

Essai - Ferrari 488 Spider : Un maillot jaune sous les étoiles

A peine dévoilée au Salon de Genève il y a quelques mois, la 488 Spider est passée chez Wheels And You : j'ai eu le privilège de tester durant quelques jours la dernière-née de Maranello. Laissez-moi vous guider au travers de cette expérience enivrante et sans complexe sur deux étapes du Tour de France 2016...



- V8, biturbo, essence, 3'902 cm³
- 670 ch à 8'000 t/min
- 760 Nm à 6'750 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : 325 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.0 sec.
- Poids : 1'420 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'568 x 1'952 x 1'211
- Conso. mesurée : 16.5 l./100 km
- CO₂ : 260 g/km (G)
- dès CHF 277'600.-, mod.essayé: CHF 358'000.-

Texte et photos : Tony da Silva

Installé dans un avion à 10'000 mètres d'altitude, je repense encore au frelon

jaune que je viens de laisser sur le parking du garage Modena Cars à Genève il y a deux heures.

Soyons honnête, si Ferrari n'avait pas mes coordonnées et que je ne tenais pas tant que ça à notre magazine, je ne l'aurais pas rendue... Je ne parle même pas des éventuelles poursuites pénales, aucune voiture de police au monde, à l'exception peut-être de celles de Dubaï, ne pourrait me rattraper. Voilà, c'est dit.



L'extérieur

Si vous n'étiez pas trop convaincus par la 458, la 488 vous réconciliera avec la marque. Et même, si vous avez adoré la 458, la 488 vous convaincra que c'est comme ça que Ferrari aurait dû dessiner sa "petite" V8, il y a seulement 7 ans.

Je ne vous cacherai donc rien : j'adore la nouvelle ligne des 488 GTB et 488 Spider. Par rapport à la 458 Italia, les changements sont à la fois nombreux et profonds, mais aussi subtiles et discrets. Pour les éléments les plus importants, les petites moustaches à l'avant ont disparu, les trois pots centraux ont été remplacés par deux grosses sorties version F430 Scuderia, enfin les appendices latéraux ont été élargis à la hache ou à la tronçonneuse, histoire de mieux ventiler ce moteur qui renferme désormais deux turbos.

Du côté des détails, les poignées de porte ont été modifiées et sont à mon avis plus pratiques. A l'arrière encore, la marque a inséré un gros feu de brouillard façon Formule 1... J'adore. Seul bémol à mes yeux : si vous aviez de la peine avec l'avant et ses phares à LED en escalier, l'ensemble a été partiellement revu sans pour autant convaincre totalement.

Bref, que du mieux et l'ensemble reste raffiné, malgré l'adoption d'un style beaucoup plus agressif à tous les niveaux. Ce frelon jaune semble littéralement prêt à bondir sur n'importe quelle étape du Tour de France, sans parler des circuits...



L'intérieur

Ici, les évolutions sont plus discrètes et laissent penser que, sur ce plan, la 458 avait tapé juste en offrant un ensemble inédit pour la marque avec, littéralement, tous les instruments tournés vers le pilote. Malgré un excellent espace pour tous les gabarits, cette disposition de l'instrumentation exalte l'aspect cockpit du poste de pilotage. En d'autres mots, cette configuration décuple l'impression de se trouver derrière le volant d'une Formule 1. Demandez son avis à quelqu'un qui n'est pas un expert en automobile et mettez-le devant ce volant en carbone avec le manettino rouge, les palettes, le bouton de start & stop, le réglage des suspensions et, enfin, l'indicateur électronique de passage de rapports, sans parler de tous les autres boutons devant et derrière le volant... Réaction classique d'un néophyte : "On peut décoller avec cet engin ?" Alors non, pas littéralement, mais au niveau des sensations, cette 488 Spider promet de mettre en orbite tous ceux qui ont encore un système nerveux en état de fonctionnement.

Pour le reste, notre voiture d'essai est équipée de tous les éléments en carbone disponibles du plus bel effet, ainsi que des fameux sièges baquet en carbone type "Daytona". Un plaisir pour les yeux, 25 kg de moins que les sièges classiques et surtout une assise infailible même si, après 5 heures de conduite, une petite pause pour se décoincer le dos n'est pas superflue.

