

# Essai - Ferrari 812 Superfast : Diaboliquement super rapide

*Fleuron des modèles de série de la mythique marque au cheval cabré, la 812 Superfast se veut notamment la Ferrari à moteur avant la plus rapide et la plus puissante jamais créée. Vous imaginez donc bien qu'il était impossible pour Wheels And You de refuser un tel essai et, même si on pouvait s'y attendre, je vous assure que le rendez-vous a été fort en sensation.*



- V12, essence, 6'496 cm<sup>3</sup>
- 800 ch à 8'500 t/min
- 718 Nm à 7'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : 340 km/h
- 0 à 100 km/h : 2.9 sec.
- Poids : 1'525 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'657 x 1'971 x 1'276
- Conso. mesurée : 18.88 l./100 km
- CO<sub>2</sub> : 366 g/km (G)
- dès CHF 343'859.-, mod.essayé CHF 482'469.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

---

Présentée en 2017 au Salon de Genève, la 812 Superfast est la dernière née d'une lignée de prestigieuses GT au caractère sportif, avec un moteur V12 à l'avant. Au préalable, il y a eu la 550 Maranello, la 575M Maranello, la 599 GTB Fiorano et la F12 Berlinetta, avec chaque fois une escalade de puissance et de performance, à se demander où s'arrêteront les ingénieurs de la marque. En remontant encore un peu plus loin, on peut aussi faire référence à la fabuleuse 365 GTB/4 Daytona qui a d'ailleurs servi de muse pour certains traits de celle qui nous intéresse aujourd'hui.

Prendre les commandes d'une Ferrari est toujours un moment unique, les bolides de Maranello procurant des émotions très particulières, entre l'émerveillement et l'envoûtement. Du coup, lorsque la belle du jour vous annonce que son V12 développe 800 ch, je ressens une légère intimidation et, croyez-moi, c'est justifié.



## ***A l'extérieur***

Bien évidemment impatient de découvrir notre voiture d'essai, je ne suis pas non plus en surexcitation car mes premières impressions lors de sa présentation il y a deux ans ne m'ont pas laissé un souvenir impérissable.

Toutefois, au moment d'arriver à la concession, je reste bouche bée devant l'exemplaire mis à disposition par Ferrari Europe. Habillée d'une robe « Rosso Corsa », avec les sublimes jantes forgées 20 pouces « Argento Nürburgring », l'italienne dégage une prestance indéniable.

Les lignes sont élégantes tout en étant racées, il s'agit avant tout d'une véritable GT, mais on ressent immédiatement son tempérament de feu digne d'une super sportive. Tout cela est accentué du fait que notre 812 Superfast dispose d'une multitude d'éléments en carbone proposés en option. Ils se sont lâchés sur la configuration mais, vous le verrez plus bas, l'effet sur le prix est tout autant

étourdissant que son apparence. Toutefois, à ce niveau, lorsqu'on peut se permettre de craquer pour une Ferrari, on est plus à quelques dizaines de milliers de francs près et le rendu est tellement magnifique qu'il serait dommage de s'en priver.

A l'avant, l'immense calandre donne l'impression d'être une gueule de requin qui va tout avaler sur son passage. Dans l'absolu, on n'est pas loin de ça, tant cette auto est affûtée. Les phares sont acérés, bien plus que sur une Portofino ou une GTC4 Lusso, sans être aussi perçants que sur la nouvelle F8 Tributo. Finalement un compromis offrant un regard plutôt doux en comparaison du reste.

En s'attardant sur les détails, on remarque aussi toute l'attention portée à l'aérodynamisme. Les flux d'air sont canalisés de manière optimale avec pour objectif d'améliorer les performances. Tout est parfaitement étudié pour atteindre l'excellence et même si on n'en attend pas moins de Ferrari, c'est toujours impressionnant de l'observer minutieusement.

Les feux arrière sont similaires à ceux de la GTC4 Lusso T essayée en début d'année. Au nombre de quatre, ils procurent une signature lumineuse permettant d'identifier tous les derniers modèles de la marque. Le diffuseur, lui aussi tout en carbone, ainsi que les quatre sorties d'échappement en titane viennent parfaitement compléter l'ensemble.



## ***A l'intérieur***

Deuxième claque en découvrant l'habitacle ! Je m'attendais à un savant mélange de sportivité et de luxe, cependant il n'en n'est rien, enfin si, mais avec une bonne dose de piment. En effet, deux baquets monocoques en carbone équipés de harnais rouges quatre points se présentent à moi. Si le cuir noir peut paraître un choix simpliste, croyez-moi qu'avec les surpiquûres rouges, une bande centrale rouge également, cela donne aux assises une apparence bestiale.

