Premier contact – McLaren 570GT : Mini supercar déguisée en daily car

Un peu plus d'une année après le lancement des Sports Series de McLaren, Wheels And You a enfin l'occasion de prendre les commandes d'un de ces modèles. Mais nous ne commençons pas avec la 570S Coupé ni la 540C Coupé, c'est au volant de la dernière venue, la 570GT, que nous effectuons cette première rencontre.

- V8 biturbo, essence, 3'799 cm^3
- 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 3.4 sec.
- Poids : 1'350 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'530 x 2'095 x 1'201
- Conso. mixte : 10.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 249 g/km (G)
- dès CHF 212'580.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

Depuis la MP4-12C, les évolutions vont bon train chez McLaren, notre dernier essai avait eu lieu l'année passée avec la 650S Spider. Mais pour l'occasion le changement est encore plus important, puisque qu'il s'agit d'une toute nouvelle gamme que la marque développe depuis 2015.

Avant de vous proposer prochainement un essai complet de la 570S Coupé, je me suis rendu au sud de l'Angleterre pour prendre le volant de cette 570GT. Avec cette auto, le constructeur britannique entend bousculer le marché des GT dont le premier représentant visé n'est autre que Porsche. Voyons si l'essai peut s'avérer gagnant.

Esthétique

Initialement peu convaincu par le style des Sports Series, je reconnais qu'en le découvrant de visu sur la route, je révise mon jugement. Et, pour le coup, je trouve même la ligne de la 570GT plus réussie que celle de la 570S. Ce qui fait la grosse différence, c'est la vitre arrière.

En effet, alors que la pure sportive dispose d'un capot moteur plat, cette déclinaison intègre un hayon qui s'ouvre sur un espace de rangement supplémentaire. C'est tout d'abord plus pratique, logique vu la vocation du modèle, mais cet accès au coffre arrière rend le design de la 570GT beaucoup plus homogène. Le dessin est fluide, l'ensemble dégage beaucoup d'élégance tout en étant relativement dynamique. De surcroit, la voiture dispose de série d'un toit panoramique très généreux.

Pour ce qui nous intéresse habituellement de prime abord, la face avant, notons qu'elle est similaire sur toute la gamme Sports Series. En effet, les optiques ressemblent fortement de celles de sa grande sœur, la 650S. Elles sont cependant un peu plus douces, encore un signe que cette 570GT se la joue plutôt discrète.

La différence majeure par rapport à la gamme Super Series, ce sont les phares arrière. Pour le coup, ils prennent une forme proche des projecteurs avant et, surtout, ils s'inspirent du logo de la marque. C'est peut-être encore le petit détail qui me perturbe. Je n'arrive pas à vraiment l'expliquer, mais je ne suis pas vraiment fan de leur présentation. Ça viendra peut-être.

Pour le reste, la configuration est identique à celle des autres McLaren, à savoir moteur en position central arrière, design racé et dynamique, et cela confère à l'auto un look plutôt athlétique. C'en est même perturbant car, par comparaison avec les standards du segment des GT, j'ai plus l'impression d'être face à une ultra sportive.

L'accès à bord au travers des portes en élytres a été facilité, rendant ces Sports Series nettement plus utilisables au quotidien. L'habitacle reste confiné, mais l'espace semble plus généreux que dans la 570S. La présence des toit et hayon vitrés apportent un plus en luminosité et procurent ainsi un sentiment d'espace. De manière générale, avec cette nouvelle gamme, le constructeur a également augmenté le niveau de présentation et de finition des intérieurs. C'est nettement moins brut que dans les Super Series.

Confortablement installé au poste de pilotage, je découvre également que le système d'infotainement a bien évolué. Il était temps ! La réactivité est bonne et il dispose de toutes les fonctions que l'on peut attendre d'une telle voiture.

Revenons à la spécificité de cette 570GT, le coffre arrière donc. Grâce à cela, le volume de chargement atteint un total de 370 litres. Il est reparti de la sorte : 150 litres dans le coffre avant, soit l'identique d'une 570S, et 220 litres à l'arrière. Un autre détail se situe dans l'ouverture de ce nouveau coffre : au lieu de s'ouvrir traditionnellement, comme tout hayon, vers le haut, il s'ouvre sur le côté. Comme c'était le cas notamment sur la Jaguar Type E. Aspect pratique oblige, mais aussi pour la sécurité, c'est du côté passager, donc du trottoir, que l'on y accède.