Vous l'aurez compris, j'aimais bien l'intérieur de la 458 et celui de la 488 est, à mes yeux, encore plus réussi. Bien sûr, certains aimeraient retrouver des commandes annexes sur la colonne de direction comme le clignotant et/ou les essuie-glaces. Moi, je trouve qu'on s'habitue très vite à ce système. Seul bémol, même si la voiture est équipée d'un système de navigation, elle n'est pas équipée des technologies Car Play et Android Car. Agaçant, alors que l'option ne coûte que CHF 3'600.- (d'accord, ce n'est pas donné).



Sous le capot

Vis à vis de la 488 GTB, aucun changement et la marque propose une copie conforme du moteur baptisé F154. Pour rappel des faits, il s'agit d'un V8 biturbo de 3.9 litres et il délivre 670 ch à 8'000 t/min. C'est 1'000 t/min de moins ainsi que 600 cm³ en deçà de la 458, mais grâce aux turbos, au-delà des émissions et autres détails, c'est surtout le couple qui ressort gagnant de cette nouvelle architecture avec 760 Nm disponible à 6'750 t/min... c'est 220 Nm de mieux que l'ancien moteur.

Au-delà de ces chiffres, il n'aura échappé à personne que, jusqu'ici, les berlinettes V8 de Ferrari portaient le patronyme de la cylindrée sur les deux premiers chiffres: 308, 328, 348, 355, 430 et enfin, la 458. Avec la 488, la marque nous propose une nouvelle interprétation de la désignation du modèle sur la base de 488 cm³ par cylindre.

Enfin, cet engin légèrement modifié se retrouve dans l'antre de la California T et de la Maserati Quattroporte GTS (ça ne devrait pas tarder dans la GranTurismo). Cette diversification et optimisation d'un moteur aussi pointu dans un groupe automobile prête à sourire aujourd'hui alors qu'il y a seulement 30 ans, c'était Fiat qui fournissait bon nombre d'éléments intérieurs à Ferrari, au grand dam des clients de l'époque.

Tandis que sa consommation mixte est annoncée à 11.4 l/100km, j'ai relevé une

moyenne de 16.5 l/100km mais, je l'avoue, je ne m'étais jamais fixé l'objectif d'atteindre les chiffres du constructeur.



Au volant

Chères lectrices et chers lecteurs, c'est le moment tant attendu et je ne vous ferai pas patienter plus longtemps : il est temps de passer aux choses sérieuses, surtout qu'à ce stade vous êtes déjà prêts à signer le bon de commande.

Après un rapide réglage du siège et des autres éléments de conduite, il est temps de mettre le cap sur Albertville, la ville de départ de l'étape 19 du tour de France 2016, et de relier Saint-Gervais Mont Blanc à 150 km de là au travers de plusieurs cols des Alpes. Grâce au Keyless, plus besoin d'insérer la clé et, une fois installé, une simple pression du gros bouton rouge START permet à l'engin de s'ébruier avec un allumage des 8 cylindres à 2'000 t/min pour bien faire comprendre au voisinage que le moteur électrique c'est bien, mais c'est dangereux pour ceux qui ne vous entendent pas arriver.

Ceci dit, avec un manettino calé sur le programme Sport (oui, le mode minimal par beau temps c'est le mode Sport) et la boîte à double embrayage à 7 rapports en mode automatique, la voiture se montre docile et silencieuse. S'insérer dans le trafic et prendre le large est un jeu d'enfant.

Arrivent enfin les premières départementales ainsi que les premiers virages rapides. Il est temps de passer en mode manuel et régler le manettino sur Race, histoire d'entendre cet engin chanter de toutes ses vocalises. Dès 3'000 t/min, la soupape de décharge s'ouvre et, immédiatement, le moteur se met à me parler et j'entends distinctement cette parole : encore !

Au début, je suis perplexe. Pourquoi est-ce que cette machine me parle avec un vocabulaire aussi sommaire sans rajouter un mot ? Et puis, après une à deux secondes de réflexion, la réponse me traverse le lobe frontal comme un éclair : il

