

1.530 kg, 620 CV, performance straordinarie e un comfort inaspettato caratterizzano la nuova supercar di Woking. McLaren GT è un V8 biturbo di 4.0 litri.



Due posti per forti emozioni

Anche se a Woking non lo dicono, la McLaren GT è un'alternativa perfetta alla sempiterna Porsche 911. D'accordo, la supercar inglese dispone di soli due posti, ma la fruibilità quotidiana è pari (se non superiore riguardo il bagagliaio) a quella della Porsche per antonomasia.

Linea slanciata e caratterizzata da un lunotto amplissimo, la McLaren GT è **lunga 4.683 mm**, ha un considerevole passo pari a 2.675 mm. Inoltre è larga 2.095 mm e fa segnare appena 1.213 mm in altezza. La struttura è, come ormai da tradizione per le McLaren stradali, in fibra di carbonio ed è stata predisposta per ospitare un vano bagagli impressionante a dir poco.

Più in dettaglio, il portellone di vetro azionabile elettricamente nasconde un vano da ben 420 litri. Mentre sotto il cofano anteriore vi è un alloggiamento da 150 litri.

Conseguentemente, **la capacità di carico ammonta a 570 litri**, come avviene, per intenderci, a bordo di station wagon del Segmento E.

Performance difficilmente eguagliabili

Il propulsore della McLaren GT è un **V8 biturbo di 4.0 litri**, caratterizzato dall'albero motore piatto. Rispetto ai motori analoghi che equipaggiano le altre supercar di Woking, tale unità è calibrata per offrire la migliore elasticità possibile nella guida di tutti i giorni, ferma restando la cattiveria al limite dell'incredibile oltrepassati i 5.500 giri/min.

La potenza massima raggiunge i 620 CV a 7.500 giri/min., mentre il picco di coppia di 630 Nm rimane costante tra i 5.500 e i 6.500 giri/min., il 95% del quale si sprigiona da 3.000 a 7.250 giri/min. L'accelerazione 0-100 km/h è fulminea, ossia 3"2/10, ma ancor più impressionante è il tempo di 9" netti per raggiungere i 200 km/h sempre da fermo.

Degna di nota anche **la velocità massima di 326 km/h**. La trasmissione, ferma restando la trazione posteriore, prevede un rapido cambio doppia frizione a sette marce con Launch Control, settabile su tre diversi programmi: Comfort, Sport e Track. Peccato che la funzionalità manuale preveda le levette al volante (che girano assieme ad esso) e non i più pratici paddle fissi al piantone.



Artiglia la strada con la meccanica e l'elettronica

McLaren GT significa anche una perfetta simbiosi tra meccanica ed elettronica. Lo dimostrano le raffinate sospensioni a quadrilateri deformabili su entrambi gli assali e gli ammortizzatori idraulici. In sintesi, l'elettronica ha sensori che "fanno una radiografia" continua del manto stradale, adeguando costantemente l'assetto secondo le situazioni contingenti.

Inoltre, da vera Gran Turismo la nuova McLaren può superare senza danni le micidiali insidie cittadine quali i dossi rallenta velocità, grazie all'**assetto rialzabile di 20 mm** comandabile dall'abitacolo. Un cenno al sistema frenante, adeguato a tutte le circostanze con dischi anteriori da 367 mm e posteriori da 354 mm con pinze a quattro pistoncini. A richiesta, per quanti prevedono di frequentare assiduamente i circuiti, vi è un impianto frenante con dischi carboceramici.

Si viaggia nel lusso

L'abitacolo è molto curato e spiccano i rivestimenti in pelle Nappa. A richiesta si possono richiedere altri pellami, la sempre apprezzata Alcantara o perfino finiture in cashmere. Non poteva mancare un moderno sistema di infotainment connesso con navigazione satellitare e aggiornamenti "in diretta" sul traffico. Già, il traffico, con 620 CV "scalpitanti" ti augureresti non esistesse. Così come vorresti viaggiare sempre su un'autostrada tedesca priva di limiti di velocità per sperimentare andature aeronautiche.

La realtà è ben diversa e qui sta l'asso nella manica della McLaren GT. Infatti è in grado di viaggiare a velocità codice assicurando il massimo comfort, di affrontare lo stop and go del traffico cittadino senza fare un plissé, e di scatenarsi in circuito. Come dire "Gran Turismo sì, ma pur sempre McLaren".

Gian Marco Barzan



