Article écrit par Nicolas HEIDET le 23 mai 2023

McLaren Artura : et 50 000 euros d'économie !

Le titre peut faire sourire pourtant c'est vrai : cette supercar n'est pas soumise au malus. L'Artura, qui vient remplacer la gamme 570 chez McLaren, a d'autres cordes à son arc.

Petit cours de rattrapage : la gamme Sport Series chez McLaren (540C/570S/570GT/600LT/620R) a cessé d'être produite. Le constructeur s'est en effet engagé à réduire ses émissions en CO2 avec des modèles hybrides puis 100 % électriques par la suite (vers 2030 sauf changements de calendrier). La P1 fut la première hypercar hybride produite en petite quantité par le Britannique. Avec l'Artura, Mclaren souhaite proposer une sorte de remplaçante à la 570 S.

(Trop) sage

McLaren a toujours eu l'habitude de nous surprendre avec des modèles au très fort caractère. Avec l'Artura, on retrouve des cotes assez proches de la gamme 570, mais avec des lignes plus fluides que jamais. La voiture utilise moins d'éléments de carrosserie rendant le style encore plus lissé. Cela permet de gagner en rapidité d'assemblage mais aussi d'enlever quelques grammes sur la balance. À l'arrière, on reconnaît les feux hyper fins de l'Elva, mais pour le reste nous sommes bien face à une toute nouvelle voiture. À bord aussi tout a changé. Là encore, il s'agit de la McLaren de série la plus épurée qui soit. Alors qu'une Ferrari 296 GTB, sa concurrente hybride la plus directe, se distingue par ses couleurs et l'originalité de son environnement intérieur, l'anglaise préfère la simplicité. On retrouve un écran flottant central pour gérer différentes fonctions. Et juste derrière le volant se trouvent deux commutateurs qui permettent de changer les différentes modes de conduite pour la partie direction/suspension et moteur/boîte.

Tout nouveau moteur

Au démarrage, la voiture ne fait aucun bruit, c'est bien normal, elle est hybride. Elle emploie un tout nouveau moteur V6 3 litres biturbo. Il est associé à un moteur électrique pour une puissance cumulée de 680 ch pour un couple de 720 Nm disponible très rapidement. Mais avant de nous expédier très haut et très vite, une petite balade urbaine nous a permis de constater deux choses très importantes : nous sommes à bord de la première McLaren confortable, facile à manœuvrer et qui, de surcroît, peut parcourir 31 km uniquement en mode électrique. Concrètement, on roule en ville confortablement sans émettre quoi que ce soit ! À titre de comparaison sa concurrente italienne, plus puissante et plus chère, fait la même chose mais sur 25 km. C'est toujours ça de gagné...

L'ADN McLaren

Comment recharger la batterie une fois qu'elle est vide ? Il existe un câble livré avec la voiture mais, en toute honnêteté, il suffit de rouler avec en mode Sport pour la voir se recharger toute seule et assez rapidement. Il faut pour cela activer le mode « battery save ». On consommera un peu plus

c'est vrai. Après, on quittera la zone urbaine pour passer en mode Sport et s'attaquer aux lacets des gorges de Sian. D'un point de vue sonore, cette McLaren ne fait pas regretter le précédent V8. Le nouveau bloc V6 biturbo monte également très haut en régime (8 000 tr/mn). Il nous manque juste certains bruits de décharge et de soufflement des turbos qui caractérisaient le V8 que l'on avait même été jusqu'à surnommer Dark Vador. Les performances sont affichées ci-dessous, mais, rappelons tout de même que 200 km/h en 8,3 secondes, ça secoue vraiment les deux personnes à bord et le freinage (opéré par des disques carbone céramique) rend la voiture ultra sûre. On retrouve toujours ce train avant au guidage presque chirurgical qui caractérise aussi toutes les précédentes McLaren. L'apport du moteur électrique permet d'obtenir un petit coup de boost très tôt alors que le constructeur est parvenu à conserver un poids sous la barre des 1 500 kg. Pour une supercar hybride, c'est tout simplement exceptionnel puisque même la Ferrari 296 GTB pèse 150 kg de plus. Rappelons toutefois qu'elle coûte près de 100 000 euros de plus que notre anglaise. Il est donc un peu normal qu'elle marche mieux… Toujours est-il que si on prend juste le rapport prix/plaisir, cette Artura devrait assurer un bel avenir à McLaren. Et puis, comme elle est hybride, elle vous fait économiser les 50 000 euros de malus que l'on demande en France…