

Essai - McLaren GT : Une autre idée du Grand Tourisme

Dans le milieu de fans de Formule 1, McLaren est un nom passé à la postérité, ayant un statut proche du mythique. Etroitement lié aux plus grands succès d'Ayrton Senna et d'Alain Prost dans les années 80 et 90, connaissant de solides performances en 2021, le constructeur britannique reste pourtant, aux yeux du grand public, dans l'ombre. Dans le but d'aller séduire un plus grand nombre, mais aussi de diversifier sa gamme, les hommes de Woking lancent en 2019 un modèle plus docile, la GT.



- V8 biturbo, essence, 3'994 cm³
- 620 ch à 7'500 t/min
- 630 Nm de 5'500 à 6'500 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 326 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.2 sec.
- Poids : 1'530 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'683 x 2'095 x 1'223
- Conso. mesurée : 13.44 l/100 km
- Emissions CO₂ : 270 g/km (G)
- dès CHF 220'660.-, mod.essayé CHF 255'340.-

McLaren, c'est avant tout de chose une philosophie, étroitement liée à son fondateur spirituel, Bruce McLaren. Fou de vitesse et de mécanique, ayant fondé l'écurie de Formule 1 et en Can-Am à son nom, il était reconnu pour son avant-gardisme en ingénierie et pour son pilotage brillant. Il perdra malheureusement la vie au volant d'une de ses créations, en 1970, à l'âge de 32 ans.

Son esprit volontaire lui a survécu pour devenir, sous l'impulsion de Ron Dennis, une marque automobile à part en entière dès 1989. Avec l'iconique McLaren F1, le ton fut donné : ultra-sportivité, aucun compromis et des performances stratosphériques, en plus d'afficher un look ravageur.

Le début des années 2000 est malheureusement synonyme pour la firme anglaise de passage à vide, pour se relancer franchement en 2011 avec la MP4-12C. Ayant décliné depuis leurs moults modèles dans les gammes « Sport Series », « Super Series » et « Ultimate Series », il était temps pour la compagnie de penser à un modèle plus sage et accessible. Ainsi est née la GT. Où se place-t-elle donc dans l'univers McLaren et face à la concurrence ? Réponse dans la suite.



A l'extérieur

En matière d'esthétique, sans nul doute, la GT est bien une McLaren. Au premier coup d'œil, on reconnaît le style de la firme, avec ses lignes allongées, ce museau en flèche et volontaire, le regard effilé et affûté, avec une signature lumineuse diurne dessinant une virgule, à l'image du logo de la marque. Le dessin global offre à la voiture un caractère affirmé et très exotique, sans verser dans l'outrance et l'excès. Les proportions sont équilibrées et les traits harmonieux. Outre les larges ouïes latérales, la longue chute de pavillon est l'élément qui flatte le plus l'œil et confère à ce modèle son identité propre.

La face arrière est un peu en décalage avec la poupe : si l'avant est simple et

efficace, la partie opposée est plus torturée, faites d'arêtes saillantes, parsemée de détails et textures variées. Les doubles sorties d'échappement impressionnent par leur taille, tandis que les projecteurs, réduits à une très simple expression, s'intègrent parfaitement dans le volume concave formé par le spoiler et la partie supérieure du bouclier.

Autre point particulier de cette McLaren GT, ses ouvertures : si le capot est ce qu'il y a de plus conventionnel pour ce type de modèle, le long hayon est une pièce singulière par sa dimension, parfaitement enchâssé dans la structure ; indissociable de la marque, les portes en élytre confèrent à l'ensemble un charme inexplicable.

A titre personnel, je suis vraiment fan de la voiture. L'ayant beaucoup admiré en photos, je suis tout de même surpris par son allure en vrai et constate alors que les clichés ne lui rendent pas pleinement justice. C'est un bolide avec un « wow effect » incontestable et un design phénoménal.



