



McLaren 650S

Volar bajo

Prueba | La mayoría de los aviones es construida para el transporte confortable de turistas sobre distancias largas. Avionetas privadas son usadas mayormente como juguete para disfrutar del tiempo libre. La mayoría de los coches está destinada para el transporte diario de A hacia B. Los coches deportivos son pensados para disfrutar de la pura velocidad. Con el "650S" McLaren quiere mostrar que hay otras opciones.

No, no te preocupes. McLaren no ha cambiado de convicción. El "650S" no es un coche para la familia. Al contrario. Este coupé de dos plazas es un coche deportivo de sangre pura. Sus líneas no han sido elegidas por diseñadores, sino por las leyes de la aerodinámica en el túnel de viento.

Para llegar a prestaciones máximas, han reducido peso donde era posible. Por eso, donde se pudo, han usado fibra de carbono. Para el balance óptimo, han colocado la parte más pesada - el motor - exactamente en el medio. Ésto llega a tal extremo que el motor está por debajo de la altura de los neumáticos. Debajo del "capó" de vidrio se ve solamente las entradas de aire.



Reducción de peso

En el interior se ve claramente la diferencia entre el McLaren 650S y sus competidores. A pesar del uso de carbono, el interior no es una bañera desnuda con partes mecánicas a la vista. El habitáculo tiene su decoración bonita y han convertido la necesidad en un

elemento de diseño, dando una forma minimalística a los elementos del habitáculo. Por ejemplo el túnel en el medio es tan delgado que solamente se pudo poner la pantalla de navegación de forma parada. En la práctica, ésto funciona mejor.

Opcionalmente es posible equipar el 650S con un sistema de sonido de alto rango de la marca Meridian. El "monocell" es casi un enemigo natural de cualquier sistema de audio, pero con mucho afinamiento el sonido resulta aceptable.



Los asientos son hechos a medida para cada comprador. Un mecanismo para ajustarlos resultaría demasiado pesado. Por algún extraño motivo, sí es posible ajustar la posición del volante. Bueno, es una opción.

Quizás el logro más importante: para un deportivo con el motor en el medio, el campo para cabeza y piernas es notablemente bueno. Bajo el "capó" delantero hay campo para dos pequeñas maletas. Además, la visibilidad por toda la carrocería es buena. La ventanilla trasera sirve de manera eficiente en las maniobras. Una cámara de visión trasera está disponible para facilitar lo aún más.



Volar alto

Durante los primeros cuidadosos kilómetros, notamos lo extremadamente ancho y bajo que es el 650S. El conductor está sentado bajo, y el piso del coche está muy cerca del pavimento. Sin embargo, apretando un botón es posible elevar el coche un par de centímetros. Los badenes entonces no son necesariamente un problema. Otros coches de esta categoría sí lo son a menudo.

Su reacción al acelerador no es agresiva, sino indirecta! La dirección es exacta pero no nerviosa. El que no provoca al 650S, puede hacerse llevar por el flujo del tráfico sin ningún problema. El chasis es tan bondadoso que distancias largas no causan problemas.



Volar bajo

En velocidades bajas, el motor llora, gruñe y fastidia para indicar que quiere velocidad. Bueno, adelante!

Cuando el conductor aprieta el acelerador un poco más profundo, el 3.8 litros de ocho cilindros muerde. Los ocupantes son apretados en sus asientos y la aceleración es construida como la apoteosis de una pieza de música clásica. La tensión aumenta, el ritmo se eleva y en algún momento tiene que seguir un clímax.

En el comienzo el nivel de sus prestaciones es comparable con el de un Alfa Romeo 4C, Nissan 370Z u otro deportivo cotidiano. La diferencia es que el McLaren 650S recién está comenzando! Mantenga el acelerador en el piso y alrededor de las 5.000 revoluciones habrá una explosión incomparable. La velocidad incrementa tan rápidamente, que es como si estuvieras en una película siendo adelantada en "fast forward". El conductor se puede concentrar solamente en el horizonte, la velocidad sigue incrementado, el demás tráfico parece estar congelado y el paisaje pasa al coche con una rapidez irreal.



Impresionado? El McLaren 650S no lo está. Eso fue solamente un piquecito en el modo estándar. Ponga el motor en "power mode" y el chasis en "track mode" e intente de nuevo. La reacción al acelerador es muy agresiva y todos los 650 caballos relinchan a todo volumen.



El ritmo incrementa de forma tan dramática, que la película que estaba en "fast forward", ahora es reducida a líneas borrosas. Los ocupantes ya no son apretados en sus asientos, sino aplastados con violencia bruta en sus sillas deportivas!

