

# Loisirs - Wake & Drive avec McLaren et MasterCraft : Balade sur l'eau et les routes...

C'est par un bel après-midi de septembre que nous nous sommes retrouvés pour effectuer une petite sortie via une belle embarcation MasterCraft avant de prendre le volant de la nouvelle McLaren Artura Spider. Petit carnet de voyage entre eau et route.



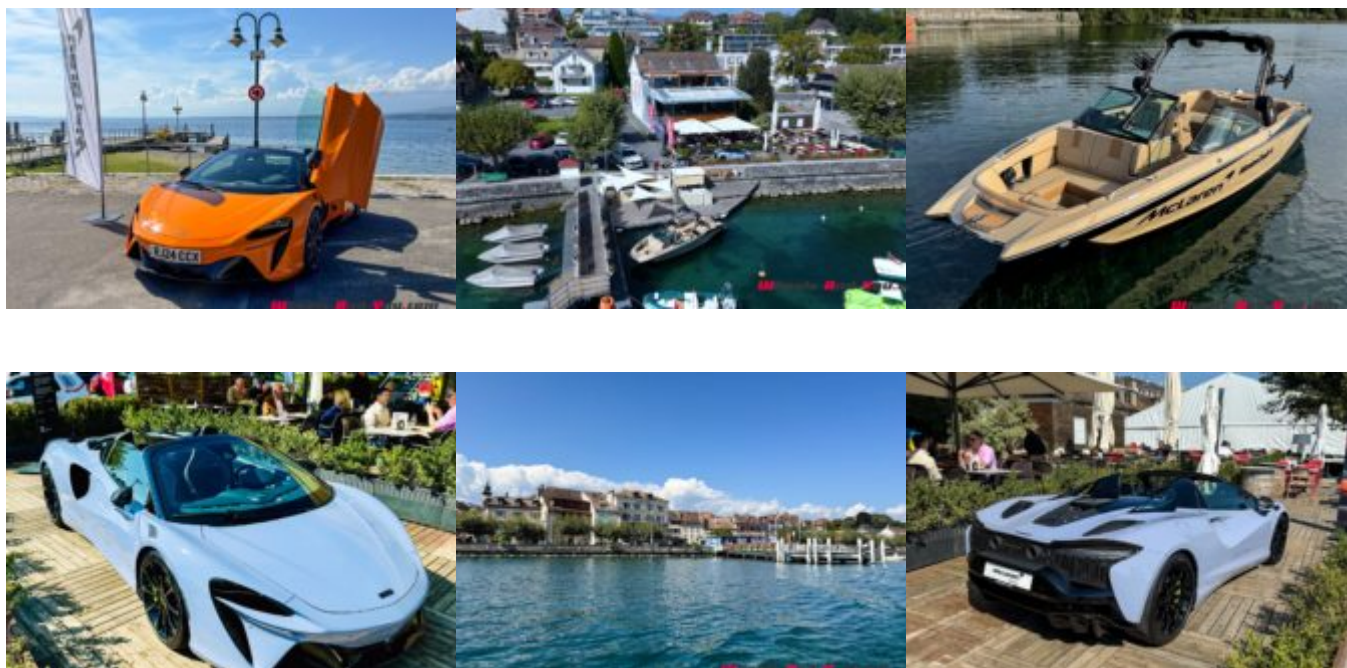
---

Texte : Tony da Silva / Photos : Tony da Silva, DR

---

Cette expérience était organisée par le concessionnaire McLaren Geneva basé à Nyon et ce fut vraiment une manière originale de prendre le volant de cette nouvelle version découvrable de l'Artura.

A ce propos, je vous invite à relire notre essai complet de l'Artura, la version coupé donc, publié en tout début d'année. Mon collègue avait réalisé un article élogieux et c'est donc tout naturellement que j'avais beaucoup d'attentes pour cette version "ouverte".