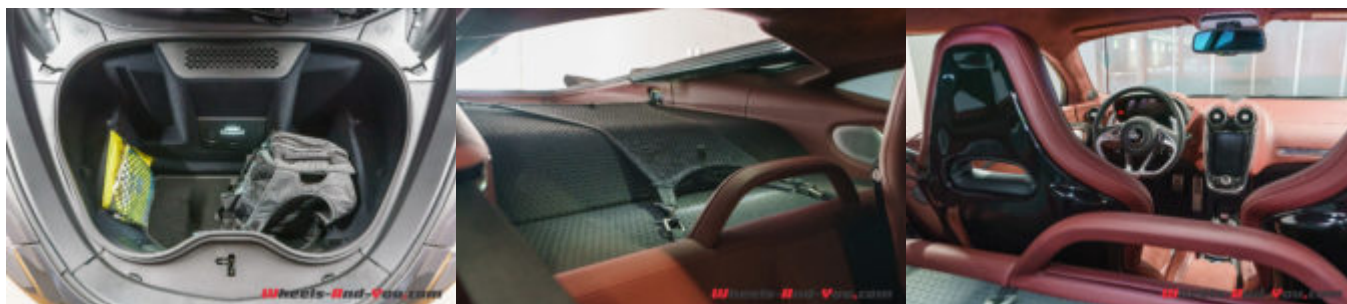
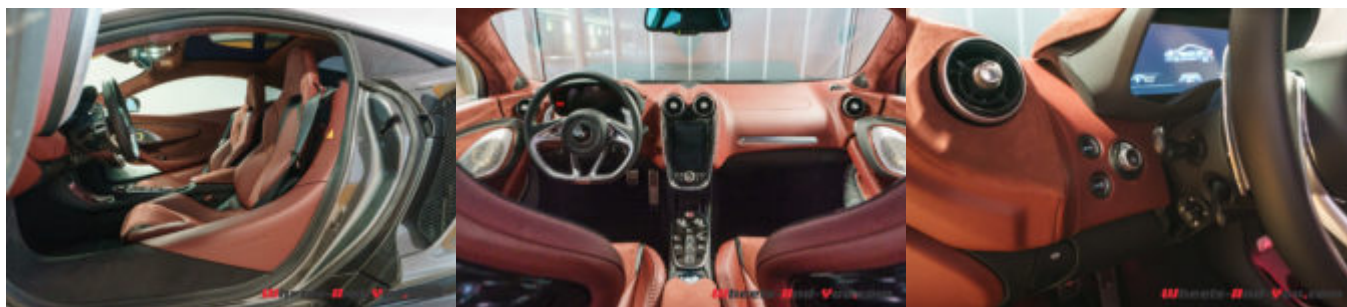
A l'intérieur

Le première nette différence avec l'univers McLaren traditionnel se situe clairement dans l'habitacle. C'est plus cossu, avec un environnement largement composé de cuir, pour les assises, les contreplacages et le volant, et d'Alcantara sur les parties supérieures. Pour autant, la politique minimaliste de la firme anglaise n'est pas abandonnée. On retrouve toujours les interfaces homme-machine concentrées sur deux panneaux centraux, l'écran tactile 7 pouces régissant le système d'infodivertissement et les dispositifs analogiques sont exclusivement liés aux commandes gérant le véhicule. Les aptitudes dynamiques sont modulables via deux molettes, influant soit sur le groupe motopropulseur, soit la manœuvrabilité. Le volant est dépourvu de boutons, mais les commodos fleurissent en arrière-plan, pour commander le régulateur de vitesse par exemple.

Le confort fait un bond avec des sièges enveloppants, plus molletonnés, de fait moins sport comparativement aux sœurs plus dynamiques. L'insonorisation est aussi en net progrès, avec une filtration plus grande des bruits aérodynamique et de la circulation ambiante. L'ambiance globale est feutrée et agréable, dans un plein esprit « Grand Tourisme ».

Dans la veine GT, l'espace dédié à la bagagerie est relativement généreux, avec un coffre avant offrant 150 litres, et un compartiment arrière, caché sous le hayon électrique, qui met à disposition 420 litres de volume. L'espace y est bien aménagé, avec un revêtement rigide et granuleux. La coque du plancher dessine une forme concave, idéalement faite pour accueillir un sac de golf, élément indispensable pour toute GT britannique qui se respecte.