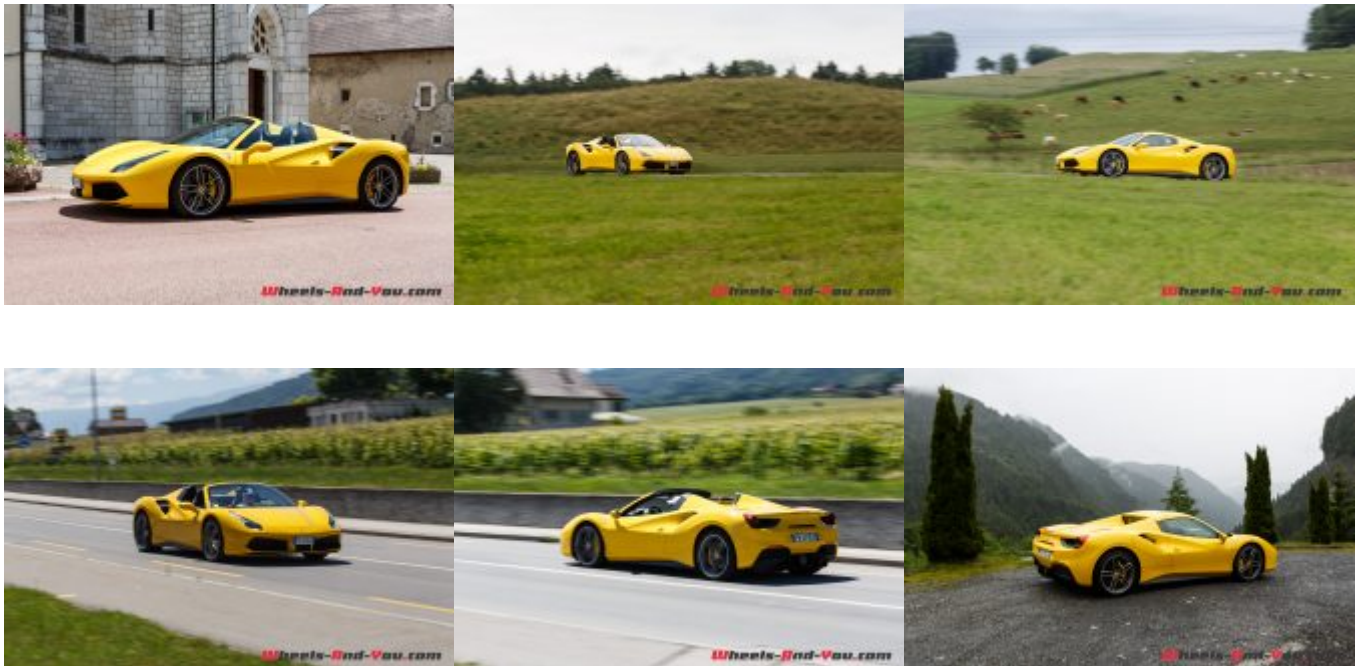
faut plus d'essence !

Ci-tôt arrivé à cette conclusion et muni de ma licence pour la sauvegarde du moteur à explosion, je donne littéralement l'ordre à mon pied droit d'envoyer quelques millilitres d'essence dans chacune des chambres de combustion... Et là, à la sortie de ce grand rond-point, je sens les 670 chevaux prendre une grande respiration et rugir d'un grondement sourd toujours plus violent au fur et à mesure que l'aiguille du compteur se rapproche de la zone rouge. Simultanément, des diodes sur la partie haute du volant s'allument et permettent de visualiser à quel moment il faut changer de rapport sans que l'on ait réellement besoin de quitter la route des yeux. Au-delà du bruit, c'est surtout la poussée qui est impressionnante car, malgré le changement de rapport, les 670 chevaux exercent leur charge sans discontinuer. A part le rupteur, il faut s'en remettre à sa raison pour stopper cette machine infernale... Faute de quoi, il faudra accepter de vivre sans permis, car nul besoin de préciser que ce frelon dépasse toutes les limites en un temps record avec un 0 à 200 km/h en 8.3 secondes (pas vérifié, mais pas trop de doutes).

Après ce parcours de reconnaissance avec ma monture, j'arrive à Albertville et entame la première ascension vers le Collet de Tamié, une route un peu étroite pour tous ces chevaux et il faut attendre la montée vers le col de la Forclaz de Montmin, ainsi que la montée de Bisanne et le passage du col des Saisies pour apprécier pleinement ce moteur élu, je le rappelle, moteur de l'année, ainsi que le châssis de la voiture. La descente vers Megève est l'occasion de tester le système freinant hérité du modèle LaFerrari et, selon le constructeur, 9% plus efficace que sur la 458. Comme d'habitude, il est impossible de mettre en défaut ces nouveaux freins carbo-céramiques sur une route ouverte, à l'exception du bruit. En effet, en cas de freinage léger ou très appuyé, pas de problème, mais lors d'un usage modéré, leur sifflement aigu devient particulièrement insupportable après quelques heures de route en mode décapotable.