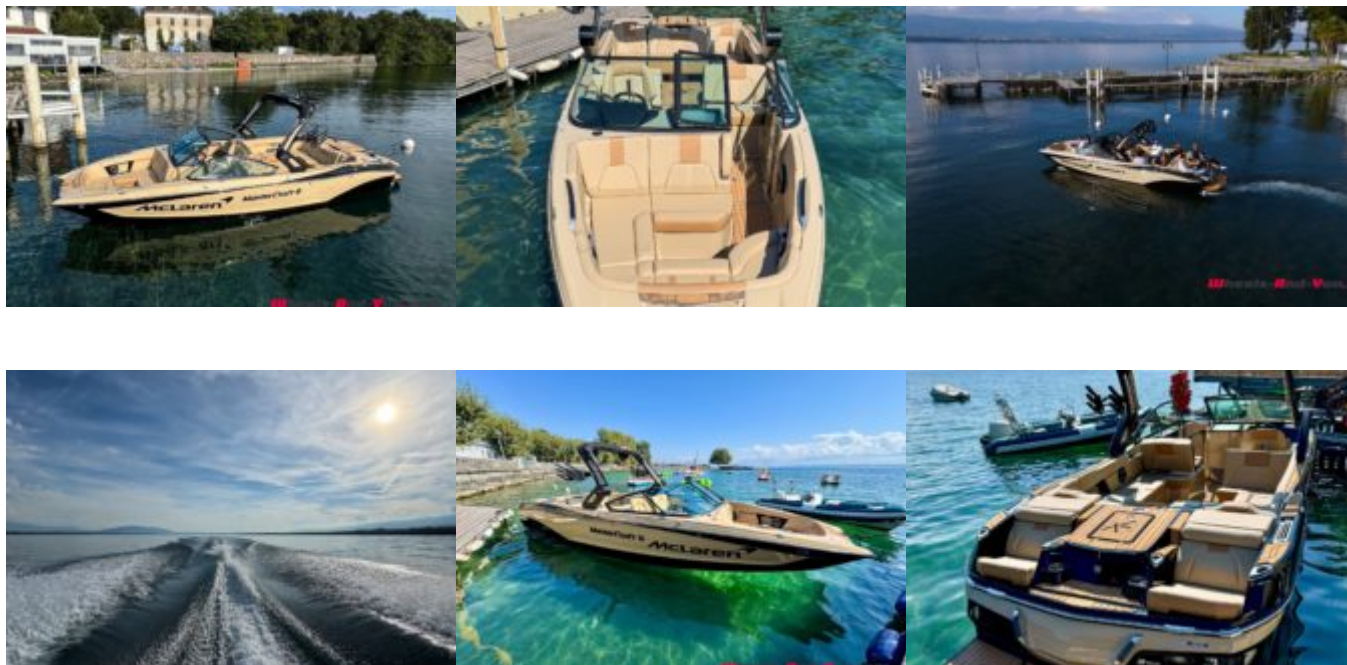
## **Une croisière version MasterCraft**

Mais avant de prendre son volant, une petite surprise attend les invités. Alors que le rendez-vous a lieu sur les quais de la ville de Nyon, l'essai est prévu en Haute-Savoie et il faut donc traverser le Léman pour rejoindre Chens-sur-Léman. Comment ? C'était faisable en voiture mais ça promettait d'être long et ennuyeux. L'autre option, c'était le bateau pour couvrir les 7 km qui nous séparent de la rive opposée, non pas un bateau estampillé CGN mais une formidable embarcation fabriquée par MasterCraft.

La marque étant spécialisée dans les bateaux de plaisance sportifs, le MasterCraft X26 a beaucoup de points communs avec l'Artura Spider ; il offre une magnifique expérience cheveux au vent et fend l'eau douce comme les McLaren savent tailler la route. Sous la plage arrière de cette embarcation de 8 mètres configurée pour transporter jusqu'à 18 personnes, un V8 suralimenté de 6.2 litres qui développe 630 ch.

Parfait pour les déplacements ou pour se détendre au large, ce type de bateau permet également de pratiquer wakeboard et wakesurf. Grâce à des hydrofoils, des ailerons ainsi qu'à des réservoirs-ballastes d'une capacité de 1'880 litres qu'on peut remplir d'eau en quelques minutes, il génère une vague réglable ou configurable en fonction des besoins et des habitudes de chacun (goofy ou regular).