On a clairement ici affaire à un habitacle moins radical, plus accueillant, misant sur le confort pour de longues balades. La sensation de qualité est bonne mais altérée par des petits craquements de fournitures ça et là, par des défauts de filtrages sonores au niveau des portes. La finition n'est pas irréprochable et marque encore un peu le pas face à la concurrence. L'univers n'en reste pas moins premium, avec une sélection de cuir Nappa particulièrement agréable et un agencement des fonctionnalités efficaces et bien intégrées.



Sous le capot

La belle se voit pourvue du même moteur que la grande partie de la gamme, soit le V8 4.0 litres biturbo, en position longitudinale centrale arrière. Il est couplé avec une boîte automatique SSG (Seamless Shift Gearbox) 7 rapports, distribuant sur l'essieu arrière. Comparativement à ses sœurs aînées, la puissance déployée est ramenée à 620 chevaux à 7'500 t/min, tandis que le couple affiche 630 Nm, disponible entre 5'500 et 6'500 t/min. C'est amplement suffisant pour amener les 1'530 kilos à vide de 0 à 100 km/h en un efficace 3,2 secondes, alors que le 0 à 200 km/h prend seulement 9 secondes.

En matière de consommation, le bloc de 3'994 cm³ stabilise son appétit en énergie fossile autour des 8,5 l/100km sur autoroute. En mode conduite dynamique, la voracité est réelle, avec 18 l/100km en moyenne, la barre des 20 litres pouvant être allègrement passée quand l'exercice est poussé au maximum. En cycle pleinement mixte, le chiffre se fixe autour de 13,5 l/100km.



Au volant

Cet essai commence sur les terres vaudoises, à Nyon, plus précisément à la nouvelle agence McLaren Geneva. Comme j'ai pu le préciser avant, les lignes de la GT m'ont clairement interpellé aux premiers coups d'œil. Je peux alors apprécier les volumes, tout comme l'intrication des formes et la subtilité dans les détails. Une fois à bord, je sens sans délai que le coupé sportif joue dans une autre gamme, moins radicale et moins super sportif. Il est ici question d'un univers plus doux, plus confort, fait de cuir de premier choix, d'haut-parleurs Bowers & Wilkins et d'espace ouvert. On ne se sent pas à l'étroit et clairement moins assis sur le sol que dans un modèle plus traditionnel de la firme.

Sans plus attendre, je mets en action le V8. Sa tonalité est rauque et dense, mais somme toute contenue pour un moteur pareil. Le clapotement du ralenti reste flatteur à l'oreille. Dès les premiers tours de roues, l'interrogation se dissipe : il s'agit d'un modèle plus sage, plus vivable au quotidien, sans pour autant oublier l'ADN McLaren. C'est clairement sport, mais totalement vivable. Le premier élément qui ne trompe pas est la direction. Elle est ultra-réactive et précise, avec une fermeté modérée, un léger trop souple à mon goût. La garde au sol plus haute permet de se déplacer partout, sans se demander si la lame avant va frotter ; la partie suspensive reste ferme, mais bien plus conciliante qu'un modèle « Sport Series », filtrant très bien les irrégularités de la route, le roulis étant tout de même présent, dans des proportions très légères dans l'absolu. Malgré sa largeur non négligeable (2'095 mm), elle reste très facile à conduire et à appréhender. En un rien de temps, j'ai les quatre coins du véhicule dans l'œil et se faufiler dans les denses centres-villes ne pose aucun souci.

Avec pareil outil, rester coincé en urbain n'est pas mon projet, ce que je veux, c'est de la route ouverte, du bitume sans congestion. Je décide alors de me diriger en Valais, pour une balade de 400 kilomètres, afin de mettre sur le grill les capacités de la bête.

