



McLaren 650S

Laagvliegen

Autotest | De meeste vliegtuigen zijn bedoeld om vakantiegangers snel en comfortabel over enorme afstanden te vervoeren. Privé-vliegtuigjes worden veelal gebruikt als speelgoed om te genieten van de vrijheid. De meeste auto's zijn bedoeld als dagelijks vervoer van A naar B. Sportwagens zijn speelgoed om te genieten van pure snelheid. McLaren wil met de "650S" laten zien dat het ook anders kan.

Nee, McLaren is niet van zijn geloof gevallen. De "650S" is geen brave gezinsauto. Integendeel! Deze tweezits sportcoupé is een sportwagen pur sang. Het lijnenspel is niet zozeer door vormgevers, maar vooral door de windtunnel gekozen.

Om maximaal te kunnen presteren, is zo veel mogelijk gewicht bespaard. Daarom is waar mogelijk gebruik gemaakt van koolstofvezel. Voor een optimale balans is het zwaarste onderdeel, de motor, exact in het midden geplaatst. Dat gaat zelfs zo ver, dat de motor nog onder de bovenrand van de wielkasten ligt. Onder de glazen "motorkap" zijn slechts de luchtinlaten te zien.



Gewichtsreductie

In het interieur is duidelijk te zien hoe de McLaren 650S verschilt van de "hard core" concurrenten. Ondanks het gebruik van carbon is het interieur geen kale kuip waarin mechanische delen open en bloot liggen. De cabine is fraai bekleed en van de nood is

een deugd gemaakt door bedieningselementen minimalistisch vorm te geven. De middentunnel is bijvoorbeeld zo slank, dat het beeldscherm van het navigatiesysteem er alleen staand in paste. In de praktijk werkt dit zelfs beter, de bestuurder wil immers weten hoe de weg voor de auto zich ontvouwt.

Optioneel is de 650S te voorzien van een hoogwaardig audiosysteem van Meridian. Deze "monocell" is welhaast een vijandige omgeving voor een audiosysteem, maar dankzij heel veel fijnregeling is de klank uiteindelijk prima.



De stoelen worden altijd op maat gemaakt. Een verstelmechanisme zou te zwaar zijn. Het stuurwiel is vreemd genoeg wel (optioneel) elektrisch verstelbaar.

Misschien wel het belangrijkste wapenfeit: voor een sportwagen met middenmotor zijn de hoofd- en beenruimte opmerkelijk goed! Onder de voorklep is ruimte voor twee kleine koffertjes. Bovendien is het koetswerk bovengemiddeld goed te overzien. Het achterrautje draagt daadwerkelijk bij aan de overzichtelijkheid en om manoeuvreren makkelijker te maken is een achteruitrijcamera beschikbaar.



Hoogvlieger

Tijdens de eerste, voorzichtige kilometers valt vooral op dat de 650S extreem breed en laag is. Dat laatste geldt voor de zit én voor de bodemvrijheid. Echter: met een druk op de knop kan het koetswerk enkele centimeters worden verhoogd. Verkeersdrempels hoeven daarom geen probleem te zijn en dat is nog wel eens anders met auto's van dit kaliber.

De reactie op het gaspedaal is niet agressief, maar zelfs indirect! De besturing is exact, maar niet nerveus. Wie de 650S niet provoceert, kan met deze auto probleemloos met de verkeersstroom meekabbelen. Bovendien is het onderstel zo vergevingsgezind, dat ook lange afstanden geen probleem vormen.



Laagvliegen

Bij lage snelheden huilt, bromt en zeurt de motor om aan te geven dat het best wat harder mag. Vooruit dan maar! Wanneer het gaspedaal iets dieper wordt

ingetrapt, hapt de 3.8 liter achtcilinder toe, worden de inzittenden fijntjes in de stoelen gedrukt en bouwt de acceleratie zich op als de apotheose van een stuk klassieke muziek. De spanning neemt toe, het tempo bouwt op en ergens moet een hoogtepunt volgen.

Aanvankelijk is het prestatieniveau vergelijkbaar met dat van een Alfa Romeo 4C, Nissan 370Z of andere doorsnee sportwagen. Het verschil is dat de McLaren 650S nu pas op stoom komt! Houdt het gaspedaal tot de vloer ingetrapt en rond 5.000 tpm volgt een explosie die zijn gelijke niet kent. De snelheid neemt zo plotseling toe, dat het lijkt alsof een film op "fast forward" wordt afgespeeld. De bestuurder concentreert zich nog slechts op de horizon, de snelheid blijft toenemen, het overige verkeer lijkt stil te staan en het landschap schiet met een onwerkelijke snelheid langs de auto.



Onder de indruk? De McLaren 650S niet. Dit was namelijk slechts een sprintje in de standaard modus. Zet de motor in "power mode" en het onderstel in "track mode" en probeer het nog eens. De reactie op het gaspedaal is nu ronduit agressief en alle 650 paardenkrachten gieren het uit.



