

Article écrit par Nicolas HEIDET le 8 mars 2021

McLaren Elva : vraiment très fort !

McLaren est connu pour ses supercars déjà extraordinaires. Le constructeur britannique projette désormais de créer l'impensable pour une voiture de « très » petite série...

Elva (sans mauvais jeu de mot) très très vite ! C'est le nom de cette petite entreprise à laquelle Bruce McLaren faisait appel au début des années 60 pour créer M1A, l'une de ses premières voitures de course. Elva pour « She Goes » a donc été apposé sur cette nouveauté. A l'instar de la M1A, il s'agit d'une barquette, comprenez, deux places certes, mais surtout sans toit et surtout, sans pare-brise... La forme est tout simplement sculpturale et fait, bien entendu, référence aux rondeurs du passé. Une vraie pièce de collection : il n'y en aura que 149 fabriquées dans le monde !

A bord, on oublie toute idée de confort. Ambiance aluminium et carbone. D'ailleurs, le carbone est présent partout : le châssis (comme toute les McLaren) mais aussi, la carrosserie, les sièges, le volant et les disques de frein. Notre modèle bénéficie même d'une finition carbone sur la carrosserie. C'est beau et d'autant plus impressionnant que notre Elva d'essai affiche le numéro 000. C'est donc... un prototype. Bref, on nous avait déjà dit son tarif (1,7 million d'euros, si si !), mais un proto doté d'une finition carbone, mieux vaut arrêter d'y penser.

Il est temps de se préoccuper du moteur : le V8 4,0 litres biturbo emprunté à la Senna (autre icône de la marque déjà redoutable) dans laquelle il totalise « déjà » 800 ch. Les motoristes ont toutefois jugé bon de le pousser à 815 ch dans notre Elva. Petit pas déjà important grâce à l'emploi massif de carbone, une Elva ne pèse que 1 148 kg, soit le poids d'une Alpine A110, mais sans le pare-brise et avec 815 ch. Alors bien sûr, à l'assaut des petites routes de la Riviera, on ne va pas se mentir : on serre les fesses. Notre propulsion expédie ses 2 occupants à 100 km/h en 2,8 secondes. Mais c'est sur le 0 à 200 km/h (que nous n'avons pas testé cela va de soi), qu'il convient de jauger les choses : 6,8 secondes. A titre de comparaison, le V12 d'une Ferrari Monza SP2 (sa concurrente directe) se prend 1,2 seconde dans la vue et à la même épreuve, les 1 500 ch d'une Bugatti Chiron ne font mieux que de 7 dixièmes de secondes. Nous enchaînons donc les virages du Col de Vence. Une très jolie route qui nous permet de constater que cette Elva offre une agilité impressionnante même si sa légèreté n'apporte pas le côté « scalpel » du train avant des autres McLaren. Il faut donc composer avec une sportive « pure » et apprécier la sonorité du V8. Le seul vrai défaut c'est que même sur la Riviera, c'est l'hiver. Et le haut du Col de Vence par -5 degrés sans pare-brise, en ajoutant la vitesse qui vous glace le visage, et ce malgré le saut de vent automatique implanté à l'avant, c'est un peu comme si vous mettiez votre tête dans votre congélateur avec de l'air fortement pulsé... Une Elva s'appréciera donc bien mieux l'été, surtout avec les lunettes de protections qui vont avec.