Pour parfaire la touche sportive, le carbone a également envahi l'intérieur, avec toute une série d'éléments, que ça soit le volant, les contre-portes, la console centrale et j'en passe. Pour renforcer encore un peu plus cette ambiance diabolique, le rouge est aussi de mise pour différents détails, c'est vraiment du plus bel effet. A en croire notre contact à la concession, c'est plutôt rare d'avoir une telle configuration pour une 812 Superfast. A mes yeux, c'est parfait ainsi, tout semble avoir été personnalisé pour me faire craquer, c'est magique. Bon, là aussi, ça impacte sérieusement l'addition, mais de toute façon, même de base, l'italienne n'est pas dans mon budget, donc autant pousser le rêve jusqu'au bout.

Stricte deux places, la 812 Superfast dispose d'un coffre de 320 litres, de quoi partir en week-end assez facilement. Spécificité du modèle, point d'écran au centre du tableau de bord pour le système infodivertissement. Toutes les fonctions sont proposées au conducteur sur l'affichage situé à droite du compte-tours qui se pilote via un bloc de commandes placé lui aussi à droite, en retrait du volant. Cela peut paraître perturbant au début, mais comme le regroupement des commodos (phares, clignotants, essuie-glace) directement sur le volant, je m'y fais. D'ailleurs, après quelques jours en compagnie de la belle italienne, je trouve que c'est parfaitement bien étudié pour une excellente cohésion entre le pilote et la machine. Et pour votre passager, il suffit de cocher en option l'affichage supplémentaire qui vient se positionner au dessus de la boîte à gants. Ça permet à votre copilote de suivre le tracé du GPS, gérer la musique mais également d'être totalement au fait de la vitesse à laquelle vous roulez et ça, ça peut être problématique.

Une fois assis au poste de pilotage, l'environnement qui s'offre à moi dégage un sentiment tout particulier que seule une Ferrari procure. Sans même avoir démarré le moteur, quelque chose de spécial se passe. Ce n'est pas vraiment explicable, mais si vous avez déjà eu la chance de vivre cette expérience, je suis sûr que vous me comprenez. Bien évidemment, au moment de faire rugir la mécanique, c'est encore plus flagrant. Comme au chant d'une sirène, on a vite fait

de succomber jusqu'à ne plus pouvoir s'en défaire, je vous aurai prévenus.



### ***Sous le capot***

Pièce maîtresse de notre destrier, c'est sous l'imposant capot avant qu'on découvre le majestueux V12 6.5 litres. Pour le coup, les ingénieurs n'ont pas cédé à la mode de la suralimentation, c'est bel et bien en atmosphérique que le moteur joue sa symphonie. Pour ce faire, le V12 développe 800 ch à 8'500 t/min pour un couple maximum de 718 Nm à 7'000 t/min. Cette armada de pur-sang est diffusée sur les roues arrière exclusivement au travers d'une transmission double-embayage F1 à 7 rapports.

Dérivée de celle de la F12, la mécanique a été affûtée d'une manière éblouissante permettant d'afficher des valeurs jamais atteintes à ce jour pour un moteur monté à l'avant dans une voiture de production. Les chiffres parlent d'eux-mêmes avec notamment une puissance spécifique de 123 ch/l, un 0-100km abattu en 2.9 secondes et les 200 km/h atteints en 7.9 secondes.

En toute logique, une telle auto ne se veut pas des plus sobres. Annoncée en mixte pour 16.1 l/100km, elle consomme sous mon pied une moyenne de 18.88 l/100km sur les quelques 800 km parcourus. Sans tenir compte du trajet ultra raisonnable pour la ramener, je suis plus facilement au dessus des 20 l/100km, mais c'est relativement logique lorsqu'on peut profiter d'un tel joyau pendant seulement deux jours.



## ***Au volant***

Légèrement intimidé, je m'installe aux commandes de cette Ferrari 812 Superfast. Programme de la journée, relier l'Oberland Bernois en passant par les Alpes Vaudoises, puis revenir par les Alpes Fribourgeoises et la Vallée de Joux, de quoi découvrir pleinement cette italienne et, comme nous sommes en semaine, il n'y a pas trop de monde sur les routes.

