

Informations pour les médias
21h10 CET, le 8 décembre 2018

McLaren Automotive met en lumière la catégorie des supercars avec la nouvelle 720S Spider

- La nouvelle 720S Spider, la supercar décapotable la plus aboutie jamais construite par McLaren, associe le plaisir de la conduite à toit ouvert aux performances dynamiques et à la sophistication inégalées de la Super Series
- Léger, rigide et extrêmement robuste, le châssis en fibre de carbone Monocage II-S est équipé d'un dispositif de protection anti-roulement intégré ; il ne nécessite d'aucun renforcement supplémentaire par rapport au Coupé, offrant une décapotable sans compromis et garantissant une souplesse dynamique exceptionnelle
- La structure en fibre de carbone customisée et le nouveau toit rigide escamotable offrent un poids à sec de 1 332 kg - le plus léger de la catégorie avec seulement 49 kg de plus que le 720S Coupé et 88 kg de moins que le poids à sec de son plus proche concurrent
- Visibilité inégalée grâce à des arcs-boutants vitrés uniques qui accentuent la pureté aérodynamique du design et augmentent l'appui aérodynamique
- Le nouveau toit en fibre de carbone breveté est actionné électriquement et offre le temps d'actionnement le plus rapide de la catégorie des supercars car il peut être abaissé ou élevé en 11 secondes à une vitesse atteignant 50 km/h
- Le toit rigide escamotable est disponible avec un panneau en verre électro chrome qui permet de passer rapidement d'un état teinté à la transparence
- Le moteur V8 4,0 litres biturbo développe une puissance de 720 ch et un couple de 770 Nm, avec un rapport poids / puissance pour la 720S Spider de 540 ch/tonne à poids sec
- Accélération de 0 à 100 km/h égale à celle de la 720S Coupé en 2,9 secondes; de 0 à 200 km/h en 7,9 secondes; vitesse maximale de 341 km/h - et de 325 km/h en conduite à toit ouvert

- Livraisons aux clients à partir de mars 2019 ; prix pour le marché français à partir de € 282,500

McLaren Automotive, le créateur britannique de sportives de luxe à haute performance et de supercars, élargit la catégorie Super Series avec le lancement de sa supercar décapotable la plus aboutie : la nouvelle 720S Spider. Dévoilée en ligne aujourd'hui, le 8 décembre 2018, la nouvelle 720S Spider est disponible sur commande dès à présent et offre le plaisir de conduite à ciel ouvert ainsi que des niveaux d'utilisation quotidienne inédits pour la catégorie des supercars décapotables.

« La nouvelle McLaren 720S Spider offre un mélange inégalé de performances extrêmes, de luxe artisanal, d'expérience de conduite envoûtante et de facilité d'utilisation quotidienne, en plus du plaisir de conduite à toit ouvert lorsque souhaité. Etant la supercar décapotable la plus réussie de tous les temps, la nouvelle Spider offre une gamme remarquable de capacités exceptionnelles et, s'agissant de la plus légère de sa catégorie, avec une augmentation de poids d'à peine 49 kg par rapport à la 720S Coupé, elle nous permet de devancer encore davantage nos concurrents dans la course à la légèreté. »

Mike Flewitt, CEO de McLaren Automotive

Le design de la nouvelle McLaren Spider repose sur les mêmes formes organiques et continues introduites en 2017 avec la 720S Coupé. Conçues pour maximiser l'appui aérodynamique, réduire la traînée au minimum, améliorer le refroidissement du groupe motopropulseur et optimiser les performances aérodynamiques, ces formes donnent au véhicule l'allure d'une sculpture futuriste, modelée par le flux d'air qui passe au-dessus, au-dessous, autour et à travers sa carrosserie. Un nouveau toit rigide escamotable à commande électrique est parfaitement intégré au design, de même que les nouveaux arcs-boutants.

Un cœur en fibre de carbone pour plus de solidité et de légèreté

Comme toutes les McLaren, une structure en fibre de carbone est au cœur de la nouvelle 720S Spider, en l'occurrence le châssis Monocage II-S. La solidité, la rigidité et la légèreté de la Monocage constituent la base de l'excellence aérodynamique qui fait la renommée de McLaren. La Monocage II-S est un développement de la Monocage II du Coupé, sans la « colonne vertébrale » centrale qui court de l'avant vers l'arrière au-dessus de l'habitacle. La partie la plus en arrière de la structure supérieure est également un trait distinctif de la Spider, conçue pour accueillir le toit rigide escamotable ; de plus, la traverse qui se développe sur la partie supérieure du pare-brise a été révisée, pour héberger le mécanisme de verrouillage central.

