*Article écrit par Nicolas HEIDET le 12 juillet 2022*

# McLaren 765 LT Spider : la plus légère !

McLaren propose la 765 LT en version découvrable. Avec tout l'apport technologique et sa cure de régime, elle représente aujourd'hui la supercar cabriolet la plus légère du marché.

Dès que l'on parle de supercars, on peut dire que presque tout le monde se met au cabriolet ou, plutôt, coupé-cabriolet. Ferrari, Porsche, Aston Martin, tout le monde s'y met et c'est fort heureux car de nos jours chez les constructeurs généralistes, les cabriolets ont quasiment tous disparu. Dommage d'ailleurs qu'il faille aller chercher des marques premium pour pouvoir bénéficier de ce genre de véhicule. Bien entendu, s'agissant ici d'une McLaren, il faut s'attendre quelque chose de sculptural.

## Un bloc de carbone

La base de notre 765 LT, c'est la 720S qui, pour rappel, représente le milieu de gamme de la marque britannique. 765, c'est la puissance, LT, c'est pour Long Tail. Une déclinaison qui existe depuis le milieu des années 90 chez les constructeurs et qui consiste à annoncer des performances plus élevées et une préparation spécifique (sans oublier une partie arrière plus proéminente « longue queue »). Extérieurement, on retrouve la même silhouette que la 720S Spider mais avec davantage d'éléments extérieurs en carbone. La LT bénéficie en effet d'un gros pack carbone permettant de lui faire réduire son poids de 50 kg sur la balance. En ajoutant quelques éléments en carbone (il y a 3 niveaux, soit un budget de 40 000 euros environ), on arrive à un poids global situé sous la barre des 1 300 kg (à vide). C'est simple, aucune supercar découvrable de série à ce jour n'arrive à en faire autant.

## À l'air en 11 secondes

Car il ne faut pas oublier qu'un toit rigide escamotable et son système électrohydraulique, ça pèse un peu aussi, en tout cas plus qu'une capote en toile classique. En roulant jusqu'à 50 km/h, notre missile sol-sol enlève le haut. De quoi pouvoir mieux apprécier la sonorité du moteur V8 biturbo. Ce bloc est commun à toutes les McLaren. En fonction des versions, disons que ses turbos vous parlent plus ou moins et soufflent plus ou moins fort derrière les oreilles. Cette propulsion est un vrai missile, vous vous en doutez bien. Par rapport au coupé, ce Spider offre des performances quasiment identiques, sauf pour le 0 à 300 km où elle perd 1,3 seconde face au coupé (ce qui ne change pas grand-chose, vous en conviendrez…). Mais ce qui surprend davantage, c'est la facilité avec laquelle cette bête de course se laisse dompter sur circuit. À l'instar de la version coupé, cette 765 LT Spider est une vraie pistarde qui se révèle presque trop dimensionnée sur route ouverte. La lame qui vous sert de train avant s'inscrit parfaitement en entrée de courbe juste à la levée de pied. L'arrière se met à pivoter de manière plus rapide et plus franche que le ferait une Ferrari F8 Tributo. Cette dernière se montre en effet plus facile à prendre en main. Il faut dire que notre McLaren ne compte pas de concurrente directe. Notre engin se permet même de freiner plus fort que beaucoup d'autres, plus fort, par exemple, qu'une Ferrari SF90 (la voiture de série la plus puissante de l'histoire de Maranello). Lancée à 100 km/h, notre anglaise s'arrête 50 cm plus tôt que la belle italienne (seulement 29,50 mètres).

À l'arrivée, nous sommes sans doute face au roadster le plus efficace et le plus rapide au monde. À la vue des vitesses prises sur le circuit de Dreux où nous avons l'habitude de faire nos tests, cette 765 LT Spider s'est permis 200 km/h en bout de ligne de droite, vitesse que nous n'avions jamais atteinte là-bas avec une voiture de série. Après, pourquoi vouloir absolument choisir le cabriolet par rapport au coupé ? Disons que lorsqu'on peut déjà mettre plus de 350 000 euros dans une voiture, autant aller jusqu'au bout. Vous ne pensez pas ?