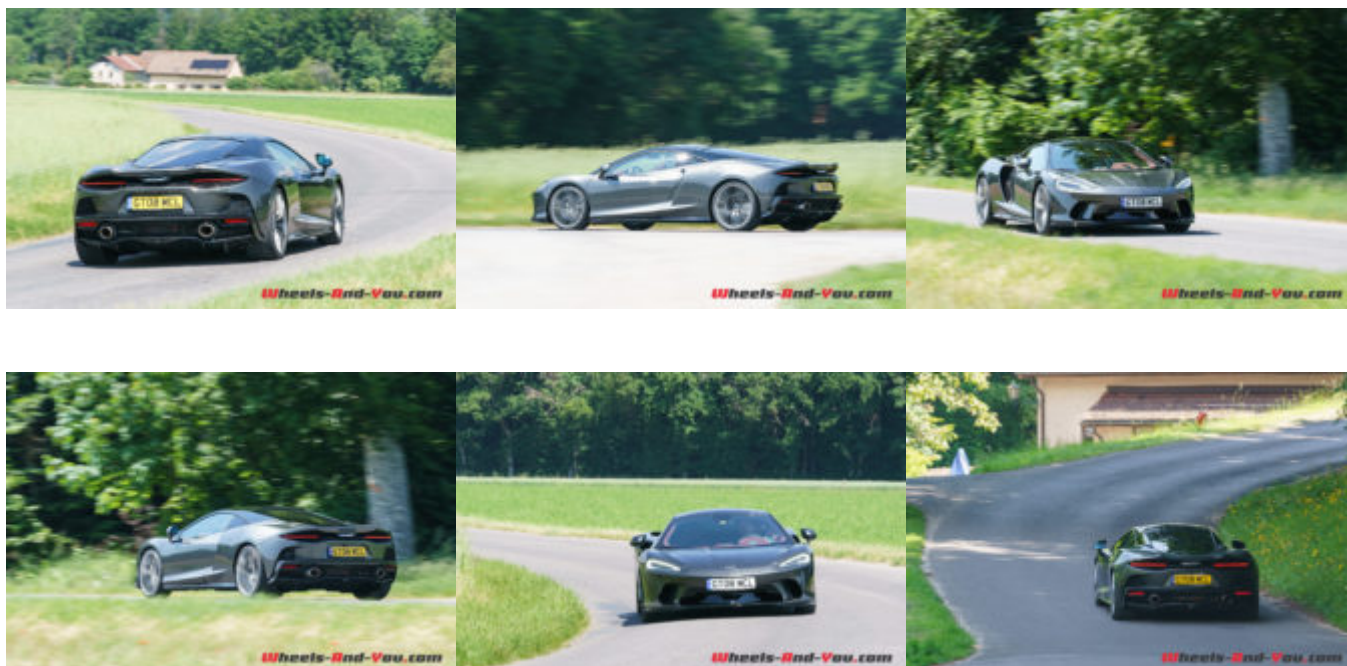
En situation autoroutière, la GT est un bonbon. C'est rond, docile, relativement calme, avec le V8 qui ronronne à 3'000 t/min sur le 7^{ème} rapport. C'est facile, bien que l'exercice pourrait être encore meilleur si McLaren avait fait l'effort de doter la GT du plein attirail moderne de la voiture Grand Tourisme. Je regrette que le régulateur de vitesse ne soit pas actif, mais aussi l'absence que de signaux d'alerte d'angle-morts. Des fonctions secondaires et dispensables me direz-vous,

un minimum à mon goût, surtout lorsqu'on nomme le véhicule GT.

Le véritable exercice commence alors que j'aborde mon premier col. Le bitume est lisse et sec, la journée pleinement ensoleillé et chaude, la route dégagée. Les étoiles sont alignées pour faire parler au plein la machine. Je commence par régler les mollettes « Powertrain » et « Handling » sur « Sport ». Et je lâche les watts. C'est un autre visage qui s'offre à moi, signé McLaren. Le V8 devient rageur, et la bête se montre véloce. Cependant, avec plus de 1'500 kilos sur la balance, je sens tout de suite les limites de la voiture. L'avant s'engage bien dans les virages, mais c'est moins ciselé qu'une 570S Spider que j'ai pu tester. En courbe, je peux sentir le roulis, avec un arrière qui tente à devenir flou quand je rajoute de l'angle. En sortie, j'en viens rapidement à gérer du survirage. Dans l'absolu, la GT paraît très bien et passe fort dans l'enfilade de virages.