L'ingéniosité technique de McLaren, étayée par la résistance et la rigidité inhérentes à la fibre de carbone, permet d'éliminer le toit fixe sans pour autant ajouter de renfort supplémentaire ; même les montants A du pare-brise, très minces mais incroyablement résistants qui ont fait leurs débuts sur la 720S Coupé, demeurent inchangés. Afin d'améliorer la protection des occupants en cas de retournement, des supports fixes en fibre de carbone sont intégrés à l'arrière du Monocage II-S. Ils constituent en outre les principaux points d'ancrage pour le toit et les ceintures de sécurité. Dans les véhicules de la Super Series de première génération, les supports étaient en acier et le passage à la fibre de carbone a contribué à alléger la structure de protection de la 720S Spider de 6,8 kg par rapport à la 650S.

Globalement, la nouvelle 720S Spider ne pèse que 49 kg - soit moins de 4 % - de plus que la 720S Coupé. L'augmentation de poids est principalement due au toit rigide escamotable et à son espace de rangement supplémentaire, le tonneau. Avec un poids à sec de 1332 kg, la 720S Spider est la voiture la plus légère de sa catégorie, soit 88 kg de moins que les 1420 kg de poids à sec de son concurrent le plus proche. Le poids réduit est à la base des performances dynamiques et de l'efficacité énergétique sur lesquels McLaren met un point d'honneur pour le plus grand plaisir de ses clients.

Des arcs-boutants vitrés uniques qui améliorent la visibilité arrière et contribuent au look d'enfer

Le design en style verrière de la 720S Coupé est réputé pour la vision à 360 degrés qu'il offre en permettant à la lumière de pénétrer dans l'habitacle et en constituant une nouvelle référence en matière de visibilité. Cette philosophie, qui promeut une vision inégalée, était déjà au cœur des véhicules de la Super Series de deuxième génération, mais la nouvelle Spider redynamise le jeu, en ajoutant des arcs-boutants vitrés uniques qui améliorent encore plus la visibilité du conducteur tout en conférant à la voiture un look d'enfer. Le bord des arcs-boutants permet une fonction aérodynamique guidant le flux d'air avant de s'affiner pour exposer les vitres teintées ; le design et l'utilisation du verre améliorent de 12 % la visibilité par dessus l'épaule par rapport à la précédente Spider de la McLaren Super Series.

Pour ranger le toit rigide escamotable, la Monocage II-S présente une nouvelle structure supérieure en fibre de carbone conçue pour venir se loger le plus près possible des refroidisseurs d'air de suralimentation et du plénum. L'espace de rangement est ainsi optimisé : 58 litres sont disponibles sous le couvre-bagages/tonneau avec le toit fermé. Le couvre-bagages/tonneau est situé plus bas que celui de la 650S Spider - encore une fois de 25 mm - ce qui augmente la visibilité de 7,5 m de long.

Accélération phénoménale à la hauteur de celle de la 720S Coupé ; 325 km/h en conduite à toit ouvert...

Le moteur McLaren V8 4,0 litres biturbo qui équipe la 720S Spider n'a pas changé depuis la version Coupé. Monté centralement pour une maniabilité et une pureté de réponse exceptionnelles, il développe 720ch et 770Nm et - compte tenu du poids de la 720S Spider, qui est la plus légère de sa catégorie, et du rapport poids/puissance de 540 ch/tonne à poids à sec - il n'est pas étonnant que sa performance soit extrême.

L'accélération est tout simplement phénoménale : de 0 à 100 km/h en 2,9 secondes et de 0 à 200 km/h en à peine 7,9 secondes, soit seulement 0,1 seconde de moins que le rythme du Coupé. Le sprint de 400m est atteint en 10,4 secondes, encore une fois la Spider n'est que 0,1 seconde plus lente que le Coupé. Lorsque les conditions le permettent, la 720S Spider peut continuer à accélérer jusqu'à atteindre la même vitesse maximale que le Coupé, soit 341 km/h, avec le toit fermé. Même avec le toit ouvert, la vitesse maximale reste extraordinaire en atteignant 325 km/h. Les petites variations de performance sont dues aux différences en termes d'aérodynamisme et aux 49 kg supplémentaires de la Spider.

La 720S Spider a les mêmes « ouïes/orbites » spectaculaires taillées dans les ailes avant et les portes autoclaves à double paroi qui caractérisent le Coupé. Ce ne sont que deux des éléments du design de la carrosserie qui jouent un rôle primordial dans l'extraordinaire efficacité aérodynamique et l'équilibre dont la 720S fait état. En outre, le splitter avant et le capot profilé, par exemple, dirigent et contrôlent le flux d'air à travers, au-dessus, autour et au-dessous du reste du véhicule, tandis que derrière le splitter avant, l'aérodynamisme du plancher a été révisé pour s'harmoniser avec la nouvelle carrosserie arrière et le spoiler arrière actif de la 720S Spider.

