

McLaren 12C Spider : Diaboliquement parfaite !

Quand on pense à des sportives hors normes, c'est généralement Ferrari qui remporte le plus de suffrages. Pourtant, l'italien va désormais devoir compter sur un très sérieux rival. La McLaren 12C Spider en est la parfaite incarnation.

Le mois dernier, nous vous présentions la McLaren P1. Ce supercar vient se placer dans une catégorie assez particulière. Celle des voitures les plus puissantes du monde et qui, de surcroît, font partie des moins polluantes. Cette hybride dont la première livraison client doit intervenir pour la fin de l'année est bridée à 350 km/h et émet moins de 200 g/km de CO₂. Si vous avez une automobile de plus de 5 ans, regardez sa fiche technique et vous comprendrez vite que cette P1 semble presque surréaliste. Mais avant de dépenser 1 million d'euros pour son achat (contrairement à "La Ferrari", il en reste quelques-unes à vendre...), McLaren propose la MP4 12C depuis un peu plus de 2 ans. Partir de rien pour enchaîner avec une production de 1 500 voitures par an n'est pas chose simple. Raison pour laquelle les premières "12 C" ont connu quelques soucis d'ajustement technique. De plus, cette voiture a également été critiquée pour sa tenue de route assez délicate la rendant très difficile d'accès pour un conducteur lambda (si fortuné soit-il).

TECHNIQUEMENT REVUE

McLaren a une grande qualité (que d'autres ont moins il est vrai) : ce constructeur prend des infos, des réactions, est à l'écoute des pilotes, des experts et surtout de ses clients.

En 2 ans, les ingénieurs ont revu la 12C dans le but d'améliorer aussi son ergonomie que sa liaison au sol, sa boîte ou encore son moteur. C'est simple, tous les intervenants se sont penchés sur la bête. Pour tester cette nouvelle mouture, le constructeur nous a mis une 12C Spider à disposition durant 48h. Et pour l'exploiter pleinement, direction la région de Munich et ses autoroutes où la vitesse c'est permis, mais aussi une piste d'aérodrome longue d'un peu plus d'1 km. De l'extérieur, notre 12C Spider affiche ce bon goût et cette sportivité que l'on ne trouve que chez des constructeurs britanniques.

Dénuée de toute arrogance manifeste que confère la concurrence italienne, la 12C Spider est une sportive pure et dure au dessin très épuré, mais dont l'ouverture des portes en élytre représente à elle seule un grand spectacle pour les passants, mais aussi pour nous, journaliste parfois "blasés" il est vrai, par toutes les nouveautés qui offre surtout l'intérêt de ne ressembler à rien d'existant sur le marché. Sans faire dans le clinquant, cette voiture est élégante et sobre. Une ambiance très similaire nous attend à son bord. Taillé comme un cockpit, le poste de pilotage se limite à quelques données essentielles, des boutons assez peu nombreux permettant de régler indépendamment selon 3 modes la partie moteur/boîte et la partie suspension. Tout le reste (GPS, chaîne Hifi, téléphonie Bluetooth), à l'exception de la climatisation, est géré via un écran vertical dont l'interface graphique ravira les amateurs du film "Tron Legacy". À l'avant ? Pas grand-chose en fait à part un coffre dont les 144 litres de contenance permettront d'embarquer deux gros sacs de voyage, voire un sac de golf (encore que...).

PLUS FORT QU'UN 458 ITALIA

À l'arrière, le moteur est partiellement visible grâce à sa bulle en plexi. Il s'agit d'un V8 3.8 litres bi turbo dont la puissance est désormais portée à 625 ch perchés à 7 500 tr/mn. Le couple de 600 Nm est disponible quant à lui dès 3 000 tr/mn. C'est d'ailleurs à ce régime précis que toute la violence de la bête se fait ressentir. Au départ sur cette piste de décollage, on active le "Launch Control" permettant de ne rien perdre de la puissance et de la motricité du train arrière en pleine accélération. En 3,1 secondes, on dépasse une Ferrari 458 Italia (eh oui !) à l'épreuve du 0 à 100 km/h. Et comme nous sommes sur cette piste, autant aller chercher la "V1" (vitesse de décollage d'un avion de ligne) : la barre des 200 km/h est franchie dès 9 secondes, quelques mètres après nous ne sommes pas à la moitié de la piste et le compteur affiche déjà près de 220 km/h. Dès la "V1" atteinte (c'est à dire près de 270 km/h), on tape fort dans les freins car il faut se rendre à l'évidence, contrairement au célèbre Buzz l'Eclair (Ranger de l'Espace), notre McLaren n'est pas faite pour voler ! Dès lors, l'aileron arrière se cabre à la verticale et les disques en céramique-carbone font un travail tout simplement extraordinaire. À titre indicatif, lancée à 200 km/h, la 12C ne met que 124 mètres pour s'arrêter.

CONDUITE TRÈS ACCESSIBLE

Mais cette voiture n'est pas uniquement conçue pour jouer les dragsters façon AMG (un ex-partenaire). Sa tenue de route a également progressé. Une voiture devenue beaucoup plus facile et plus précise dans les enchaînements et qui repousse tant les lois de la physique, qu'on a bien du mal à en trouver les limites de tolérance. Rassurez-vous, ces limites existent mais l'idée de mettre 224 811 euros dans le décor ne nous a pas paru essentielle lors de ces deux jours passés à bord de la belle. Rouler vite, extrêmement vite parfois, enchaîner les virages en profitant pleinement de la douceur printanière et des vocalises exceptionnelles du V8 bi-turbo, refaire le plein, discuter avec des passants émerveillés par cette voiture, repartir pour assécher le réservoir, etc... Finalement, le vrai plaisir automobile, il est là, juste devant nous. Et si, jusqu'ici, beaucoup de gens ne jurent que par Ferrari, qu'ils sachent qu'aujourd'hui, McLaren, pour plein de bonnes raisons, c'est un petit cran au-dessus !