Article écrit par Nicolas HEIDET le 17 septembre 2015

McLaren 650 S : bloody hell !

En remplaçant la 12 C par la 650 S, McLaren entend placer la barre un peu plus haut en termes de performance et d'agrément. En ligne de mire, Ferrari bien sûr…

MP4 12C. C'est le nom un peu compliqué que McLaren avait donné à sa nouvelle voiture de série il y a quelques années et qui faisait référence surtout à la première F1 dotée d'une coque carbone que Ron Dennis faisait courir dès 1984. Le constructeur a l'habitude de réagir très vite. Peut-être trop vite dans certains cas quand on sait que les premières MP4 12C ont connu quelques soucis de fiabilité. Avec la 650 S, remplaçante de la 12C, il n'est pas question de révolutionner le monde des supercars (la 12C s'en était déjà un peu occupée). Le principe est de changer de nom, de face avant aussi (elle est inspirée de la P1, ultracar hybride de 916 ch), mais aussi d'optimiser toute la partie aérodynamique afin d'offrir un comportement et une tenue de cap optimale. Au total, même si cela ne saute pas immédiatement aux yeux, ce sont plus de 1 000 pièces qui ont été changées par rapport à la 12C.

LIGNE EFFICACE

Dans le monde des supercars, on peut dire qu'il y en a presque pour tous les goûts. Les anti- Ferrari qui ont besoin d'être vus opteront sans hésiter pour une Lamborghini, les puristes des mécaniques italiennes pour Ferrari et les plus discrets pour Aston Martin. Ce constructeur est d'ailleurs connu pour dessiner les plus belles autos. Point commun avec McLaren, ce coup de crayon qui mêle sportivité et élégance et qui, malgré ses appendices aérodynamiques ici incontournables, se refuse de faire dans le tape à l'œil. Ce genre de supercars, on ne le trouve presque naturellement qu'en Grande Bretagne. Et il suffit d'observer le regard et les coups de klaxon pour se rendre compte qu'en France, on aime et on admire McLaren.

CONFORTABLE ET FACILE

Raison principale : cette voiture est "posée au sol", est presque entièrement taillée en carbone et dispose, entre autres, de très gros freins en céramique/carbone, un moteur V8 3,8 litres bi-turbo. Le même qui était blotti à l'arrière de la 12C. Sauf, qu'entre-temps, il a gagné 25 ch et 80 Nm de couple. On obtient donc 650 ch pour 678 Nm de couple perché à 6 000 tr/mn. Dès que l'on appuie sur le bouton pour faire disparaître le toit en quelques secondes, puis un autre pour démarrer le moteur, le ton est donné. Si vous avez des voisins, mieux vaut être en bonnes relations avec eux vu le coup d'accélération à chaque démarrage de moteur. Après avoir tout réglé en retrouvant les différentes commandes qui, ici, ne sont pas implantées comme chez les autres (climatisation dans la porte, réglage des rétroviseurs derrière le volant et j'en passe…), on démarre tranquillement avec un réglage de suspension surélevé afin d'éviter de traîner son carrosse de plus d'1/4 de million d'euros sur les dos-d'âne. En condition urbaine, cette supercar se roule très facilement. Aucun à-coup de transmission, elle peut évoluer en ville avec une douceur absolue. C'est justement le temps de quitter la circulation pour bondir sur une autoroute. Là, encore, notre engin se révèle particulièrement souple et confortable. Ce qui est même très étonnant pour une voiture capable de vous afficher presque 350

km/h au compteur.

LE SOUFFLE DE L'ARRIÈRE

En arrivant autour de Dreux pour aboutir sur le Circuit de l'Ouest Parisien, on bascule en mode Sport. La direction se raffermit et devient plus précise, la suspension également, sans oublier la gestion moteur et la boîte séquentielle à 7 rapports plus réactive. La sonorité du V8 est maintenant devenue encore plus rauque, mais le plus impressionnant pour l'oreille, ce sont les sifflements des deux turbos. En fait, rares sont les voitures de série à reproduire une telle symphonie. Un peu comme si "Dark Vador" avait soudainement changé de métier pour s'amuser à faire des vocalises. La tenue de cap est tout simplement bluffante avec un train avant qui semble tailler dans le bitume et un essieu arrière qui reste suffisamment sage, un peu moins quand on le brutalise et c'est bien normal, il envoie sur le bitume à lui seul, 650 ch ! Ce qui surprend, c'est bien sûr l'accélération extraordinaire. De quoi afficher des chiffres indécents, les mêmes que ceux de la toute récente Ferrari 488 GTB (également dopée par 2 turbos). Autre surprise : le freinage. Doté d'énormes disques en céramique/carbone et d'un aileron qui, en plus de servir de DRS comme en Formule 1 afin de plaquer l'arrière de la voiture au sol (sachez qu'à plus de 300, un A380 est déjà en l'air depuis longtemps), son rôle est aussi de freiner la voiture. Concrètement, quand on décide de taper dans les freins, deux imposants vérins hydrauliques déploient cette imposante pelle à tarte en carbone à la verticale. Comme pour la 12C et la SLR avant elle (en 2007), la rapidité d'exécution est extraordinaire, à ceci près que notre 650S bénéficie de plusieurs niveaux de déploiement afin d'offrir une gestion plus fine de "l'aéro". Une fois sur la piste, et en ayant basculé tous les interrupteurs en mode T (comme Track, désactivant les aides à la conduite), notre belle anglaise devient bestiale. C'est le moment de jouer, tout en restant "zen" avec l'accélérateur. Le train arrière tient de la perfection, mais comme sur une voiture de course, il est tolérant jusqu'à une limite qu'il convient d'éviter d'aller chercher quand on n'est pas un pilote. Mais il est temps de s'arrêter pour observer encore cette silhouette toujours impressionnante avec ses portes à ouverture en élytre mais avec lesquelles il convient aussi de se garer à un mètre d'une pompe à essence ou d'une borne de ticket de péage, sinon, ça cogne à l'ouverture…