

Essai - McLaren 750S Spider : Un missile terre-terre (presque) civilisé

Présentée au printemps 2023, la 750S est une évolution plus qu'un simple face-lift des McLaren 720S Coupé et Spider que nous vous présentions en 2018 et 2020. C'est les trois axes historiques de McLaren qui ont présidé à cette évolution : réduction du poids, augmentation des performances et sensations de conduite. Au-delà du gain de 30 ch, l'aérodynamique a été retravaillée pour obtenir 5% d'appui supplémentaire et plus d'efficacité à haute vitesse. Mais globalement, le cocktail demeure le même : une précision châssis hallucinante qu'aucune autre voiture, même parmi les supercars, ne propose actuellement.



- V8 biturbo, essence, 3'993 cm³
- 750 ch à 7'500 t/min
- 800 Nm à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 333 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.8 sec.
- Poids : 1'326 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'540 x 1'930 x 1'200
- Conso. mixte WLTP : 12.2 l/100 km
- Emissions CO₂ : 276 g/km (G)
- dès CHF 353'625.-, mod.essayé CHF 446'343.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

C'est la version Spider, la plus vendue avec environ 2 autos sur 3, que McLaren met à notre disposition pour 3 jours. Elle arrive tout droit de Woking, siège du groupe en Angleterre. Petite anecdote : les Anglais craignaient peut-être le climat suisse puisque je découvre dans le coffre deux chaussettes à neige neuves ! Mais heureusement, il n'y a pas de neige alors que je prends le volant du bolide.



A l'extérieur

Même si j'aurais préféré une livrée orange emblématique de la marque, la couleur gris bleuté métallisé de l'auto lui sied plutôt bien. Elle fait ressortir le travail aérodynamique qui imprime chaque centimètre de l'auto. Il faut un œil averti pour repérer les évolutions par rapport à la 720S.

C'est essentiellement l'avant qui évolue pour gommer une imperfection de la 720S : un avant qui crée trop de portance au-delà de 200 km/h. Ainsi, le bouclier avant est redessiné, avec des phares - qui sont aussi des entrées d'air pour les radiateurs - 3 cm moins large, une lame avant plus prononcée et des entrées d'air inférieures plus effilées. En option, les ailes voient également l'apparition de « louvers », des persiennes empruntées à la 765LT qui diminuent la surpression générée par la vitesse dans les passages de roue. Ainsi, au-dessus de 200 km/h, l'effet de soulèvement est réduit et l'efficacité du train avant renforcée.

Autre nouveauté, à l'arrière cette fois, un échappement central gravé du « Speedy Kiwi », l'emblème de Bruce McLaren lorsqu'il s'alignait en compétition, remplace les doubles sorties de la 720S et permet de gagner 2 kg. La poupe n'en est que plus agressive. Le capot moteur a aussi été redessiné, abandonnant les

persiennes pour une tôle mate ajourée de découpes hexagonales.

Les jantes sont spécifiques et, pour la première fois chez McLaren, asymétriques gauche-droite, pour des raisons esthétiques uniquement. Les Pirelli P Zero Corsa sont évidemment énormes - 245/35 ZR 19 à l'avant et 305/30 ZR 20 à l'arrière - mais il ne faut rien de moins pour endurer les performances de l'auto.



A l'intérieur

A l'instar de l'extérieur, l'intérieur évolue par petites touches. Exit le bloc compteurs de la 720S qui tournait sur un axe transversal en mode Track, n'offrant

pour ainsi dire plus qu'une « shift light ». Désormais, l'écran compteur est fixé à la colonne de direction et surmonté d'une casquette sur laquelle prennent place les sélecteurs des divers modes moteur et châssis. Se déplaçant avec le volant, sa vision demeure optimale quel que soit le réglage du volant.

Au centre, l'écran vertical typique McLaren est toujours présent mais les deux boutons rotatifs de la 720S laissent place à trois boutons poussoir : le premier pour l'aéro - j'y reviens plus loin - le second orné du « Speedy Kiwi » qui offre un accès direct au mode individuel qu'on peut programmer à sa guise et le troisième pour accéder au launch control. Bien entendu, je retrouve les trois touches superposées qui gèrent la boîte et le gros bouton de démarrage. L'infotainment intègre dorénavant Apple CarPlay, mais pas encore Android Auto.

Les magnifiques sièges baquets à réglages électriques offrent confort et maintien dans une position idéale pour piloter au ras du sol. Les portes en élytre comportent chacune un petit vide-poche qui se verrouille à l'ouverture des portes afin d'éviter toute ouverture intempestive. L'accoudoir central dissimule aussi un petit vide-poche.