Avec une vitesse de croisière de 40 km/h, on gagne l'autre rive en moins de quinze minutes et le temps de débarquer, j'aperçois les voitures sur le parking avec toutes les portières en élytre ouvertes. Cette architecture originale permet de se différencier de la concurrence mais certains lui trouvent aussi quelques inconvénients.



## Transition de l'eau à la route

Pour ce roulage de quelques dizaines de kilomètres, McLaren a dépêché David, un pilote officiel de l'usine. Il est ici pour ouvrir la route à bord d'une GTS, dont nous vous proposerons un essai très prochainement, et partage avec nous son enthousiasme sur la première hybride de la marque en version "ouverte". Il nous invite à tester les quatre modes de conduite et bien entendu, à respecter les règles de la route.

Ni une ni deux, c'est le moment de choisir sa monture et je sélectionne une Artura Spider orange pendant que le reste du groupe se répartit les autres exemplaires. De toute manière, une fois à destination, on changera les équipages qui échangeront les voitures. J'ai la chance de partager la route avec un coéquipier éphémère et qui s'avère très sympathique en plus de connaître un peu la marque.

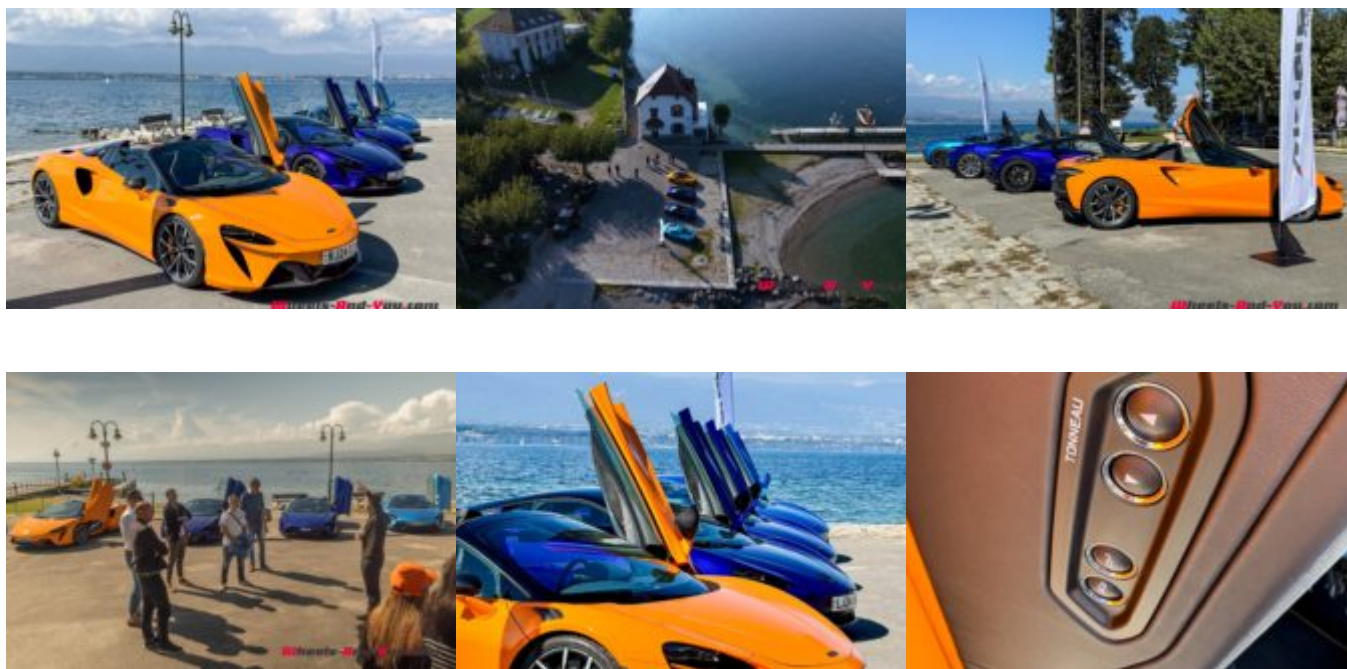
Personnellement, l'Artura Spider me plaît. Elle a cet arrière qui rappelle un peu celui de la P1 et un style général agressif sans tomber dans l'excès. Comme souvent, la version Spider apporte une touche d'élégance et de légèreté

supplémentaire que j'apprécie tout particulièrement. Le toit peut être déployé ou rétracté en 11 secondes et ce jusqu'à 50 km/h.