El 650S ya no acelera, sino explota. Llega a los 100 kms/h en 3 segundos. Eso parece espectacular, pero recién es aplastante la aceleración de 100 a 200 kms/h en 5.4 segundos. Y también por arriba de los 200 kms/h, el 650S es más ansioso que el promedio "hot hatch" a los 50. El 650S tiene tracción trasera, pero los neumáticos traseros extremadamente anchos (305/30R20) son muy capaces de digerir la potencia. Durante la carrera - perdón: prueba - nunca hemos deseado doble tracción.



Tecnología

Gracias a la especial tecnología, McLaren sabe combinar lo excitante de un motor atmosférico con lo animado de un motor con turbo. Como regla, la

diversión de un motor con turbo es corta e intensiva. Un motor atmosférico construye hacia un clímax. Es más exitante pero menos intenso. McLaren ha construido una especie de puente entre los dos con el "inertia push" con el cual es posible aumentar las revoluciones durante el momento que el turbo aún no funciona.

Con el 3.8 litros, McLaren ha optado por un motor relativamente pequeño. Éste sube sus revoluciones más rápidamente que uno más grande. Además, los ejemplares de cinco o seis litros son tan pesados que su peso influiría de forma negativa a las prestaciones del coche.



Estabilidad

Gracias al carácter animado de este motor, es una delicia tomar curvas rápidas con el 650S. La velocidad en la curva es increíblemente alta, pero después de salir de la curva la aceleración es una delicia.

Cuesta un poco acostumbrarse a la dirección. McLaren prefiere el volante hidráulico tradicional, pero la sensación del volante era una de desorientación durante toda la prueba. Eso se debe en parte a la tecnología inteligente. Las cuatro ruedas están interconectadas entre ellas. Cuando una rueda recibe más presión en la curva, la otra recibe menos para de esta manera reencontrar su balance después de salir de la curva. Eso causa que las sensaciones transmitidas en el volante cambien de acuerdo a las circunstancias.



El balance en el coche es prácticamente perfecto. Gracias al motor en el medio y el reducido peso, el 650S es muy ágil. Gracias a la carrocería de carbono el 650S pesa nada más que 1.330 kilos: un Volkswagen Golf es un peso pesado al lado de este McLaren! Se deja entender bien, entonces pilotos menos experimentados saben de por sí en qué punto tienen que frenar para la curva, cuál es la mejor línea y sobre todo: cuándo puedan apretar el acelerador a fondo.

Los frenos de carbono y cerámica requieren algo de acostumbramiento. Estos frenos aguantan el uso intensivo de un circuito y nunca perderán potencia cuando suban de temperatura. La desventaja es que el pedal del freno transmite poca sensación. Frenando fuerte, el coche para en 30 metros con una velocidad de 100 kms/h. El rompeviento trasero entonces se levanta y funciona como un freno extra, igual que en un avión.



Conclusión

Sabe el McLaren 650S combinar el espectáculo de un supercoche con el uso de una berlina? Por supuesto, un coche familiar promedio es más práctico y confortable. Pero el McLaren 650S es por lo menos tan espectacular como un superdeportivo, y la utilidad diaria es considerablemente mejor. El 650S puede pasar los badenes, tiene algo de espacio para equipaje y tiene el lujo necesario como un sistema de control climático y un buen audio. El sonido del motor está muy presente, y el chasis es rígido, pero ninguno es tan cansador que resulte imposible recorrer distancias largas.

La construcción liviana y la división ideal del peso causan un excelente comportamiento en camino. El motor relativamente pequeño con doble turbo combina lo excitante de un motor atmosférico con lo explosivo de un motor turbo. Ésto le brinda un carácter propio. Este McLaren es menos de sangre fría que un alemán o un japonés, pero tampoco tan dramático como un italiano. Solamente las puertas ala son para la apariencia, pero eso es normal para un coche que vuela bajo. ■



Especificaciones

McLaren 650S Coupe

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto Batalla	451 x 209 x 120 cms 267 cms
Peso	1.330 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	No se sabe
Maletero	No se sabe
Dimensiones de los neumáticos	235/35R19

Motor y prestaciones



Cilindradas	3799 cc
Cilindros / valvulas	8/4
Potencia	650 cv @ 7250 rpm
Par motor	678 Nm @ 6000 rpm
Tracción	ruedas traseras
Aceleración de 0 a 100 km/h	3 seg.
Velocidad máxima	333 kms/h
Consumo promedio	11,7 l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	275 grs/km

Precio

Precio	€ 264.000
Modelo mas barato	€ 264.000