Premier contact – McLaren 650S : McLaren se bonifie avec le temps !

Salon de Genève 2014. McLaren y présente la 650S, remplaçante de la MP4-12C, 3 ans à peine après son lancement… Loin d'être l'aveu d'une quelconque erreur de casting avec la première interprétation GT de la marque, McLaren affirmait répondre au mieux aux attentes de ses clients tant du point de vue du style que de la technologie. Et alors ?

- V8 biturbo, 3'799 cm^3
- 650 CV à 7'250 t/min
- 678 Nm à 6'000 t/min
- Boîte de vitesse double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 329 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.0 sec.
- Poids : 1'370 kg
- Conso. mixte : 11.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 275 g/km (G)
- dès CHF 279'900.- (Coupé), dès CHF 309'900.- (Spider)

Texte et photos : Jérôme Marchon

Destinée dans un premier temps à tirer la gamme de GT vers le haut entre la MP4-12C et la fabuleuse P1, la 650S aura finalement pris le pas sur la première. Avec près de 700 commandes fermes dans les jours qui ont suivi sa présentation à Genève, la 650S enterra la 12C qui disparut officiellement du catalogue dans la foulée. Enfin, pas tout à fait, elle reste(rait) disponible à la commande sur demande…

Prenons donc en main cette 650S et quoi de mieux, une fois n'est pas coutume, que la région de Bordeaux et ses vignobles pour goûter ce grand cru de McLaren.

Esthétique

Le style placide de la MP4-12C aura fait couler beaucoup d'encre. McLaren y a remédié sur la 650S en optant pour une nouvelle face avant largement inspirée de la P1. Sceptique lors de sa présentation au Salon de Genève, je dois bien avouer m'y être fait. Le résultat est magnifique avec un look très agressif composé de larges prises d'air et de petits feux à LED reprenant la forme de la « virgule », logo de la marque. Et ce vert « Mantis Green » ne fait que sublimer l'ensemble, en plus d'attirer les regards…

Les flancs ne sont que peu modifiés ; tout au plus une mini-jupe en carbone et frappée du logo « 650S » fait son apparition au bas des portières et la prise d'air latérale est désormais plus large et d'un seul tenant. Mais comme « de tradition » chez McLaren, rien n'est fait au hasard. Les améliorations aérodynamiques apportées par ce nouveau dessin augmentent de 40% l'appui généré à 240 km/h, comparativement à la MP4-12C.

L'arrière n'est pas chamboulé, certainement la partie originellement la plus réussie de la 12C. Sur la 650S, il reprend le style radical adopté sur la MP4-12C GT3 avec la surface autour de la plaque d'immatriculation qui fait le lien entre le diffuseur et la grille supportant les feux et échappements.

La McLaren 650S est bien entendu disponible tant en coupé qu'en spider, comme la 12C. Disposant du même mécanisme en toit dur que sa devancière, la 650S Spider permet de profiter du meilleur des deux mondes, ouvert ou fermé, avec en plus la possibilité, une fois « capoté », d'abaisser la lunette arrière pour profiter pleinement des vocalises du V8. Les acquéreurs ne s'y trompent pas, le Spider

représentant 80% des ventes. Le ballet du toit s'exécute en 17 secondes et jusqu'à une vitesse de 30 km/h.

A l'intérieur, point de révolution non plus. L'ensemble du poste de pilotage est repris de la 12C, conservant sa facture soignée et son ergonomie simplifiée. Et c'est avec un réel plaisir – et non moins une certaine émotion – que je constate que le module GPS fonctionne enfin correctement ! Il aura fallu attendre 3 ans ! Et les ingénieurs de McLaren n'en sont pas peu fiers… Il est vrai que son positionnement vertical demande un petit temps d'adaptation pour se faire à son ergonomie inhabituelle. L'intuitivité pourrait être mieux étudiée, mais le système est très réactif dans la navigation parmi les nombreux menus et lors du calcul d'itinéraire. Il lui reste cependant deux défauts : le premier, un rappel d'affichage dans le combiné d'instrumentation manque cruellement, évitant ainsi de devoir quitter les yeux de la route et se tourner vers la console centrale pour suivre les instructions. Deuxième défaut et non des moindres, l'écran devient simplement invisible lorsque vous roulez toit ouvert avec des lunettes de soleil à verres polarisants sur le nez. Abaissez vos bésicles et ce seront les reflets du soleil qui le rendront illisible… Allez les ingénieurs ! Vous tenez le bon bout, vous allez y arriver !

Du côté des aménagements, outre les sièges sport classiques en cuir et/ou alcantara, vous pouvez également opter pour de magnifiques baquets en carbone sculptés comme ceux de compétition.

Sous le capot

Les dessous de la McLaren ont également eu droit à leur cure d'optimisation. Le V8 biturbo de 3.8 litres de cylindrée reçoit de nouveaux pistons, de nouvelles culasses et une nouvelle gestion électronique. Ainsi, la fiche technique affiche désormais 650 CV un peu plus tôt, à 7'250 t/min (contre 625 CV à 7'500 t/min pour la 12C) et surtout 678 Nm de couple à 6'000 t/min, soit 78 Nm de mieux que la devancière.