Je décide de monter le ton, en passant en mode « Track ». Les aides sont au minimum, la connexion avec la mécanique au maximum. Le moteur devient cogneur, avec des reprises grondantes et d'un dynamisme saisissant. L'exercice est encore une fois contraint par la masse du véhicule qui, à plus haute vitesse, rend flottant le châssis, surtout en amorce de tournant. Le plaisir de conduire n'en est pas pour autant altéré, tant le comportement reste sain et prévisible. Je me fais très vite au caractère du bolide, qui est clairement joueur, qui ne demande qu'à prendre des tours. Après une petite période d'amusement, je reviens à la simple balade, là où la GT déploie le mieux ses aptitudes.





Verdict

À la question initiale, je répondrais simplement : dans la famille McLaren, la GT est indubitablement la plus tranquille et une vraie GT, avec une versatilité indéniable, capable de se montrer voluptueuse mais aussi rageuse quand l'humeur est à l'attaque. Son orientation confort est clairement ce qui la limite néanmoins, logique revers de médaille d'une prise de poids inévitable.

Face à la concurrence, la GT se place à part, dans un caractère singulier. Pour les puristes du Grand Tourisme, il y aurait à redire. Si l'on retrouve les composants essentiels du style, soit un moteur noble et un environnement accueillant, à leurs yeux cette automobile pourrait encore paraître trop sport, avec une fermeté d'ensemble trop appuyée et des assistances à la conduite trop minimales.

Pour les amoureux de la marque, et à mon goût, c'est une authentique McLaren. Affûtée, enivrante, avec un caractère sans pareil, exprimant une philosophie pour amoureux de mécanique et de vitesse. Comme l'était jadis l'éternel Bruce McLaren.



Prix et options - McLaren GT

Prix de base : CHF 220'660.-

Pack Luxe : CHF 13'820.-

Peinture MSO Defined - Sarthe Grey : CHF 8'840.-

Système de maintien de bagages : CHF 720.-

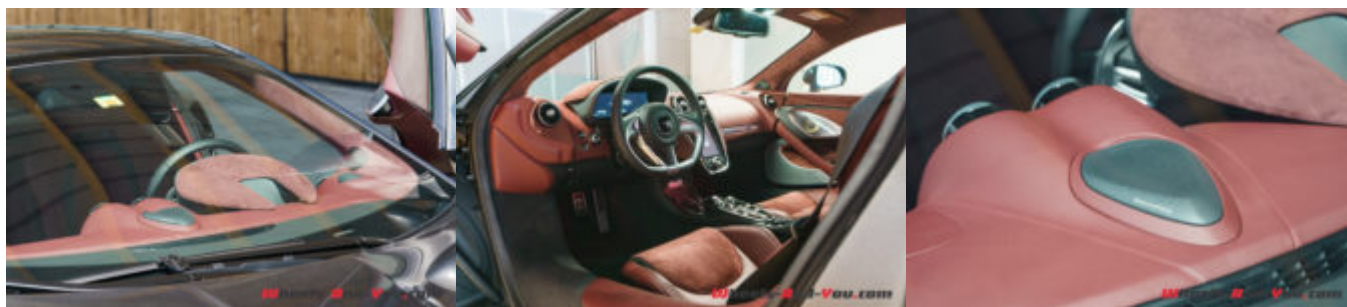
Amélioration d'alarme volumétrique : CHF 410.-