Les derniers points qui distinguent cette 570GT de la 570S sont les teintes de carrosserie et les finitions intérieures proposées, beaucoup plus discrètes et élégantes. C’est ainsi que l’on différencie bien l’utilisation « Grand Tourisme » par rapport à la sportivité.

Sous le capot

Pour ce qui est de la motorisation, la 570GT hérite logiquement de celle de la 570S, à savoir un V8 biturbo qui développe 570 ch à 7’500 t/min pour un couple maximum de 600 Nm de 5’000 à 6’500 t/min. La transmission, sur les roues arrière exclusivement, se fait au travers d’une boite à double-embrayage à 7 rapports.

La fiche technique annonce une moyenne de 10.7 l/100km. Il est bien évidemment difficile, voire impossible, de s’y tenir avec une telle cavalerie sous le capot. Néanmoins, je suis surpris par l’agrément de conduite et la douceur de la voiture.

Effectivement, le moteur est très souple, en roulant sur le couple on ne pense même pas à toute la puissance disponible. Je regrette cependant qu’il soit avare en vocalises. Encore une fois, c’est une GT, il faut savoir rester raisonnable. Que les amateurs de symphonie en V8 majeur se rassurent, la liste des options comprend un échappement sport.

Au volant

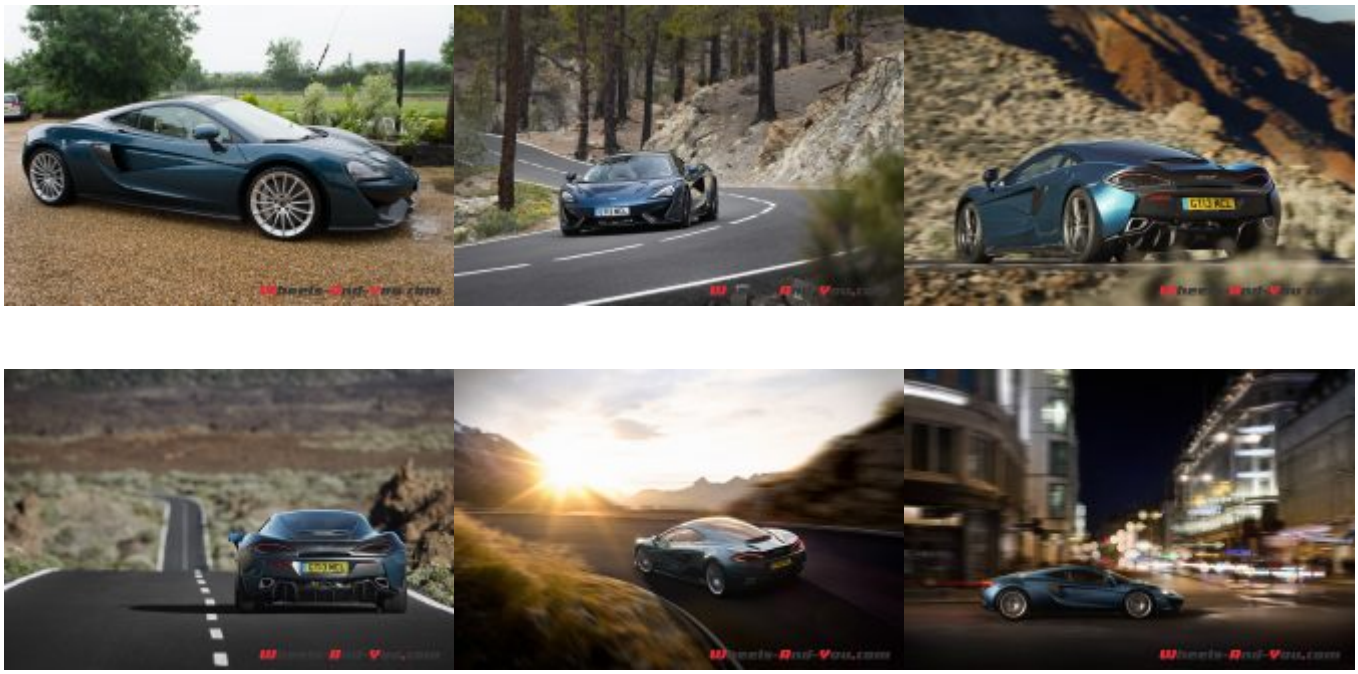
Cet essai est organisé en marge du Goodwood Festival of Speed où j'ai été convié par McLaren et, une fois arrivé à l'hôtel, on me confie une 570GT. J'ai donc tout l'après-midi pour en faire la connaissance. C'est royal. C'est, hélas, sans compter avec une météo très peu favorable et une circulation vraiment dense.