Cette première journée s'achève sous un beau soleil et me laisse un sentiment de satisfaction à peine voilé. Après une bonne nuit de sommeil, c'est le moment de reprendre la route pour l'étape 20 du Tour de France 2016 avec départ depuis Megève et une arrivée 150 km plus tard à Morzine. Malheureusement, pour ce second parcours, il faut sélectionner le mode Wet (mouillé) car la pluie est battante durant la plus grande partie de la journée. A ce stade, vous pourriez vous dire qu'avec 670 ch, l'affaire n'est pas simple... Et pourtant, ce sont des

conditions idéales pour apprécier les qualités du Slide Slip Control version 2 (SSC2). Si l'ancien système se montrait passablement intrusif en "coupant" l'effort au moindre glissement, ici le contrôle est si fin qu'il donne l'impression d'agir en anticipant la perte de motricité. Concrètement, ça ne se traduit plus par une coupure abrupte de la poussée mais par un dosage très précis de la puissance délivrée aux roues motrices. Le constat est bluffant ! On dirait que la puissance est réglée au plus juste pour offrir la motricité maximale en fonction des conditions routières.



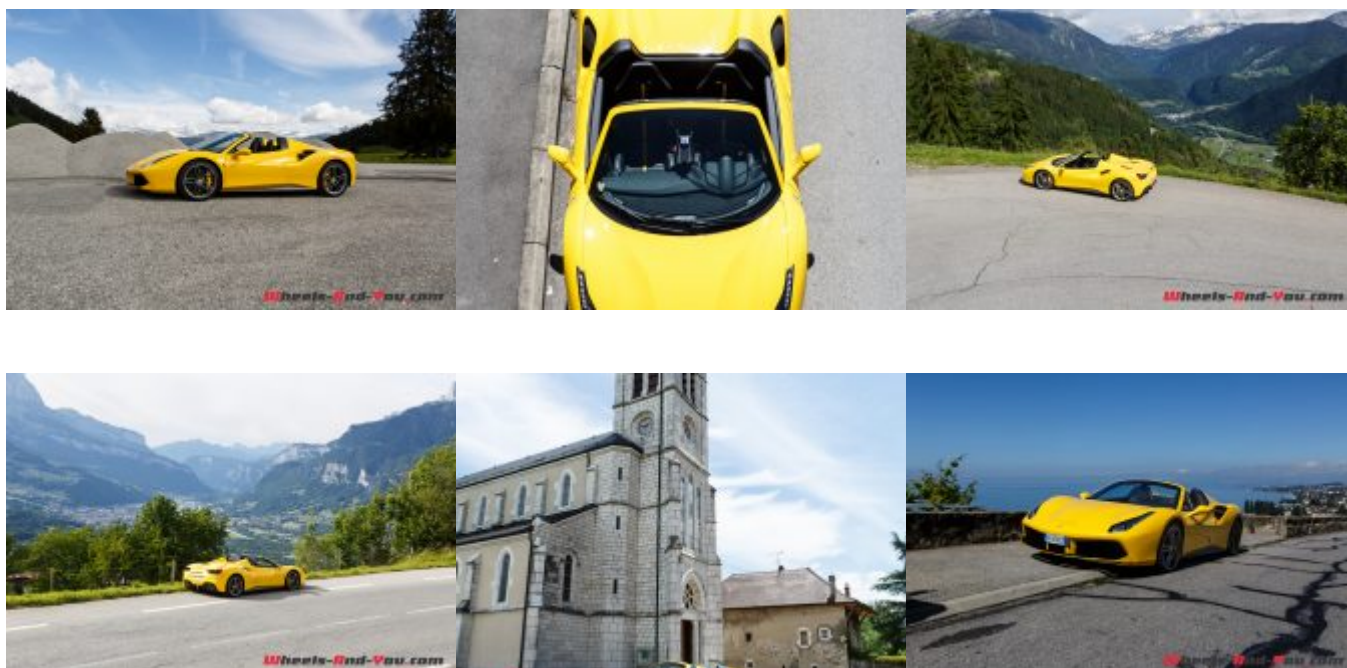
Verdict

Après quelques centaines de kilomètres, une multitude de cols par un soleil éblouissant mais aussi par une pluie battante, il est temps de poser un jugement sur cette dernière création de la marque au cheval cabré. Au-delà des superlatifs, j'aimerais surtout poser une question : où ces constructeurs s'arrêteront-ils ? Il n'y a pas si longtemps, une telle puissance ne se trouvait que dans des supercars alors qu'à présent, dans notre cas, il s'agit de la plus petite des Ferrari en production.