Outre ces petits rangements dans l'habitacle, l'auto propose un coffre avant de 150 litres, soit largement de quoi partir en week-end prolongé à deux et une cinquantaine de litres derrière les sièges.





Sous le capot

Je l'ai mentionné en préambule, la puissance gagne 30 ch par rapport à la 720S et culmine désormais à 750 fougueux pursangs à 7'500 t/min. Le moteur est toujours un V8 de 4 litres de cylindrée - 3'993 cm³ pour être précis - gavé par deux turbo-compresseur. Le couple progresse aussi de 30 Nm pour atteindre 800 Nm. La zone rouge est à 8'500 t/min, de quoi assurer des sensations.

Côté transmission, c'est toujours la boîte robotisée à 7 rapports et double-embayage. Son fonctionnement, automatique par défaut, passe en manuel pour quelques instants après une action sur une palette ou devient entièrement manuel via un bouton dédié.

Les réglages des modes sont toujours séparés pour le groupe propulseur et le châssis : chacun propose trois modes : Confort, Sport et Track. Le contrôle de trajectoire ESC peut être géré selon deux modes : le VDC, pour « Variable Drift Control », qui limite le survirage à un certain angle qu'on peut paramétrer, le second qui supprime tout contrôle et qui nécessite une confirmation à la sélection.

Grâce au large usage de carbone, le poids est 30 kg inférieur à celui de la 720S, à 1'326 kg (1'277 pour le coupé), soit moins de 1.77 kg par cheval !

Les performances pures sont décapantes : pour le Spider, le 0 à 100 km/h est abattu en 2.8 sec (2.7 pour le coupé), le 0 à 200 km/h en 7.3 sec (7.2) et le 0 à 300km/h en 20.4 sec (19.8) ! Evidemment, les émissions de CO₂ sont inavouables à 276 g/km (Euro 6).



Au volant

S'il est bien une constante à toutes les McLaren que j'ai eu la chance d'essayer, c'est leur toucher de route unique. La 750S ne fait pas exception, bien au contraire. L'efficacité et la précision de la direction est incomparable, avec un effet « razor sharp » unique. Même en fort appuis, le pouvoir directionnel reste intact et il faut rouler vraiment très vite pour percevoir un très léger sous-virage dans les grandes courbes prises à pleine accélération.

Autre constante de la marque, des réglages de suspensions qui gomme parfaitement les trépidations des grandes roues et offre un confort étonnant sur une supercar. Même en mode Sport, l'amortissement optimisé encaisse certains débatssements alors que le mode Track est à réserver au circuit ou à des routes peu bosselées.

La petite vitre arrière descendue pour profiter des vocalises du V8 gavé aux chuintements des turbos, me voici sur les routes du Jura, cheveux au vent. Ôter le

toit prend 15 secondes et peut être fait en roulant jusqu'à 50km/h. Sans le toit, les remous d'air dans l'habitacle sont véritablement réduits et cela même au-dessus de 100 km/h, de quoi profiter du soleil sans se poser de question. En mode Confort avec la boîte en sélection automatique, je cruise agréablement dans une facilité déconcertante. Une pression sur le bouton Aero et le large aileron arrière s'élève d'une dizaine de centimètres pour optimiser l'appuis sur l'essieu arrière.

Alors que j'atteins une jolie route sinueuse, je configure les modes Sport autant pour le groupe propulseur que pour le châssis et passe en sélection de rapports manuelle. Immédiatement, la suspension se raidit, sans devenir « bout de bois » pour autant. Le ronronnement de l'échappement se mue en sonorité rageuse et autres pétarades au lever de pied. Accélérateur au fond, la voiture bondit véritablement en avant et me plaque au fond du siège. Si ce n'est en Formule 3000 il y a bien longtemps, je n'ai jamais ressenti de tels G sur une auto routière tant le V8 pousse fort. Au hurlement du V8 à 8'500 t/min succède un changement de rapport instantané qui provoque une Bang ressemblant à un coup de fusil, l'allumage étant coupé une fraction de seconde, ce qui provoque l'explosion du mélange dans l'échappement. Juste jouissif ! En poussant l'expérience un peu plus loin, je déconnecte l'ESC. L'auto glisse alors volontiers dès la remise des gaz, voire dès l'entrée du virage lorsque je l'inscrits sur la fin du freinage, tout en demeurant progressive et facile à contrôler. Quel aboutissement dans la mise au point ! C'est véritablement bluffant de parvenir à passer 750 ch au sol sur le seul essieu arrière de cette pure propulsion.