Clé d'accès MSO : CHF 560.-

Système de tracking du véhicule : CHF 930.-

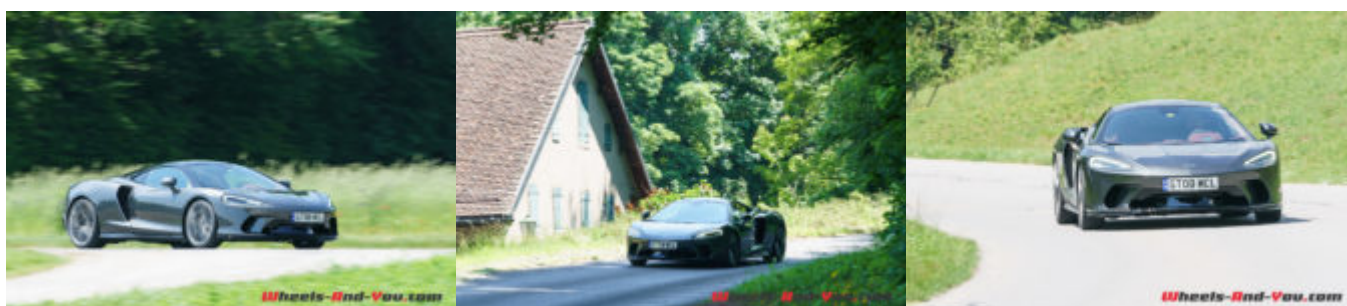
Toit panoramique électrochromique MSO : CHF 9'400.-

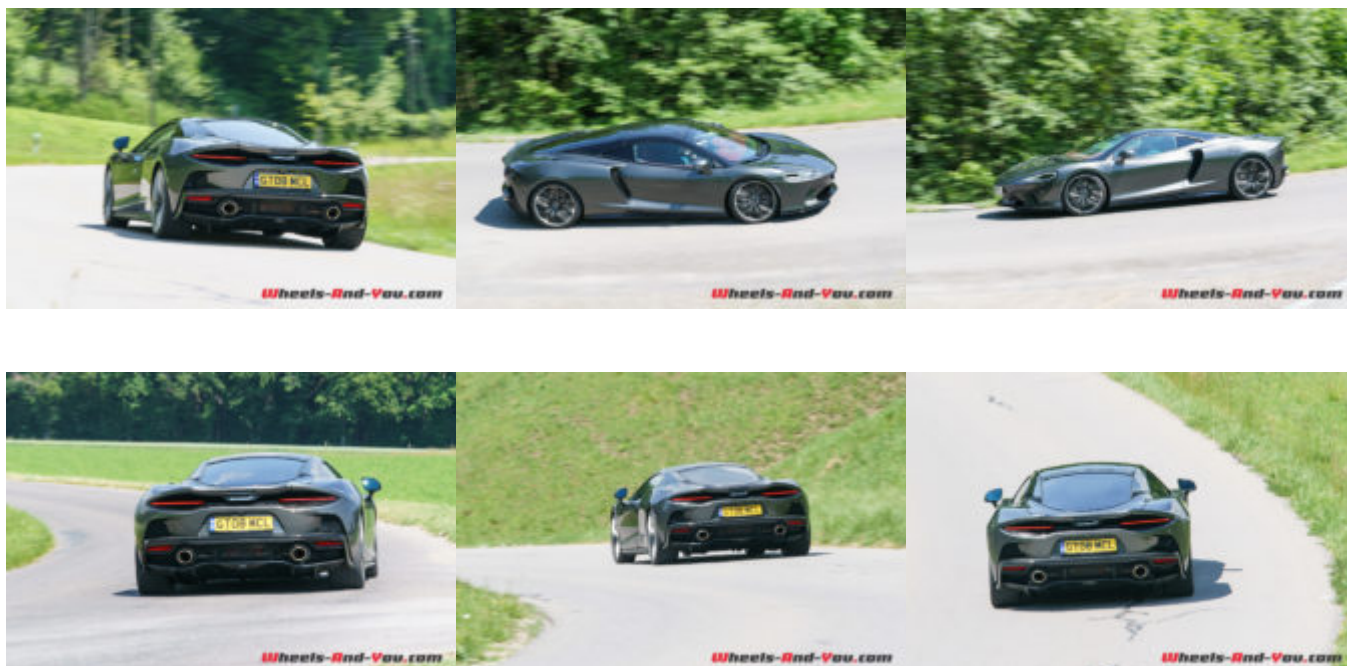
Prix TOTAL : CHF 255'340.-



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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour le prêt de cette McLaren GT, ainsi qu'à McLaren Geneva pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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