Les premiers kilomètres se font sur autoroute, je découvre ainsi une auto relativement facile à prendre en main et plutôt docile. Il faut bien évidemment assimiler le large et long capot moteur, mais je m'y fais assez vite. Tout en laissant la boîte en automatique, je bascule entre les modes « Wet » et « Sport » du manettino. A l'inverse de la GTC4 Lusso T, point de mode « Comfort » sur cette 812 Superfast. Le mode « Sport » correspond parfaitement à une utilisation quotidienne, alors que le mode « Wet » me rassurera deux jours après en roulant sous une grosse pluie. Ainsi paramétrée, la voiture est plus douce, plus confortable et le couple légèrement contenu.

Dans tous les cas, cette Ferrari 812 Superfast avale les kilomètres sans broncher avec un bon niveau de confort, même si les baquets monocoques sont plutôt durs.

Question d'agrémenter un tel trajet nécessitant de bien respecter la limitation, à chaque tunnel, j'ouvre les fenêtres, je descends un ou deux rapports et j'accélère. Le V12 chante à merveille, provoquant un large sourire, limite béat, sur mon visage

et celui de mon copilote du jour. On ne se refait pas, c'est tellement jouissif !

Vient le moment d'attaquer les petites routes, avec quelques cols en prime. J'augmente la cadence et instinctivement je change les rapports aux palettes. C'est marrant comme certaines voitures n'incitent pas à les utiliser, alors que là c'est très vite addictif. D'ailleurs, s'il fallait faire un reproche, je trouve justement qu'elles sont un tantinet trop courtes dans leur partie inférieure. Deux centimètres de plus et ça aurait été parfait. Oui je chipote un peu, mais faut bien que je lui trouve un défaut.

Rapidement je découvre un châssis affûté et ultra précis, conférant à cette 812 Superfast un comportement routier exemplaire. Parfaitement assisté par le système EPS (direction assistée électrique), une première chez Ferrari, et les roues arrière directrices (PCV), elle enchaîne les virages avec une telle aisance qu'on a toujours envie de rouler plus vite. Aucune prise de roulis, un freinage Brembo ultra performant et des accélérations démoniaques, c'est clairement la meilleure GT qu'il m'a été donné de conduire. Le feeling à son volant est plus proche d'une super sportive, je suis bluffé.

Toutefois, j'augmente le rythme avec humilité, le bolide italien procure tellement de sensations qu'il faut l'aborder avec délicatesse. Une route un peu plus dégagée, je place le manettino en mode « Race » et j'écrase plus franchement l'accélérateur. Mamma mia !! C'est diabolique !! Je suis catapulté en avant, les changements de vitesse claquent et les vocalises du V12 atmosphérique m'envoûtent encore plus. La poussée est phénoménale et la précision de la direction est impressionnante. Reste que cette 812 Superfast nécessite d'être découverte progressivement et croyez-moi, plus on la connaît, plus elle dévoile ses charmes. Mais attention, malgré les technologies d'assistance à la conduite, ce missile sol-sol n'est pas à mettre entre toutes les mains sans quelques notions de pilotage, c'est vraiment très très performant !

En essayant ce genre de voiture, on se dit toujours que les ingénieurs ont repoussé encore un peu plus les limites. Pour le coup, je ne vois vraiment pas comment ils pourront aller plus loin. Pourtant, je suis sûr qu'ils y arriveront, voire qu'ils y sont déjà arrivés avec par exemple la SF90 Stradale dont j'espère que nous pourrons vous proposer un essai prochainement.

Je fais aussi un peu de ville pendant notre essai et là encore, le loup sait se

transformer en agneau. Avec ou sans circulation, le milieu urbain ne fait pas peur à cette 812 Superfast. Il faudra bien évidemment assumer l'image que dégage une Ferrari et, même si ce n'est pas ma première fois, je reste toujours subjugué par l'engouement généré par le cheval cabré. Tout le monde reconnaît son badge et quel que soit le profil de la personne, à chaque fois, ou presque, on peut voir des étoiles dans ses yeux. Voire même plus, à l'image d'un conducteur croisé juste après la victoire de Charles Leclerc au Grand Prix de Formule 1 de Monza qui me klaxonne tout en me faisant des grands signes après voir sorti sa tête à la fenêtre. Je l'imagine crier « Forza Ferrari ! » et c'est probablement ce qu'il a fait.