La technologie de protection anti-retournement apporte un avantage en termes de taille et de poids. Ce système compact a permis en effet à l'équipe de design et d'ingénierie de McLaren de créer des arcs-boutants incroyablement fins, ce qui améliore la visibilité par-dessus l'épaule du conducteur et contribue à une sensation d'espace agrandie, tout en augmentant l'appui aérodynamique.

Toit rigide escamotable en une pièce breveté, le toit à actionnement le plus rapide jamais conçu pour une supercar

Le toit rigide escamotable de la 720S Spider présente un tout nouveau design, avec un seul panneau en fibre de carbone en équipement standard. Le toit rigide conserve la silhouette distinctive et la pureté aérodynamique de la 720S Coupé et offre une structure supérieure entièrement en fibre de carbone lorsque le toit est fermé. Le mécanisme de pliage du nouveau toit de McLaren est à commande électrique plutôt qu'hydraulique et il s'agit du toit escamotable le plus rapide qui n'ait jamais été conçu pour la catégorie des

supercars, pouvant être abaissé ou relevé en seulement 11 secondes, six secondes de moins que la 650S Spider. L'association des moteurs électriques, de la robustesse et de la légèreté du toit rigide escamotable en fibre de carbone permettent au véhicule d'atteindre une vitesse maximale de 50 km/h pendant son fonctionnement, une augmentation significative par rapport aux 30 km/h de la 650S. Avec ces statistiques de performance, il n'est pas surprenant que McLaren ait déposé trois brevets mondiaux pour ce toit.

L'actionnement du nouveau toit rigide escamotable est deux fois plus silencieux que celui des décapotables de la Super Series de première génération. Les occupants n'entendent qu'un petit bruit comparable à celui d'un bruit de fond dans une bibliothèque silencieuse, lorsque le toit est en action. Cette atmosphère ouatée témoigne d'un raffinement exceptionnel, avec des niveaux de bruit dans l'habitacle de la Spider avec le toit relevé de toute évidence inférieurs par rapport à ceux du 650S Coupé, ce qui démontre l'investissement de la marque dans le développement technique de la Super Series de deuxième génération.

La lunette arrière s'abaisse automatiquement à l'ouverture du toit rigide escamotable, se déplaçant vers la position optimale pour réduire au minimum l'air qui entre dans l'habitacle. La vitre peut également être activée indépendamment, ce qui permet aux occupants de l'abaisser lorsque le toit est fermé et de faire entrer le son moteur dans l'habitacle. Le fait que les arcs-boutants à leur point le plus haut sont 25 mm plus bas que ceux de la 650S Spider permet à l'air de circuler au-dessus de l'habitacle, en réduisant les turbulences au strict minimum.

Panneau de toit escamotable vitré, avec vitrage électro chrome allant du transparent au teinté

Les propriétaires peuvent choisir le toit rigide escamotable vitré disponible en option avec le cadre en fibre de carbone pour permettre à encore plus de lumière de pénétrer dans l'habitacle s'ils le souhaitent : le verre est électro chrome et peut passer rapidement de l'état transparent au teinté par simple pression d'un bouton. Lorsque le contact est coupé, la vitre revient à son réglage teinté, ce qui aide à garder l'habitacle de la 720S Spider frais pendant les journées chaudes. La technologie électro chrome dispose d'une fonction de mémoire qui rappelle le dernier réglage sélectionné lors du démarrage du véhicule.

A l'intérieur les conducteurs peuvent profiter du même habitacle accueillant et luxueux que celui de la 720S Coupé. Il suffit d'ouvrir la porte - qui est maintenant sans pourtour pour accueillir le toit rigide escamotable - pour avoir accès à un environnement vraiment sophistiqué, avec une perception extraordinaire de l'espace et les matériaux les plus raffinés en évidence. Un nouveau système de charnières et la nouvelle position des vérins à gaz des portes ont été possibles sans problème car, dès le début, le programme 720S incluait le développement des deux carrosseries, Coupé et Spider.

L'écran d'info-divertissement haute résolution de 8,0 pouces monté centralement demeure le cœur des fonctions du véhicule. L'interface affiche audio, médias, navigation, climatisation et d'autres fonctions pratiques, avec toutes les applications clés affichées sur un carrousel vertical et disponibles à travers des touches d'accès rapide situées sous l'écran.

