

McLaren 650S Spider



Bjorn Blokzijl
30 oktober 2014

Pure perfection

Als je in de markt bent voor een snelle sportwagen, dan kun je tegenwoordig verder kijken dan Ferrari, Lamborghini en Porsche. De afgelopen jaren schoten kleine fabrikanten van pk-monsters als paddenstoelen uit de grond, met wisselend succes. Het Britse McLaren kenden we al van de spectaculaire driezits 'F1' uit begin jaren '90. De ontwikkeling van een geheel eigen auto liet op zich wachten tot 2009 toen de MP4-12C werd gepresenteerd. In de basis is de 650S nog dezelfde auto als die laatste, maar dan technologisch en qua carrosserie behoorlijk aangepakt.



Spannend, zoals gewenst

Toen de MP4-12C werd gepresenteerd, was de algemene mening behoorlijk positief. Met zijn strakke, tijdloze - maar toch wat anonieme - lijnen kon de auto voldoende kopers trekken om na vier jaar een gefacelifte versie te kunnen introduceren. Deze 650S heeft veel stijlelementen van het topmodel P1 meegekregen. Zo is de neus vele malen spannender vormgegeven, waarbij zowel de luchtinlaten als de koplampunits de vorm hebben van het McLaren-logo. Eigenlijk is onze auto donkergrijs, maar voor de gelegenheid is hij voorzien van een matgele folie die de auto nog meer laat opvallen. Optioneel zijn allerlei carrosseriedelen vervaardigd uit echt carbon. Goedkoop zijn deze opties niet - in totaal is voor 29.310 euro aangevinkt aan koolstofvezel onderdelen - maar zeker in combinatie met de felle kleur ziet het er exclusief uit. Het is bijna niet zichtbaar aan de carrosserie, maar het dak kan geopend worden. Door het typische Nederlandse 'zomerweer' hebben we nauwelijks open kunnen rijden. Bij een rit eerder met een MP4-12C Spider hadden we die mogelijkheid wel en bleek dat je behoorlijk beschut zit en ook bij een lagere temperatuur met het hoofd in de zon kunt zitten zonder kou te vatten. Om binnen te komen maak je gebruik van de enorme

McLaren 650S Spider

vleugeldeuren. Hierdoor is de instap heel redelijk, al moet je wel over een behoorlijk drempel stappen om je vervolgens in de stoel te laten glijden. Met het dak geopend gaat het instappen uiteraard wat gemakkelijker. Aan de achterzijde vallen twee zaken direct op: de achterspoiler en de plaats van de uitlaten. De carbon achterspoiler gaat Ã³f boven de '120', Ã³f met een knopje op het dashboard omhoog. Ga je vol in de remmen, dan werkt de spoiler als een 'luchtrem'. Uitlaten zul je tevergeefs zoeken waar deze zich normaliter bevinden: onder de achterbumper. Twee op maat gemaakte - en bijna 6.000 euro kostende - rechthoekige uitlaten zijn gemonteerd tussen de achterlichten. Met zijn opgefriste exterieur kan de McLaren er weer een aantal jaar tegenaan en heeft hij een meer spectaculair uiterlijk gekregen om ook qua design te kunnen wedijveren met bijvoorbeeld de HÃ¶racan en de 458 Italia.



Verrassend ruim

Binnen in de McLaren lijkt het alsof de auto de conceptfase niet is ontstegen. De middenconsole ziet er minimalistisch uit. Dit wordt extra versterkt door de positie van de bediening van de climate control: op de handgrepen in de portieren. Het dashboard

McLaren 650S Spider

is voorzien van een schermje waarmee het multimediasysteem wordt bediend. Ergonomisch zit het wat minder goed in elkaar. Wil je het navigatiesysteem of de boordcomputer gebruiken, dan gaat dat wat omslachtig. Via een hoop menu'tjes kom je uiteindelijk wel bij de informatie die je wilt hebben, maar de Duitse 'grondlichheit' mis je. Groot voordeel van het minimalistische interieur is dat je verrassend veel ruimte hebt, ondanks de compacte monocoque. Twee volwassenen zitten ruim op de vrij comfortabele stoelen. Voor een auto als deze is daarbij een behoorlijke hoeveelheid aflegruimte. Zo is er plek voor twee bekers in de ruimte achter de middenconsole, zit een zakje aan de voorzijde van de stoel en opbergnetjes in de voetenruimte. Qua bagageruimte blijft het beperkt tot een bak achter de middenmotor waarin niet meer in past dan 175 liter; voldoende voor een jas, een cameratas en een statief. Een reisje naar Zuid-Frankrijk zul je in je eentje moeten maken, of met alleen de broodnodige bagage. Toch kun je van een auto als deze niet meer verwachten. In vergelijkbare auto's vind je dezelfde hoeveelheid bagageruimte.



