

McLaren 570S : tu peux trembler Ferrari !

McLaren développe sa gamme par le bas avec la 570S. Une sportive que l'on peut sans hésiter intégrer à la catégorie des supercars. Mais finalement, en-a-t-elle réellement l'étoffe et les moyens face à des ténors comme Ferrari, Lamborghini, Porsche et Audi, sans oublier son compatriote Aston Martin ?

McLaren est encore un jeune constructeur. Il est vrai que si en Formule 1 sa réputation n'est plus à faire, en automobile de série, ce britannique ne bénéficie pas de la notoriété de Ferrari, Porsche ou encore Aston Martin. Après la MP4 12C, puis 12C (la même voiture techniquement revue), puis 650 S, sans oublier bien entendu la P1 qui fait partie aujourd'hui du trio mondial des hypercars hybrides (avec LaFerrari et la 918 Spyder de Porsche), McLaren développe sa gamme vers le bas avec la 570 S.

Quel style !

Pour le coup de crayon, il faut reconnaître que même s'il ne révolutionne pas le style de la gamme McLaren, non seulement, il permet à la 570 S d'être facilement reconnaissable mais, de surcroît, il est plus allégé que le reste de la gamme. « Nous voulions obtenir la petite sœur des P1 et 650 S avec un style propre à la marque tout en rendant la voiture plus fluide » nous explique Franck Stephenson, le patron du design McLaren (à qui l'on doit notamment la Mini en 2001, la Maserati Quattroporte, la Fiat 500 aussi...). En regardant dans le détail, on s'aperçoit du travail très impressionnant sur l'aérodynamique de la carrosserie permettant de plaquer suffisamment la voiture au sol, sans avoir à utiliser d'aileron actif. A l'arrivée, on obtient un traitement extérieur mêlant peinture et carbone. En fait, presque toutes les 570 S sont bicolores et à vrai dire, quelle que soit la couleur, ça lui va bien.

Plus pratique

Une fois à bord, on retrouve une présentation très proche de ce que l'on trouve dans une 650S. Mais McLaren a eu la bonne idée de concevoir une 570S comme une sportive proposant quelques rangements aussi bien dans les portières qu'au niveau de la console centrale. Autre détail, la disposition des commandes est un peu mieux pensée. En fait, on se sent presque mieux dans cette sportive que dans ses grandes sœurs. Dans les options, le constructeur propose une chaîne hi-fi Bower&Wilkins. Un surplus facturé autour des 6 000 euros qui, ici, ne trouvera pas vraiment de sens. En cause, le moteur V8 3.8 litres biturbo blotti juste derrière vos oreilles.

Symphonique

Ce moteur est le même que dans les autres McLaren, sauf qu'il a été dégonflé à 570 ch. A cela, on ajoute la boîte maison à double d'embrayage et 7 rapports, le tout envoyé sur le train arrière. Dès le démarrage, notre anglaise fait comprendre qu'aucun morceau de musique ne lui arrivera à la cheville. Le son du moteur devient rapidement très envoûtant mais avec des sifflements de turbos moins présent que dans la 650S. On sent d'ailleurs moins de violence dans notre « entrée de gamme » mais attention toutefois, cette grande sportive en a tout de même sous la pédale. Quand on ne met que

3,2 secondes pour afficher 100 km/h, 9,5 secondes pour être à 200 km/h et que ce pur-sang permet d'aller culminer les 328 km/h, on est effectivement dans une voiture extraordinaire.

Mais comment contenir une telle puissance sur une propulsion ? En concevant l'ensemble comme une voiture de course, mais qui soit facilement utilisable au quotidien. Comme toutes les McLaren, la 570S est faite de carbone et d'aluminium. Elle ne pèse que 1 344 kg quand la nouvelle Audi R8 en affiche 200 de plus. Mais, au-delà de son agilité naturelle, la 570S surprend surtout pour son train avant. Telle une lame, il donne l'impression de s'enfoncer dans le bitume à la moindre sollicitation permettant d'obtenir une précision presque chirurgicale en entrée de courbe. La vraie nouveauté est qu'en conduite sportive, le train arrière se révèle assez joueur dès que l'on décide de déconnecter l'ESP. En fait, non seulement cette voiture est extrêmement plaisante à rouler mais, de surcroît, elle s'adresse à tout le monde. Pas toutes les bourses, cela va de soi, mais tous ceux qui ont un permis B. Elle est facile, confortable, bref, une supercar avec laquelle on peut aisément aller faire ses courses, sans pour autant surestimer les 144 litres de volume de coffre.

Enfin côté tarif, comptez un peu plus de 180 000 euros pour cette 570S. Et si l'on doit la comparer à ses rivales de chez Audi (R8), Lamborghini Huracan ou encore Ferrari California, sans oublier la 911 Turbo S, notre McLaren fait aussi bien, voire mieux dans la plupart des cas. Surtout, elle est moins chère de 20 à 25 000 euros. Voilà pourquoi elle se place comme la supercar la moins chère du marché à ce jour. Une position que McLaren devrait consolider grâce à l'arrivée d'une version encore plus accessible, la 540 C, d'ici quelque mois qui sera vendue autour des 160 000 euros.

© McLaren Automotive Limited