Le système de climatisation bizona a été révisé pour la 720S Spider et il est en mesure de détecter si le toit rigide escamotable passe de la position fermée à la position ouverte ou vice versa. La température et le débit d'air sont réglés automatiquement, réchauffant ou rafraîchissant les occupants en fonction des réglages ambiants déjà sélectionnés en augmentant le débit d'air dans l'habitacle et en déplaçant plus d'air vers le plancher ou la partie supérieure.

Le spoiler arrière actif se déploie en fonction de la position du toit rigide escamotable

Le spoiler arrière actif, qui se déclenche automatiquement pour diminuer la traînée ou augmenter l'appui aérodynamique et qui peut également servir d'aéroofrein pour améliorer l'équilibre du véhicule en cas de freinage brusque, peut s'élever à faible vitesse et atteindre une position globalement plus haute dans la Spider, optimisant ainsi l'appui et l'équilibre du véhicule afin de garantir des performances et une expérience de conduite du même niveau que la 720S Coupé. Si le spoiler arrière est identique sur le Coupé et la Spider, la cartographie de déploiement change et s'adapte au style de la carrosserie, étant donné que les réglages aérodynamiques diffèrent selon que le toit rigide rétractable est relevé ou abaissé et l'électronique du véhicule sait automatiquement dans quel état il est.

Les suspensions hydrauliques Proactive Chassis Control II de McLaren - déjà réputées pour défier les conventions en offrant une association généralement incompatible de précision et de conduite souple - est complétée par un système de direction électro-hydraulique largement reconnu pour sa précision et son retour exceptionnels. Comme pour le Coupé, le conducteur de la Spider peut choisir entre trois modes de conduite - Comfort, Sport ou Track - chacun axé sur une expérience de conduite différente en fonction des préférences personnelles et des conditions de la route. Ces attributs éprouvés se combinent pour assurer que la 720S Spider possède les mêmes habiletés dynamiques et la même étendue de capacités que le Coupé, qui a déjà fait ses preuves.

Un nouveau design de jante en alliage forgé ultralégère à 10 rayons a été développé pour la Spider. Les pneus sont les Pirelli P ZERO™, conçus en collaboration avec le partenaire technologique de McLaren, Pirelli, pour offrir un équilibre optimal entre performance, adhérence, maniabilité et confort dans une vaste gamme de

conditions routières. Les pneus Pirelli P ZERO™ CORSA, plus axés pour la piste, peuvent être demandés sans frais supplémentaires tandis que les pneus d'hiver Pirelli SOTTOZERO™ et les pneus ultra-haute performance Pirelli TROFEO R sont disponibles chez les distributeurs McLaren.

Trois spécifications, deux nouvelles couleurs de carrosserie, retour d'une couleur Heritage

La nouvelle 720S Spider est disponible dans les trois mêmes spécifications que le Coupé, avec des finitions Performance et Luxe qui vont au-delà du modèle standard. Deux nouvelles couleurs de carrosserie - Belize Blue et Aztec Gold - sont introduites pour la nouvelle Spider qui peut compter sur une palette de 23 nuances, entre autres Supernova Silver, une couleur Heritage qui a été disponible pour la première fois pour la McLaren 12C.

La McLaren 720S s'est forgée une réputation sous forme de Coupé pour son design révolutionnaire, ses technologies de pointe et son allure, le tout complété par un éventail de capacités et de sophistication qui lui confèrent une facilité d'utilisation quotidienne qui cache ses performances extrêmes. La nouvelle 720S Spider, disponible à la commande dès maintenant, pour le marché français à partir de € 282,500, est l'égale du Coupé à tous égards.

Pour plus d'informations et la vidéo de la voiture : cars.mclaren.com/super-series/720s-spider

Fin

Données techniques : McLaren 720S Spider

Configuration moteur	Moteur V8 4.0 litres biturbo, 3.994cc M840T
Configuration chaîne cinématique	Longitudinal en position centrale, à propulsion
Puissance en ch (bhp/kW) à tours/minute	720 ch (710/537) à 7 500 tours/minute
Couple moteur Nm (lb ft) à tours/minute	770 Nm (568) à 5 500-6 500 tours/minute
Transmission	Boîte de vitesse SSG à 7 rapports. Modes Comfort, Sport et Track
Direction	Assistée électro-hydraulique
Châssis	MonoCage II-S monocoque en fibre de carbone, avec cadres en aluminium à l'avant et à l'arrière
Suspensions	Amortisseurs adaptatifs indépendants, à double