## **Verdict**

En abordant cet essai, je pensais bien que cette Ferrari 812 Superfast serait exceptionnelle, mais je n'imaginai pas à quel point elle pourrait m'envoûter. Bon, j'ai vite fait de retomber sur terre en voyant les tarifs. Débutant à CHF 343'859.-, notre modèle d'essai approche le demi-million, notamment à cause de l'utilisation massive d'éléments en carbone qui étoffent le catalogue des options. Annoncée



quelques jours après notre essai, notez encore qu'une version "ouverte" est également disponible, la 812 GTS. De quoi vous faire perdre vos cheveux, pour autant que vous en ayez encore.

Comme je le disais dans mon essai de l'Aston Martin DBS Superleggera, à mes yeux, elles ne sont que les deux sur ce segment des GT ultra performantes. Et même si mon cœur penche au profit de l'anglaise, il faut reconnaître que l'italienne est un cran au dessus en terme de sportivité et d'efficacité. Je me dis aussi que je devrais garder mon permis un tout petit peu plus longtemps avec la DBS. Mais au final, pourquoi choisir, autant prendre les deux, car elles se complètent parfaitement ! Je vous laisse, j'ai une lettre à écrire au Père Noël.





## **Prix et principales options - Ferrari 812 Superfast**

**Prix de base : CHF 343'859.-**

**Wappen "Scuderia Ferrari" auf Kotflügel : CHF 1'590.-**

**20" Sportfelge silber : CHF 5'350.-**

**Titanium Felgenschrauben : CHF 1'450.-**

**Bremssättel in schwarz : CHF 1'300.-**

**Karbonintarsien Stosstange vorne : CHF 5'780.-**

**Heckdiffusor : CHF 6'790.-**

**Seitenschwellen aussen : CHF 8'530.-**

**Karbon Kit für Fahrer (F1 Schaltung) : CHF 6'510.-**

**Zentralkonsole : CHF 2'460.-**

**Stosstange hinten Seiten in Karbon : CHF 4'340.-**

**Einstiegsschwelle : CHF 1'740.-**

**Türpanele mit Karbondetails : CHF 6'510.-**

**Einlagen Armaturenbrett : CHF 6'510.-**

**Frontspoiler : CHF 3'180.-**

**Mitteltunnelverkleidung in Karbon : CHF 3'470.-**

**Luftfiltergehäuse : CHF 4'630.-**

**Kofferraumintarsien in Karbon : CHF 2'170.-**

**Traverse Kofferablage in Karbon : CHF 2'610.-**

**Cavallino auf Kopfstützen genäht : CHF 1'090.-**

**Karbonracingsitz Monocoque : CHF 10'840.-**

**4-Punkt-Gurt : CHF 31'080.-**

**Hutablage in Leder Farbe n. Wahl : CHF 2'460.-**

**Kofferraum : CHF 1'450.-**

**Alcantarastreifen Sitz, Armaturenbrett und Mitteltunnel : CHF 1'020.-**

**Alcantara Teppich : CHF 3'620.-**

**A,B- und C- Säule Farbe n. Wahl : CHF 1'740.-**

**Obere Mitteltunnelverkl. Farbe n. Wahl : CHF 1'060.-**

**Unteres Armaturenbrett Farbe n. Wahl : CHF 1'450.-**

**Passagier Display : CHF 5'060.-**

**Standartnähte in Farbe nach Wahl : CHF 650.-**

**Sportauspuffanlage (Titanium) : CHF 2'170.-**

**Prix TOTAL : CHF 482'469.-**





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari 812 Superfast, ainsi qu'au garage Zénith SA à Lutry / Lausanne pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.





## **A lire aussi**

Essai - Ferrari GTC4 Lusso T : Familiale d'exception

Premier contact - Ferrari Portofino : Le Grand Tourisme très sportif !

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

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

Nouveauté - Ferrari F8 Spider

Nouveauté - Ferrari 812 GTS

Nouveauté - Ferrari SF90 Stradale

Nouveauté - Ferrari F8 Tributo

Présentation - Ferrari Monza SP1 et SP2

Nouveauté - Ferrari 488 Pista Spider

Présentation - Ferrari SP38

Nouveauté - Ferrari 488 Pista

Lancement - Ferrari Portofino

Nouveauté - Ferrari Portofino

Evènement - La Ferrari F40 fête ses 30 ans !

Evènement - Ferrari fête son 70ème anniversaire !

Nouveauté - Ferrari 812 Superfast

Présentation - Ferrari J50

Sport Auto - Ferrari 488 Challenge

Présentation - Ferrari GTC4Lusso T

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!