Puis je passe en mode Track. Là, les changements de rapport deviennent véritablement diaboliques et donnent l'impression d'une performance inépuisable. L'échappement est cependant moins bruyant qu'en mode Sport, ceci pour respecter les normes sonores de plus en plus drastiques sur circuit. Dommage que je n'aie la possibilité de tester cette 750S sur piste pour tenter de cerner des limites qu'on ne peut même pas rêver d'approcher sur la route.

Avec de telles accélérations, les virages arrivent vite et il faut freiner fort pour les prendre en sécurité. Les gros freins carbone-céramique sont parfaits et aussi efficaces à froid qu'à chaud. La pédale de frein, relativement dure, permet un dosage facile et sûr. Il ne faut que 30 m pour passer de 100 km/h à l'arrêt complet. De plus, lorsqu'il est en position haute, l'aileron arrière actif se dresse à 50° lors des freinages appuyés, participant à ralentir la voiture tout en plaquant l'arrière au sol pour contrer le transfert de masse vers l'avant.

S'il faut parler consommation, je ne peux ici vous fournir un chiffre mesuré cohérent dans la mesure où, pour tester le potentiel de l'auto malgré le kilométrage alloué pour mon essai, je n'ai pas pu suffisamment rouler en conditions normales pour vérifier la consommation mixte officielle de 12.2 l/100km.