La boîte de vitesses à double-embrayage à 7 rapports s'adoucit pour plus de confort et se montre plus progressive entre 3'000 et 7'000 t/min. En termes de performances, le 0 à 100 km/h est abattu en 3 secondes, le 0 à 200 km/h en 8.6 secondes et la vitesse maxi culmine à 329 km/h.

L’amortissement, déjà l’un des points forts de la 12C, a également été revu. Il gagne en dynamisme, tout en conservant son confort sans pareille en mode « normal », grâce à des amortisseurs raffermis de 22% à l’avant et 37% à l’arrière, ainsi que des supports d’un nouveau type. Bien entendu, les liaisons hydrauliques avant/arrière et gauche/droite sont conservées.

Sur la balance, la 650S Spider affiche 1’370 kg, soit « que » 40 kg de plus que le Coupé, principalement dû au mécanisme du toit rétractable. La structure de l’auto en elle-même ne change pas entre les deux configurations.

Au volant

Je ne vais point m’étendre sur les qualités dynamiques de la 650S en ville où elle s’en sort à merveille avec une docilité exemplaire. Il n’y a guère que son encombrement, sa faible garde au sol et le regard médusé et admiratif des passants qui vous rappellent que vous n’êtes point à bord d’une citadine banale…

Où la McLaren 650S fait état de ses capacités, c’est bien entendu sur les longs et tortueux rubans d’asphalte. Pichenette sur la palette de gauche, un rapport descend, pied droit au plancher. Instantanément l’aiguille du compte-tours bondit jusqu’à 8’500 t/min, le rapport suivant claque et le manège relance. Encore et encore, ma tête est collée à l’appui-tête, mon dos s’enfonce dans le siège. Un coup d’œil au combiné, je distingue juste un « 2 » s’afficher sur le tachymètre alors que les deux chiffres qui suivent s’affolent comme les centièmes sur un chronomètre. Pfiou ! La baffe ! Et chose « inhabituelle » sur une McLaren, l’exercice s’accomplit dans un vacarme d’échappement digne d’une Transalpine… Oh ! Eh oui, la gestion électronique du moteur coupe désormais brièvement l’allumage au changement de rapport, histoire de provoquer dans la tubulure une explosion qui se traduit par des flammèches bleues en sortie… Et ce tant à la montée qu’à la descente des rapports. Effet garanti !

La légèreté de l’ensemble, l’amortissement et la direction – très légère mais hautement précise – permettent à la 650S de sprinter comme une gazelle de virage en virage. Et ce quel que soit le revêtement. Sur le bosselé, là où une Ferrari 458 demande du doigté, la McLaren passe dans une stabilité hallucinante. Les courbes ? Avalées à des vitesses inavouables. La 12C était déjà impressionnante sur ce point, la 650S la surpasse magistralement et avec une

facilité de conduite déconcertante.

La 650S inaugure également une nouveauté de taille et de « poids » : l'aileron actif. Alors cantonné principalement au rôle d'aérofrein sur la 12C, l'aileron arrière devient un allié indispensable à la tenue de route sur la 650S. A chaque fois que la voiture nécessite un niveau d'appui supérieur, il se déploie de manière plus ou moins significative. Loin d'être un simple caprice d'ingénieur transfuge du département DRS de l'écurie de F1 de la marque, l'action de l'aileron se ressent au volant, notamment au passage au sommet d'une côte où l'auto déleste ou alors en sortie de virage pour mieux relancer, l'arrière semblant littéralement vissé au sol dans toutes les conditions. Impressionnant et il faut garder la tête froide à chaque instant tant le rythme imprimé par la 650S vous déconnecte littéralement de la réalité vous environnant.

Verdict

Plus qu'une MP4-12C améliorée, la 650S devrait mettre d'accord bon nombre de détracteurs de la 12C, moi y compris. Les lignes sont en accord avec la vocation, le comportement déjà de très haut niveau auparavant est encore sublimé et la polyvalence même augmentée. Sans oublier qu'en termes de caractère la 650S se montre un peu plus expressive.

Il nous faudra confirmer toutes ces bonnes impressions lors d'un essai de plus longue durée, mais il faut bien avouer qu'avec « que » 3 ans d'expérience (sans compter les années de développement) sur le marché des GT, la marque de Woking n'a de cesse d'améliorer son cru au fil des millésimes.

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

Nos remerciements à McLaren Automotive Limited pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle McLaren 650S.

A lire aussi

Essai – McLaren 12C Spider : Le petit plus qui fait la différence !

Essai – McLaren MP4-12C : What else ?

Premier contact – McLaren MP4-12C

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

W.A.Y.

RX64 CTF
W.A.Y.

MCL
Y28 MCL
W.A.Y.

RX64 CTF
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

McLaren
Y28 MCL
GB
McLaren
W.A.Y.

650S
W.A.Y.

Café BELLINI
SALON DE THÉ
LES VIGNOBLES
SANTÉ - GAÎ
ESPERANCE
W.A.Y.

GENDARMERIE
NATIONALE
GENDARMERIE
32
RX64 CTF
W.A.Y.

RX64 CTF
RX64 LUZ
W.A.Y.

W.A.Y.

GRAND HOTEL de BORDEAUX
RX64 CTF
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

650S
W.A.Y.

McLaren
W.A.Y.

RX64 LUZ
RX64 CTF
W.A.Y.