. La présentation est bien aboutie et la finition n'a rien à envier aux concurrentes teutoniques. C'est certes moins rigoureux, mais pas besoin de vous rappeler que c'est aussi ça, le charme britannique.

Reste que si l'accès a été facilité en comparaison des Super Series, les sièges sont quand même bien placés au milieu de la voiture. On remarque rapidement, en s'installant à bord, que la distance entre les flancs extérieurs et les assises est plutôt importante. Une fois confortablement calé dans le siège, ça ne dérange pas, jusqu'au moment où il faudra attraper le ticket du péage ou du parking. Enfin bon, je veux bien m'accommoder de ce souci. Les designers McLaren ont su tirer profit des larges portes en intégrant des petits rangements dans chacune d'elle.

Ça peut paraître anodin, mais franchement je trouve cela vraiment pratique.

Me voilà testant aussi de manière approfondie la nouvelle interface infotainment. Il est complet et surtout plutôt rapide, notamment lorsqu'il s'agit de paramétrer le GPS. Ce véritable progrès est primordial pour régater avec la concurrence.

Si le volume officiel du coffre est de 150 litres, c'est à dire la partie située sous le capot à l'avant de la voiture, vous aurez quand même la possibilité de glisser une veste et plus derrière les sièges.



### ***Sous le capot***

Tout comme dans la 570GT, la motorisation est un V8 3.8 biturbo dont la puissance atteint 570 ch à 7'500 t/min pour un couple maximum de 600 Nm disponible de 5'000 à 6'500 t/min. Les caractéristiques sont en tout point identiques, et même si la 570S affiche quelques kilos de moins sur la balance, les performances le sont aussi, ou presque. Il n'y a que sur le 0 à 100 km/h que la 570S gagne deux dixièmes, et trois dixièmes pour le 0-200 km/h. Ça vient probablement en partie du fait de la monte pneumatique, des Pirelli P-Zero Corsa contre des simples P-Zero pour la 570GT. En revanche, on le verra plus tard, en terme de comportement routier, les différences sont flagrantes.

Au bénéfice de l'option indispensable à mes yeux, enfin plutôt de mes oreilles, je veux parler bien évidemment de l'échappement sport, cette 570S me gratifie de vocalises très envoûtantes. C'est un son rauque et brut qui résonne généreusement. Rien à redire sur ce point, une telle sportive se doit de chanter ainsi.

A l'instar de la 570GT, la consommation mixte est annoncée pour 10.7 l/100km. J'ai bien évidemment mesuré plus et j'avoue également n'avoir même pas essayé d'obtenir une quelconque valeur raisonnable. Ah si quand même, lors de mon trajet à travers le Jura pour rejoindre la région de Bresse, j'ai été agréablement



surpris de relever à l'ordinateur de bord une consommation de seulement 9.7 l/100km ! Sur la totalité de mon essai, exception faite de mon incursion sur circuit, j'ai obtenu une moyenne de 16.4 l/100km, soit environ 2.0 l/100km de plus qu'affiché à l'écran. Une différence qui laisse imaginer qu'en croisant tranquillement sur autoroute on doit pouvoir osciller légèrement au dessus des 10.0 l/100km. Un tel chiffre confirme qu'il est totalement envisageable d'utiliser une 570S au quotidien et la suite de cet article ne le contredit pas.



### ***Au volant***

Bluffé par la facilité de conduite de la 570GT, il me tarde de tester cette 570S Coupé. A peine ai-je parcouru quelques kilomètres que je constate la différence. En effet les suspensions de la 570GT étant moins raides de 15% à l'avant et 10% à l'arrière, les sensations au volant de la 570S sont bien plus viriles. Attention, rien de dramatique non plus, cette fermeté confirme le tempérament de la voiture et correspond parfaitement à ce qu'on peut en attendre.

Du coup, avec en plus la chance d'avoir une magnifique météo, une fois que je rejoins les petites routes de campagne qui me sont chères, je découvre pleinement la fougue qui anime cette McLaren. Les 570 canassons déboulent violemment lorsque j'écrase l'accélérateur et les virages sont avalés à rythme effréné sans la moindre prise de roulis. C'est un peu moins chirurgical qu'avec une 650S, mais ça reste diablement efficace et je trouve même que c'est plus réel. D'ailleurs, après presque 1'000km au volant de cette 570S, je la préfère à sa grande sœur. Certes je laisse une porte ouverte sur mon verdict final, il faudrait pouvoir essayer une 675LT.

En parallèle de ces arsouilles, j'effectue quelques trajets autoroutiers et je confronte aussi la 570S au milieu urbain. Quelle que soit la situation, la voiture se comporte parfaitement et s'adapte à tous les styles de conduite. Elle est docile et permet de se déplacer tranquillement en toute quiétude.



Cerise sur le gâteau, cet essai me permet d’emmener cette McLaren sur piste. Idéal pour se rendre compte des capacités d’une telle sportive. Au fil des tours, je peux repousser un peu les limites, sans les atteindre tant il y a de l’énergie à revendre sous l’élégante robe de cette Lady. La poussée est phénoménale, les passages en courbe tout autant et cela sans même l’exploiter pleinement. Je peux aussi confirmer que les freins carbone-céramique sont parfaitement à la hauteur, jamais ils ne montrent de signe de faiblesse, mais personnellement je trouve que ça manque un peu de mordant. C’est à priori une caractéristique de ce type de freins. Il suffit d’un temps adaptation et l’on comprend assez vite qu’en écrasant la pédale on se retrouve très rapidement le nez dans le pare-brise. Dès lors, il faut encore oser repousser le moment de freiner, mais là c’est moi qui doit bosser.