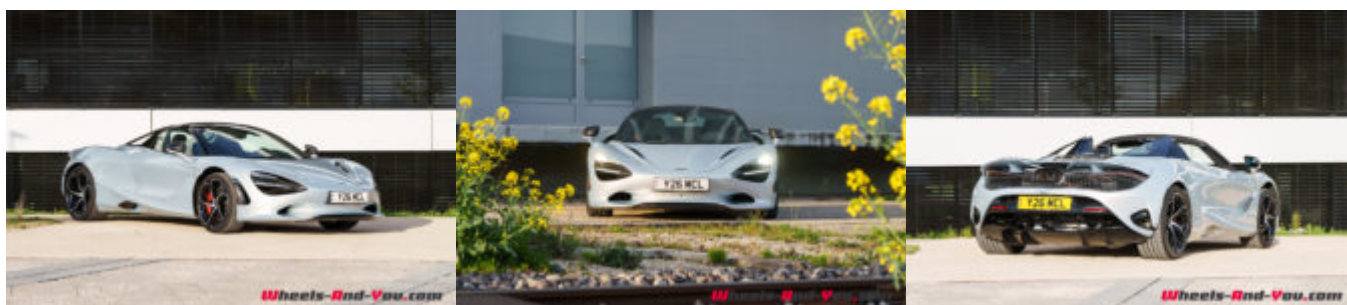


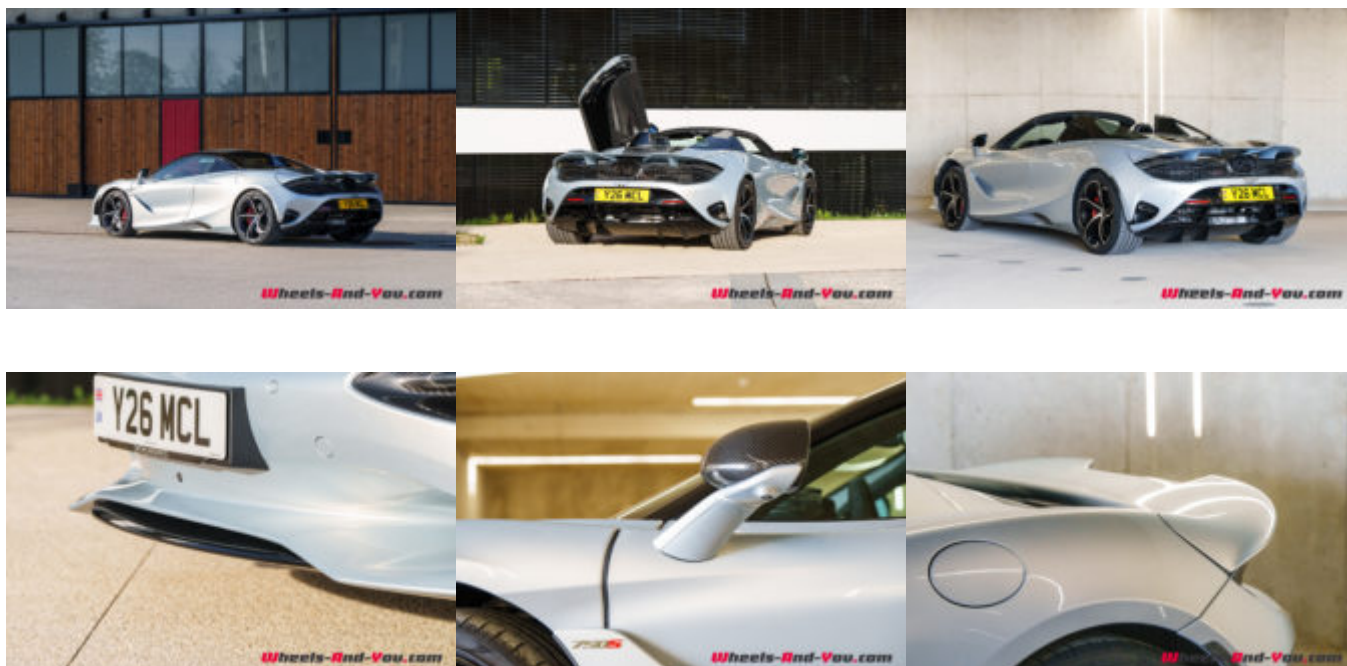


Verdict

Avec un kilométrage limité, il me faut abrégé cet essai que j'aurais bien prolongé à l'envi tant la conduite de cette auto est grisante. Mon impression globale tient en une parfaite homogénéité, sans point faible, où tout fonctionne de concert pour offrir une expérience de conduite unique sur une auto non réservée à la piste. Aussi confortable en conduite Confort que démoniaque en mode Track, la 750S ne laisse sans doute personne à son volant indifférent. Je dirais même qu'elle suscite un attachement immédiat tant elle distille de plaisir à la conduire.

Bien sûr, autant son prix - dès CHF 353'625.- - que l'image que donne une telle auto réduit à poignée congrue le nombre de personnes susceptibles d'acheter ce joujou extraordinaire. D'autant qu'une Ferrari confère un statut social plus éloquent aux yeux du plus grand nombre, alors qu'une McLaren intéresse surtout une clientèle de puristes. Mais c'est sûr, si j'étais de ceux qui réfléchissent à acheter une véritable supercar, pour moi, ce serait celle-ci !





Prix et options - McLaren 750S Spider

Prix de base : CHF 353'625.-

Peinture Elite - Ice Silver : CHF 6'601.-

Roues Vortex en aluminium forgé extra-légères : CHF 6'061.-

Finition des roues Gloss Black Diamond Cut : CHF 2'438.-

Etriers de freins anodisés noir avec logo McLaren blanc : CHF 2'139.-

Pack intérieur fibre de carbone : CHF 7'027.-

Surpiqûres contrastées rouges : CHF 713.-

Sièges Confort électriques à mémoire et chauffants : CHF 4'543.-

Dossiers de siège en fibre de carbone : CHF 4'462.-

Volant avec finition alcantara carbone black : CHF 725.-

Seuils de porte en carbone avec marque McLaren : CHF 4'899.-

Sono Bowers & Wilkins à 12 haut-parleurs : CHF 5'118.-

Pack détails extérieurs en fibre de carbone : CHF 8'821.-

Ailes avant avec Louvers couleur carrosserie : CHF 7'027.-

Finition de l'échappement « furtif » : CHF 1'415.-

Toit électrochromique : CHF 10'212.-

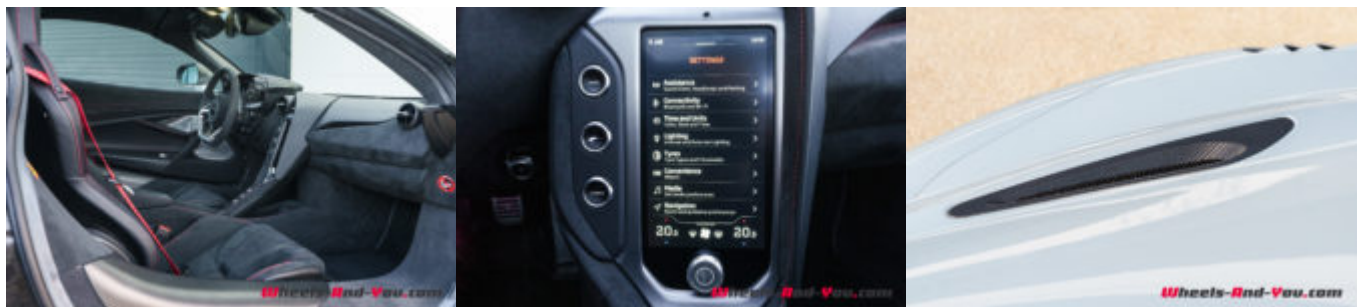
Contours de phares et extracteurs d'air avant carbone : CHF 4'094.-