Het tempo neemt zo dramatisch toe dat de film, die net nog versneld werd afgespeeld, nu wordt gereduceerd tot vage lijnen. De inzittenden worden niet langer fijntjes in de stoelen gedrukt, maar worden met bruto geweld in de kuipen geplet!

De 650S accelereert niet meer, maar barst uit. Na 3 seconden is de 100 km/u bereikt. Dat lijkt spectaculair, maar de acceleratie van 100 naar 200 km/u in 5.4 seconden is pas echt verpletterend! En ook boven de 200 km/u is de 650S gretiger dan de gemiddelde "hot hatch" bij 50 km/u. De 650S is achterwielaangedreven, maar de extreem brede achterbanden (305/30R20) kunnen het vermogen zo goed verwerken dat tijdens de race -pardon proefrit- nooit is verlangd naar vierwielaandrijving.



Techniek

Dankzij de bijzondere techniek weet McLaren het spannende van een atmosferische motor met de levendigheid van een turbomotor te combineren. In

de regel is de pret met een turbomotor kort maar hevig. Een atmosferische motor bouwt juist op naar een hoogtepunt. Dat is spannender, maar minder intens. McLaren overbrugt het verschil tussen beide met "inertia push" waarmee het toerental kortstondig kan worden verhoogd wanneer de turbo dat (nog) niet doet.

Daarbij kiest McLaren met de 3.8 liter voor een relatief kleine motor. Deze is sneller op toeren dan een grotere motor. Bovendien zijn grote vijf of zes liter motoren zo zwaar, dat alleen het gewicht van de motor de prestaties van de auto al negatief beïnvloedt.



Wegligging

Juist dankzij het levendige karakter van de motor, is het heerlijk bochtjes sturen met de 650S. Behalve dat de bochtsnelheden onwaarschijnlijk hoog liggen, is de snelheid na de bocht vrijwel direct weer teruggewonnen.

De besturing vraagt echter enige gewenning. McLaren kiest voor traditionele mechanische stuurbekrachtiging, maar het gevoel in het stuurwiel bleef gedurende de hele proefrit onwennig. Dat is deels vanwege de slimme techniek. Alle vier de wielen zijn onderling verbonden en wanneer meer druk wordt uitgeoefend op het ene wiel, krijgt het andere minder druk om na de bocht weer sneller in balans te komen. Dit zorgt er echter ook voor dat het gevoel in het stuurwiel met de omstandigheden mee verandert.



De balans in de auto zelf is nagenoeg perfect. Dankzij de middenmotor en het geringe gewicht is de 650S uiterst beweeglijk. Dankzij de carbon body weegt de 650S welgeteld 1.330 kg; een Golf GTI is een zwaargewicht naast deze McLaren! Omdat de 650S zich uitstekend laat aanvoelen, weten ook minder getalenteerde coureurs als vanzelf waar het aanrempunt voor de bocht ligt, wat de mooiste lijn is en vooral wanneer het gaspedaal weer vol kan worden ingetrap.

De koolstof-keramische remmen vragen ook enige gewenning. Deze remmen zijn bestand tegen zeer intensief gebruik op het circuit en zullen nooit remkracht verliezen bij hoge temperaturen. Het nadeel is dat het gevoel in het rempedaal minder is. Wanneer vol op het rempedaal wordt getrapt, bedraagt de remweg vanaf 100 km/u slechts 30 meter. Dan schiet de achterspoiler omhoog en doet dienst als rem; net als bij een vliegtuig.



Conclusie

Weet de McLaren 650S het spektakel van een "supercar" te combineren met de bruikbaarheid van een alledaagse personenauto? Natuurlijk blijft een doorsnee gezinsauto praktischer en comfortabeler. Maar de McLaren 650S is minstens zo spectaculair als andere supersportwagens, terwijl de dagelijkse bruikbaarheid beduidend beter is. De 650S komt over een verkeersdrempel, heeft enige bagageruimte en biedt de nodige luxe zoals een klimaatcontrolesysteem en topklasse infotainment. Het motorgeluid is prominent aanwezig en het onderstel is stug, maar beide zijn niet zo vermoeiend dat het afleggen van lange afstanden onmogelijk wordt.

De lichtgewicht bouw en ideale gewichtsverdeling zorgen ervoor dat het weggedrag uitmuntend is. De relatief kleine motor met dubbele turbo combineert de spanning van een atmosferische met het explosieve karakter van een turbomotor. Dit geeft de 650S een heel eigen karakter. Deze McLaren is minder koelbloedig dan een Duitser of Japanner, maar niet zo dramatisch als een Italiaan. Alleen de vleugeldeuren zijn puur voor de show, maar dat hoort bij een laagvlieger. ■



Specificaties

McLaren 650S Coupe

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	451 x 209 x 120 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.330 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	235/35R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	3799 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	650 pk @ 7250 tpm
Koppel	678 Nm @ 6000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	3 sec.
Topsnelheid	333 km/u
Verbruik gemiddeld	11,7 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	275 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 289.500,-
Prijs instapmodel	€ 289.500,-