Bref, il est temps de démarrer et David nous indique que toutes les voitures sont équipées de la levée du train avant pour sortir sans encombre de Chens-sur-Léman avant d'attaquer la montée vers les Cimes-du-Léman, à presque 1'100 mètres d'altitude. Détail intéressant, le bouton du « lift » est désormais positionné sur la console avant-gauche et est parfaitement visible. C'est bienvenu car sur les autres modèles de la marque, il est un peu caché car rattaché au levier d'activation/désactivation du régulateur de vitesse.

Comme toujours, le mode électrique dans ce genre de voiture est bluffant car on se sent dans le cockpit d'un avion de chasse mais qui ne fait aucun bruit. Tout change dès que la mécanique se met en route et là, plus de doute: l'image se synchronise avec le son.

Une remarque sur le moteur de la Spider, il a été très légèrement modifié pour offrir des prestations un peu supérieures : 691 ch à 7'500 t/min et toujours 720 Nm à 2'250 t/min. Autrement dit, la Spider est livrée avec 20 ch de plus que l'Artura Coupé, ce qui est imperceptible à ce niveau de puissance. Ce supplément ne fait que compenser un poids légèrement supérieur de cette déclinaison Spider.





## Balade les cheveux au vent

Notre petit cortège prend la route et au-delà de l'aspect sportif des voitures, les couleurs tapent dans les yeux de tous les passants avec des réactions généralement très sympas. Certains semblent aussi un peu perplexes car pour le quidam, la marque McLaren n'est pas aussi connue que certaines marques italiennes ou allemandes. Après le premier instant de surprise, nombreux sont ceux qui scrutent l'auto pour trouver le badge apposé sur cette robe chatoyante.

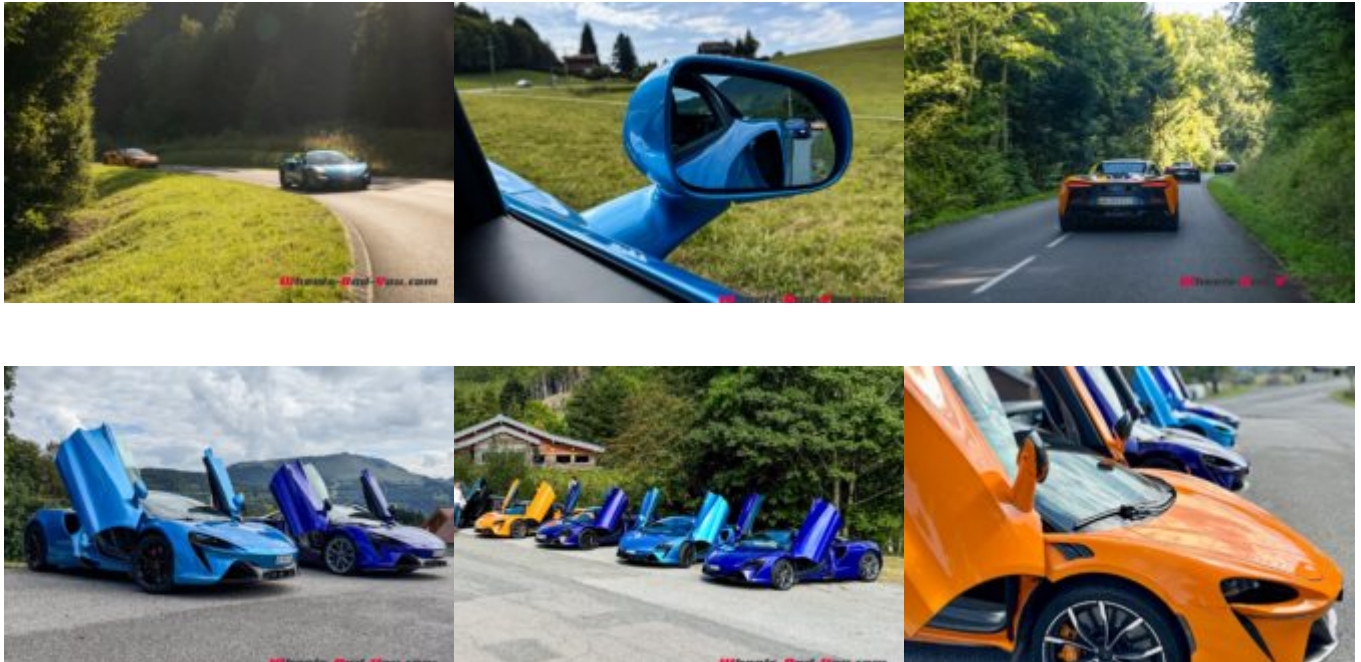
Le véritable gymkhana commence dès le début de la montée, avec de petits virages qui s'enchaînent avant d'aborder de plus grandes courbes. Les routes sont suffisamment dégagées pour ne pas prendre de risque, ce qui permet d'être généreux avec l'accélérateur. A l'aide de deux manettes savamment intégrées à la casquette des compteurs, il est possible de modifier les modes de conduite et le châssis. Naturellement, je m'amuse à passer du mode Track au mode Sport, histoire d'évaluer la philosophie que les ingénieurs ont donné à l'Artura. En changeant de mode, l'écran du tableau de bord adopte une autre configuration et un affichage très différent.