Hoge prijs, veel meerwaarde

McLaren 650S Spider

In de basis kost de McLaren 650S 313.750 euro. Dit is zo'n 50 mille meer dan een 'instapper' van de Ferrari 458 Spider. Voor de hogere prijs biedt de Brit motorisch het ultieme en anderzinnige. Zo heeft de Ferrari 'slechts' 570 pk en een maximum koppel van 540 Nm. De 3,8 liter grote, dubbel geblazen V8 achterin de McLaren levert een bijna ongeloofwaardig vermogen van 641 pk en een trekkracht van zelfs 678 Nm. Naast zijn hogere vermogen is het leeggewicht 60 kilogram lager. Simpele natuurkunde leidt tot de conclusie dat de auto wel sneller is dan zijn directe opponent. En dat is ook zo. Vanuit stilstand is 100 km/u bereikt in 3 seconden en 5,4 seconden later is de '200' al bereikt. Niet veel auto's doen hem dit na. Niet alleen het hoge vermogen zorgt voor deze cijfers, de ongekend snel schakelende versnellingsbak draagt hier veel aan bij. De DSG's van Volkswagen schakelen snel, maar de bak achterin de McLaren wisselt bijna net zo snel van verzet als een Formule 1-auto. Hoewel de acceleratiecijfers al indrukwekkend zijn, de standaard gemonteerde keramische remmen zorgen voor een enorme vertraging. Als ze op temperatuur zijn, kost het ze slechts 30,5 meter om van 100 km/u compleet tot stilstand te komen. Het gebruik van de remmende functie van de achterspoiler werkt hier aan mee. In de praktijk is het presteren van de auto nog indrukwekkender dan dat de cijfers doen vermoeden. Door het enorme koppel is volgas accelereren een hele exercitie. Ondanks de hulpsystemen die het vermogen in bedwang moeten houden, spinnen de achterwielen door. Hierdoor zal de fabrieksopgave van de sprint niet gehaald worden, maar evengoed werden wij niet eerder zo in de stoelen gedrukt als bij de 650S. Daarbij is het geluid van de geblazen 3,8 liter grote V8 fantastisch. Houd je het dak en alle ramen dicht en zet je het motorkarakter op 'normal', dan blijft het behoorlijk stil in de auto. Open je het ruitje tussen de twee stoelen en wordt de circuitmodus ingeschakeld, dan klinkt de auto als een Formule 1-racer uit de jaren '80. De typische roffel van de V8 wordt aangevuld met ploffen, knallen en het piepend aanzuigen van de turbo's.



Gulden middenweg

Al dat vermogen is op papier prettig, maar zonder een goed onderstel is dat verloren moeite. In sportwagens is het resultaat vaak een keihard afgestelde vering en demping om zo snel mogelijk een bocht te kunnen ronden. Het comfort lijdt hier behoorlijk onder en dagelijkse inzetbaarheid is nauwelijks mogelijk. Bij McLaren hebben ze een perfecte balans gevonden tussen wegligging en genoeg comfort voor een lange rit. In snel genomen bochten en zoals eerder gezegd, bij een acceleratie vanuit stilstand, is de grip minder dan bij pure sportwagens. Toch is er een perfecte balans gevonden tussen sportiviteit en dagelijkse inzetbaarheid. Zoek je een pure sportwagen die enkel op het circuit de beste prestaties levert, dan kun je de 650S beter aan je voorbij laten gaan. Voor een auto die je voor track days maar ook voor een vakantie naar Italië kunt gebruiken, is de McLaren 650S de perfecte koop. Alles aan de auto werkt daar aan mee. De besturing is direct en met veel gevoel, maar het nooit zo nerveus als de Alfa Romeo 4C. Richels en andere oneffenheden worden doorgegeven in het stuurwiel, maar irritant wordt het nooit.



Beste van twee werelden

Als je bijna vier ton te besteden hebt aan een auto, dan heb je veel keuze. Je kunt kiezen voor een absolute sportwagen zoals een Ferrari, of voor een snelle GT als een Bentley. Een compromis tussen beide lijkt bijna onmogelijk, maar de McLaren 650S Spider biedt het beste van twee werelden. Het kost wat, maar met zijn enorme vermogen en toch relatief comfortabele afstelling van het onderstel is de auto geschikt om ook elke dag de auto te gebruiken; in het weekend zet je het ronderecord op een circuit scherper en doordeweeks rijd je een hoop kilometers. Bestel hem dan wel zonder de matgele folie van 'de onze'. Opvallen doe je door het geweldige geluid al voldoende.

Plus

- + Soepele en krachtige aandrijflijn
- + Verrassend comfortabel
- + Ongekend snel schakelende automaat

Min

- Omslachtige boordcomputer en multimediasysteem
- Dure opties