A l'exception de ce sifflement des freins, j'ai peine à trouver un défaut. Le moteur, le châssis, les suspensions, l'atmosphère à bord et ce bruit au-delà de 3'000 t/min sont envoûtants. Bien sûr, j'ai entendu des puristes dire qu'un châssis entièrement en carbone permettrait d'améliorer encore les qualités intrinsèques de la voiture et je n'en doute pas, mais le niveau est déjà tellement bon.

Cette 488 permet de boucler le circuit de Fiorano en l'espace de 1'23", c'est mieux qu'une Enzo ou une 599 GTO. Alors oui, Ferrari abandonne le moteur atmosphérique pour ses petits moteurs et le hurlement n'est plus aussi aigu et métallique qu'avant, soit. Il n'en demeure pas moins que l'efficacité est au rendez-vous et que la magie opère à plein régime. Combien de personnes curieuses, hallucinées et enthousiastes ai-je croisées ? Des dizaines, aussi bien chez les enfants et les adultes.

Malgré un prix d'appel conséquent, CHF 277'600.-, et une législation toujours plus restrictive, je recommande à tous ceux qui le peuvent de franchir le pas. Cette 488 est une réussite pour une balade endiablée, un week-end en amoureux ou une sortie sur circuit sans limite.



Prix et principales options - Ferrari 488 Spider

Prix de base : CHF 277'600.-

Siège racing en carbone Daytona : CHF 9'220.-

Ecussons Scuderia sur ailes avant : CHF 1'590.-

Etriers de freins peints en jaune : CHF 1'300.-

Jantes 20 pouces finition Diamond : CHF 6'910.-

Garniture extérieure B-pillars en fibre de carbone : CHF 3'170.-

Echappement sport : CHF 650.-

Couleur sur demande du cuir pour la partie supérieure : CHF 2'020.-

Volant avec LED : CHF 4'320.-

Finition du tableau de bord en fibre carbone : CHF 5'760.-

Bridge du tunnel en carbone : CHF 2'450.-

Couleur sur demande pour coutures standard : CHF 650.-

Partie supérieure du tunnel en carbone : CHF 3'460.-

Panneaux de porte en carbone : CHF 5'910.-

Finitions des seules de porte en carbone : CHF 1'730.-

Système Hi-Fi Premium : CHF 5'330.-

Pack carbone externe : CHF 25'930.-

(spoiler avant, bas de caisse, spliter, diffuseur arrière, etc.)

Prix TOTAL : CHF 358'000.- (en fonction du cours de l'euro)



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari 488 Spider, ainsi qu'au garage Modena Cars à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Ferrari California T : Le cheval cabré passe au turbo...

Essai - Ferrari 458 Spider : la distillerie à sensations !

Essai - Ferrari FF : Les quatre saisons de Ferrari

Reportage - Le V8 Ferrari et ses berlinettes

Essai - Ferrari California : Le Grand Tourisme cheveux au vent

Essai - Ferrari 458 Italia : Arme de destruction massive

Présentation - Ferrari LaFerrari Cabriolet

Evènement - Inauguration du centre Ferrari Classiche chez Modena Cars

Nouveauté - Ferrari GTC4 Lusso

Nouveauté - Ferrari F12tdf

Nouveauté - Ferrari 488 Spider

Nouveauté - Ferrari 488 GTB

Nouveauté - Ferrari F60 America

Nouveauté - Ferrari 458 Speciale A

Loisirs - Nouveau parc d'attractions Ferrari en Espagne

Nouveauté - Ferrari California T

Présentation - Ferrari 458 Speciale

Genève 2012 - Ferrari California

Genève 2012 - Ferrari F12berlinetta

Nouveauté - Ferrari F12berlinetta

Wroom 2012 - La Scuderia Ferrari démarre sa saison !

Carnet noir - Décès de Sergio Scaglietti

Nouveauté - Ferrari 458 Spider

Nouveauté - Ferrari Superamerica 45

Vente Bonhams - Quatre Ferrari de rêve !

Genève 2011 - Ferrari FF

Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!