	triangle en aluminium, Proactive Chassis Control II (PCC II). Modes Comfort, Sport et Track
Système de freinage	Disques carbone-céramique (Avant : 390 mm Arrière : 380 mm); étriers de frein en aluminium (6 pistons avant ; 4 pistons arrière)
Jantes (en pouces)	Avant : 9J x 19 ; Arrière : 11J x 20
Pneus	Avant : 245/35/R19 93Y ; Arrière : 305/30/R20 103Y
Longueur, mm	4 543
Empattement, mm	2 670
Hauteur, mm	1 196
Largeur, avec rétroviseurs déployés, mm	2 161
Largeur, avec rétroviseurs pliés, mm	2 059
Largeur, sans rétroviseurs, mm	1 930
Voie (au centre de la surface de contact), mm	Avant : 1 674 ; Arrière : 1 629
Poids à sec, kg	1 332
Poids en ordre de marche, kg [fluides + 90 %]	1 468
Capacité de rangement (DIN)	Avant : 150 litres ; Arrière : 58 litres

ACCELERATION

De 0 à 100 km/h	2,9 secondes
De 0 à 200 km/h	7,9 secondes
De 0 à 300 km/h	22,4 secondes
De 0 à 400 m / ¼ mille	10,4 secondes
Vitesse maximale (toit rigide escamotable fermé / ouvert)	341 km/h - 325 km/h
De 200 à 0 km/h / distance de freinage	4,6 secondes/118 mètres
De 100 à 0 km/h / distance de freinage	2,8 secondes/30,3 mètres

EFFICACITE ENERGETIQUE

Emissions de CO ₂ [WLTP]	276 g/km
Consommation de carburant - (l/100km)	
Cycle mixte	11,6/100km
Cycle urbain	16,8/100km
Cycle extra-urbain	8,6/100km

*Tous les chiffres sont en attente de validation. **MPG (Royaume-Uni) n'est pas une exigence d'homologation, donc chiffre converti.

Fin

Notes aux Editeurs

Des photos haute résolution téléchargeables associées à ce communiqué sont disponibles sur le site de McLaren Automotive - cars.mclaren.press.

A propos de McLaren Automotive :

McLaren Automotive est un créateur de sportives de luxe haute performance et de supercars.

Chaque véhicule est assemblé à la main au centre de production de McLaren (MPC - McLaren Production Centre) de Woking dans le Surrey, en Angleterre.

La société, lancée en 2010, est désormais la principale entité du Groupe McLaren.

La société propose trois catégories de produits : Sports Series, Super Series et Ultimate Series qui sont commercialisés à travers 80 distributeurs dans 30 marchés du monde entier.

McLaren est un pionnier qui continue à repousser les limites du possible. En 1981, la société a introduit le premier châssis ultraléger et robuste en fibre de carbone dans le monde de la Formule 1 avec la McLaren MP4/1. Puis en 1993, elle a conçu et réalisé une version de la McLaren F1 pour la route. Depuis, tous les modèles McLaren sont montés sur un châssis en fibre de carbone. Dans la catégorie Ultimate Series, McLaren a été la première à livrer une supercar hybride au monde, la McLaren P1™.

Annoncé lors du Festival de la Vitesse de Goodwood en 2018, le business plan Track25 de la société comporte un investissement de 1,2 milliards de livres sterling en recherche et développement pour livrer 18 nouveaux modèles ou dérivés d'ici fin 2025.

En 2017 la société a lancé d'autres modèles, y compris la deuxième génération de la Super Series, la 570S Spider et la McLaren Senna. En 2018, la société a lancé la 600LT et la McLaren Speedtail, la prochaine Ultimate Series et première Hyper-GT dont 106 exemplaires seulement seront produits.

Pour soutenir la conception, le développement et la fabrication de sa gamme de voitures sportives et de supercars innovantes, McLaren Automotive a conclu des partenariats avec des leaders mondiaux pour acquérir les technologies et les compétences des spécialistes. Parmi ses partenaires, AkzoNobel, Kenwood, Pirelli et Richard Mille.

Le Groupe McLaren :

Le Groupe McLaren, leader mondial du secteur automobile et des technologies de luxe, comprend trois métiers principaux : l'automobile (McLaren Automotive Ltd.), l'entité de Formule 1 (McLaren Racing) et l'entité des innovations technologiques (McLaren Applied Technologies).

Contacts :



KENWOOD



RICHARD MILLE

Media website : cars.mclaren.press

Facebook : www.facebook.com/mclarenautomotive

Twitter : www.twitter.com/McLarenAuto

You Tube : www.youtube.com/mclarenautomotivety



KENWOOD



RICHARD MILLE