Me voilà donc parti en direction du sud via l'autoroute. Le trafic devenant de plus en plus intense et le GPS indiquant un temps de trajet sur Brighton en augmentation, je décide d'improviser. Mon parcours s'entremêle de petites routes de campagne et de petites villes et à aucun moment je me sens mal à mon aise au volant de cette 570GT. Ultra facile à prendre en main et avec son comportement docile, elle s'adapte à toutes les situations. Même la vision périphérique est bonne. A relever que la suspension a été adoucie par rapport à la 570S, cela contribue grandement au confort à bord.

Au retour, une forte pluie m'accompagne dans ma balade, mais là encore, pas d'inquiétude à avoir : l'auto n'incitant pas à faire parler sa puissance, tout se déroule sans encombre. Bien sûr, si l'envie vous prend d'écraser l'accélérateur sur ce revêtement détrempé, le train arrière ne manque pas de vous rappeler à l'ordre. Sous le déferlement des 570 chevaux, le popotin de cette 570GT se dandine volontiers, mais le comportement reste sain. N'étant pas sur un circuit, je reste prudent et ne tente pas le diable. D'ailleurs, pourquoi le faire ? Il s'agit d'une GT avant tout, elle doit donc s'adapter à une telle situation. Eh bien je vous le garantis qu'elle le fait avec brio ! Pour vous dire, après une demi-journée à son volant, j'oublie presque que je suis aux commandes d'une McLaren.

Vous l'aurez compris, je n'ai pas vraiment pu exploiter le tempérament bestial de la voiture. Mais avec sa puissance et son châssis carbone (MonoCell II), il paraît fort probable que l'efficacité soit au rendez-vous. Vivement que je puisse en découvrir un peu plus sur ces Sports Series en essayant sa jumelle en tenue de

sport, la 570S.



Verdict

Le pari semble réussi, cette McLaren 570GT est une véritable GT, totalement utilisable au quotidien. Nous devrions avoir l'occasion de vous en proposer prochainement un essai complet, ça sera le moyen de vérifier mes bonnes premières impressions.

Il y a cependant un point qui calme mes ardeurs et calmera sûrement les vôtres après ce récit. Cette élégante anglaise est proposée dès CHF 212'580.-, tarif auquel il faut rajouter bien quelques dizaines de milliers de francs une fois parcourue la liste des options. C'est une somme, me direz-vous, et j'en conviens volontiers. C'est également plus élevé que le prix d'appel d'une Porsche ou d'une Jaguar, les références actuelles en matière de GT. Néanmoins, on parle tout de même d'une McLaren, vous savez, cette marque dont le constructeur performe en compétition automobile depuis 50 ans. Celui qui se veut aussi à la pointe de la technologie, etc, etc. Cette 570GT est d'ailleurs plutôt comparable à une 911 Turbo qu'à l'entrée de gamme. On est en fait dans le haut de gamme du segment « Grand Tourisme ». J'invite donc tous propriétaires de GT, Porschistes notamment, à découvrir cette 570GT. Vous m'en direz des nouvelles.

Juste pour information, à propos des autres modèles de la gamme Sports Series, le prix de départ d'une 570S est de CHF 201'770.- et pour la 540C, c'est CHF

177’740.-. Cette dernière étant le véritable « entrée de gamme » de la marque.

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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour l’invitation au Goodwood Festival of Speed 2016 et pour cette première prise en main la McLaren 570GT.

<u>A lire aussi</u>

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

GT13 MCL