Intérieur performance : CHF 8'648.-

Park assist 360° : CHF 4'773.-

Lift véhicule : CHF 3'002.-

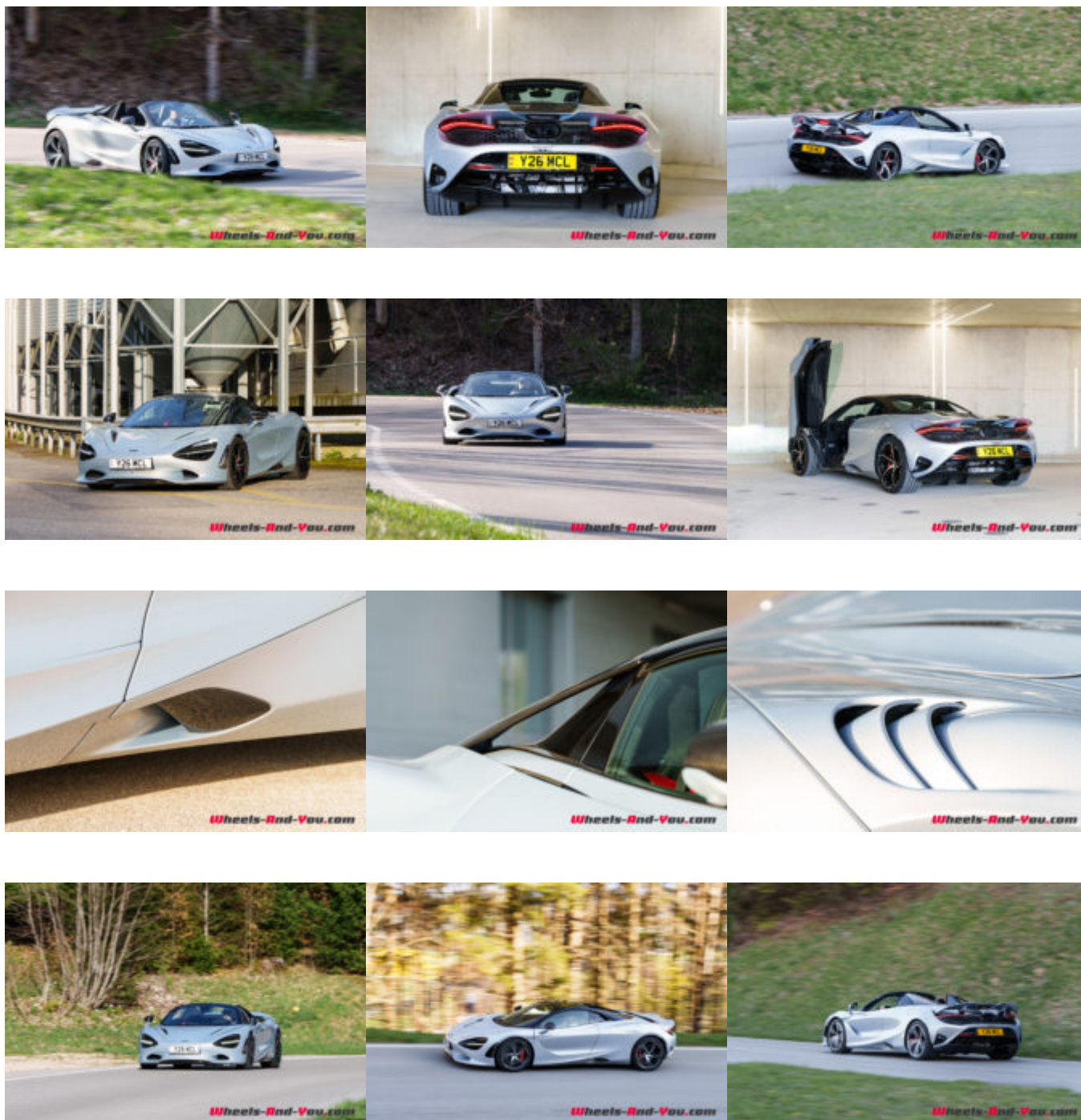
Prix TOTAL : CHF 446'343.-



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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren 750S Spider, ainsi qu'à McLaren Geneva (Pegasus Automotive Group), à Nyon, pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - McLaren Artura : 4 salles, 4 ambiances

Essai - McLaren GT : Une autre idée du Grand Tourisme

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

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

Nouveauté - McLaren Artura

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