## **Verdict**

Il paraissait difficile à croire que je ne serais pas enchanté de cette rencontre avec la 570S Coupé. Néanmoins cet essai permet également de confirmer que McLaren a bel et bien réussi son entrée dans le segment des sportives de luxe.

Cette 570S vous permet de vaquer à vos occupations hebdomadaires comme vous le feriez avec une Porsche 911, une Mercedes-AMG GT, une Audi R8 ou une Jaguar F-Type. De plus, comme certaines déclinaisons des autos précédemment citées, elle se montrera également ultra performante lors d'une sortie sur circuit.

Finalement, et à mes yeux c'est la seule à offrir ça, elle arbore un look digne d'une supercar sans en avoir le coût. Enfin le ticket d'entrée à ce monde merveilleux n'est pas pour autant accessible à toutes les bourses vu qu'il est de CHF 201'770.- sans compter les quelques options qui viennent étoffer l'addition, voir la faire exploser si vous êtes accro au carbone. Ça reste cependant dans les prix du marché si on compare par exemple avec une 911 Turbo qui s'affiche dès CHF 209'200.-.

Dernière chose, si vous êtes sur le point de craquer, oubliez le côté incognito des allemandes. Là vous êtes au volant d'une McLaren, une marque à part qui fabrique des voitures à la pointe de la technologie, certes les allemands le font aussi, mais surtout qui distillent une passion enivrante.

D'ailleurs, à proposer des autos d'une telle qualité et aussi séduisantes, il n'est pas étonnant que McLaren Automotive fête son cinquième anniversaire avec des chiffres de vente record et des prévisions encore en augmentation.



### **Prix et options - McLaren 570S Coupé**

**Prix de base : CHF 201'770.-**

**Carbon Fibre Exterior Pack 1 : CHF 4'330.-**

**Carbon Fibre Exterior Pack 2 : CHF 11'700.-**

**Security Pack : CHF 5'460.-**

**Lux Pack : CHF 9'710.-**



**Special Paint « Blade Silver » : CHF 1'880.-**

**Carbon Fibre Wheel Arches : CHF 2'600.-**

**Carbon Fibre Rear Deck And Plenum : CHF 6'210.-**

**Sport Exhaust : CHF 4'420.-**

**Stealth Exhaust Finisher : CHF 590.-**

**Carbon Fibre Seats Back : CHF 4'240.-**

**Super-Lightweight Forged Wheels : CHF 3'900.-**

**Prix TOTAL : CHF 252'810.-**



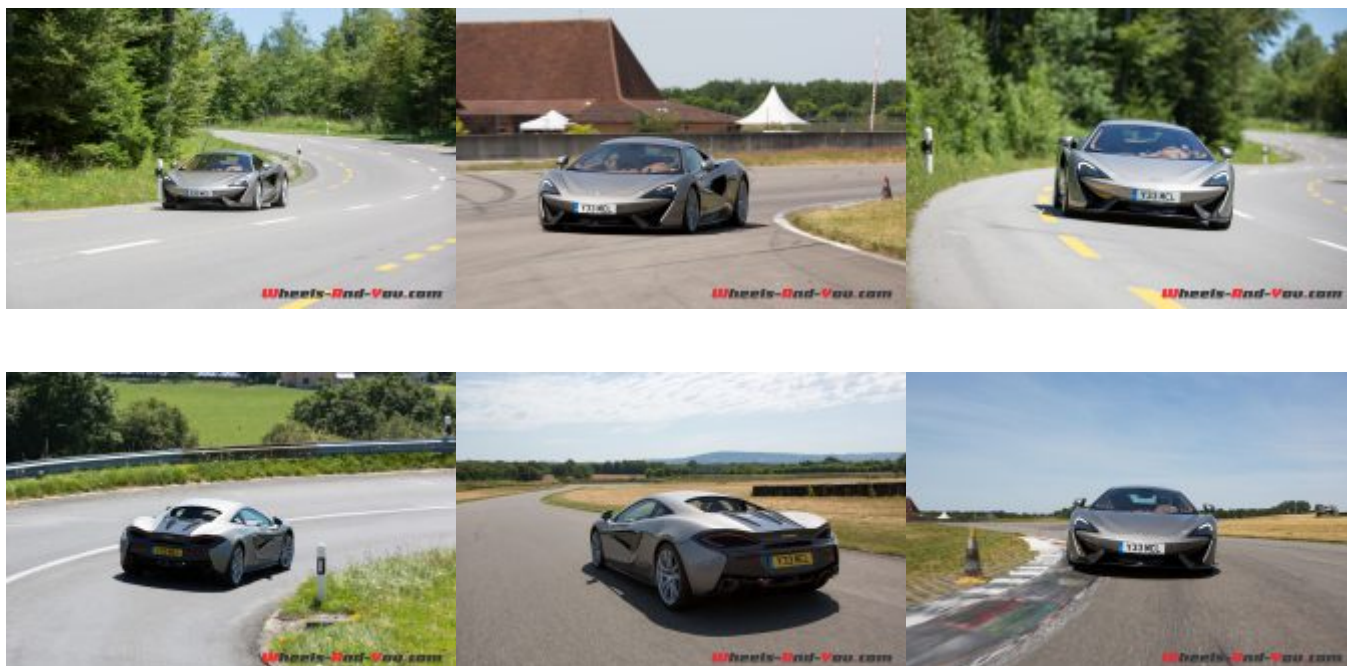
Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 570S, ainsi qu'au garage Autobritt McLaren Geneva pour leur soutien logistique.

Merci également à toute l'équipe du Circuit de Bresse pour leur sympathique accueil et la mise à disposition de leur piste pour notre shooting photos réalisé à l'occasion d'une journée organisée par le Friend's Team Motorsport en faveur de l'ARFEC (Association Romande des Familles d'Enfants atteints d'un Cancer).







## **A lire aussi**

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 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