Premier constat, même à des vitesses élevées, le Spider protège bien ses occupants. Pas de remous ou de bruits de vent exagéré, la protection aérodynamique est bonne.

Et les sensations ? Au niveau auditif, le V6 se veut assez discret et ce même avec

tous les réglages sportifs activés. C'est un peu frustrant mais comme le précise David, les normes sont de plus en plus sévères et le constructeur doit s'adapter. Et pour la conduite ? Le premier élément qui me surprend, c'est la linéarité de la poussée. Ni creux ni pic, tout se passe comme si la voiture subissait une force d'attraction constante vers l'avant. Au niveau de la direction, McLaren a équipé l'Artura et sa variante Spider d'une direction électrohydraulique, une première dans sa gamme. Je trouve l'exercice réussi, avec une direction très précise et un bon retour d'information dans le volant. Les sorties de virage ? Avec un temps sec et une bonne température, je suis surpris par l'adhérence, y compris en première. Là aussi, le différentiel autobloquant piloté électroniquement prouve son efficacité.

Arrivé au terme de l'ascension, on s'arrête tous sur un parking en alignant les voitures comme à la parade et par hasard, il y a un autobus rempli d'adolescents allemands qui font aussi une pause. Filles comme garçons viennent admirer ce ballet et prennent plein de photos en nous demandant la marque de ces voitures. Voilà comment on acquiert une trentaine de potentiels prospects pour les 20 prochaines années.





## **Premières impressions**

La “petite” Artura Spider a tout d’une grande et offre probablement plus d’agrément que ses grandes sœurs grâce à son hybridation. Dans un monde en pleine mutation, l’électrification d’une voiture de sport doit permettre aux propriétaires de sortir ou entrer dans une ville sans avoir à louer une remorque ou un transporteur pour effectuer les quelques kilomètres qui séparent le milieu urbain de la campagne ou des montagnes... Le réservoir dispose de 65 litres pour vous amener plus loin.

Ceci dit, l’auto n’est pas complètement exempte de défauts, notamment un système infodivertissement un peu chiche en regard de la concurrence et pas toujours très lisible selon la luminosité.

Au niveau châssis, l’Artura Spider se montre à l’aise lors d’une balade feutrée ou endiablée, sans parler des freins carbone-céramiques prêts à gérer des tours de circuit sans relâche. Néanmoins, à mes yeux ou mes oreilles, il manque une tonalité un peu plus rageuse à ce moteur dans les modes Sport ou Track. Cependant, l’ensemble est cohérent et propose un compromis idéal aux potentiels clients qui cherchent une monture un peu plus discrète que certains concurrents italiens. C’est un peu le charme à l’anglaise : une robe un peu discrète avec un moteur et un châssis prêts à se dévergondner sur des pistes sans limitation de vitesse.

A essayer sans hésitez !



Nos remerciements à McLaren Geneva pour l'invitation à cet évènement Wake & Drive organisé en collaboration avec MasterCraft.