# Essai – Ferrari California T : Le cheval cabré passe au turbo…

*Loin d'abandonner le concept du V8 avant, Ferrari enfonce le clou et nous présente la nouvelle California avec, excusez du peu, deux turbos. Ceinture attachée, première insérée et c'est parti pour 1'600 kilomètres à travers trois pays !*

- V8, biturbo, essence, 3'855 $cm^3$
- 560 CV à 7'500 t/min
- 755 Nm à 4'750 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : 316 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.6 sec.
- Poids : 1'625 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'570 x 1'910 x 1'322
- Conso. mixte : 14.2 l./100 km
- $CO_2$ : 250 g/km (F)
- dès CHF 220'634.-, mod. essayé : CHF 281'852.-

---

Texte et photos : Tony da Silva

---

On ne l'avait plus vu depuis 1987 et la fameuse F40, Ferrari revient avec un moteur turbocompressé et, cette fois, ce n'est pas pour un coup d'essai ou pour une voiture exotique. La California T s'adapte à son temps et à des normes toujours plus strictes en optant pour une architecture qui a souvent été décriée dans le passé. Résultat des courses ?

### *L'extérieur*

Quand Ferrari a présenté la California en 2008, quelques éléments de la silhouette rappelaient la fameuse 250 GT California des années 60 avec, notamment, le capot et sa fameuse baie.

Pour la version T, l'ensemble de la ligne ne change pas mais Ferrari a revu moult détails dont la double sortie des pots d'échappement qui n'est plus superposée mais adopte un alignement horizontal plus classique.

Ensuite, le capot présente deux bouches d'extraction d'air et me rappelle le fameux capot de la fameuse 365 Daytona. Enfin, sur les côtés, l'ouïe au niveau du moteur est un peu plus marquée mais les « bronches » latérales ont été abandonnées.

Très clairement, à mes yeux, ces altérations ainsi que d'autres, plus légères, sur les phares ou encore le diffuseur arrière, apportent une maturité bienvenue à cette nouvelle California T. La ligne générale est beaucoup plus fluide et attirante, j'irais même jusqu'à dire plus féminine.

Sur le plan des dimensions, presque pas de changement, puisque la version T grandit de quelques millimètres seulement et, malgré l'augmentation importante de la puissance et du couple, je suis surpris de découvrir les mêmes mensurations pour les pneus. En 19 ou 20 pouces (option à CHF 7'257.-), la marque propose une largeur de 245 mm pour l'avant et « seulement » 285 mm pour l'arrière.

### *L'intérieur*

Ferrari a clairement été plus timide au niveau des modifications intérieures, puisque je remarque à peine trois changements.

Tout d'abord, le fameux volant qui, comme le reste de la gamme, regroupe tous les leviers et boutons sur le volant (clignotants, phares, manettino, etc.). Au milieu du tableau de bord, un nouveau cadran rond vient prendre place entre les buses d'aération et informe, via un simple effleurement de la bague, des différents états du turbo. Enfin, sur l'axe de transmission, les boutons qui étaient juchés sur l'arche ont été remaniés dans leur disposition.

Bref, rien de révolutionnaire sous le soleil et la qualité est au rendez-vous. Les propriétés du cuir, les coutures, l'agencement et les finitions sont irréprochables. Malgré l'âge de la voiture (presque un an) et ses 25'000 kilomètres au compteur, le cuir dégage encore une odeur de neuf. Pour les places situées à l'arrière, pas de miracle, il ne faudra pas trop compter dessus pour vos amis… éventuellement pour la belle-mère.

D'une manière générale, tous les éléments essentiels de la voiture font face au « pilote » et rien ou presque ne vient perturber le lien qui se crée entre le conducteur et la machine. L'omniprésence du compte tours ainsi que les énormes palettes accrochées à l'axe du volant et le célèbre manettino sont autant d'éléments qui offrent une expérience de pilotage propre à la marque.

### *Sous le capot*

La principale nouveauté se situe dans l'antre de la coque avec un nouveau propulseur baptisé F154 et réduit de 442 $cm^3$ pour s'arrêter en dessous de 3.9 litres. Dans le but d'améliorer le centre de gravité, les ingénieurs ont réussi à placer l'engin 4 cm plus bas.

Bien entendu, il faut rajouter les turbos pour atteindre les 560 CV déclarés à 7'500 t/min… c'est 70 CV de plus que la précédente version et 250 t/min plus tôt. La puissance au litre passe donc de 114 CV pour le moteur atmosphérique à 145 CV pour la version turbo. Il est important de noter que la nouvelle Ferrari 488 GTB est équipée du même moteur à peine remanié mais que la puissance au litre est de 172 CV. Ce constat me fait dire qu'il sera très facile pour la marque de modifier les caractéristiques techniques de la California T dans quelques années.

Bien entendu, le couple n'est pas en reste car les turbos offrent une plage d'exploitation beaucoup plus importante que des moteurs atmosphériques à

cylindrée équivalente. Avec 755 Nm à 4’750 t/min, c’est 50% de plus ou 250 Nm de mieux et ce, 250 t/min plus bas.

Sur le papier, ces nouvelles données sont alléchantes et laissent présager des moments inoubliables mais il reste un dernier point : le poids. Pas vraiment de prodige, puisque la marque annonce un poids à sec de 1’625 kg contre 1’630 kg pour sa devancière. Si j’étais taquin, je dirais que les « Millechili » seront atteints dans 125 générations.

Côté boîte, Ferrari confirme que la boîte manuelle est un ancien souvenir et désormais, seule la boîte à double-embrayage à 7 rapports est disponible. Petite nouveauté : la courbe du couple n’est pas là même en fonction de la vitesse engagée et, sans entrer dans les détails, le système apporte une cartographie optimale en fonction du rapport de boîte.

Il est bon de rappeler que la dernière « biturbo » de la marque – la supercar F40 d’il y a 30 ans – développait 478 CV, offrait un couple de 569 Nm et affichait un poids à vide de 1’088 kg… le tout sans assistance électronique.

Enfin, la consommation est annoncée à 10.5 l/100km en mixte et, au terme de mon essai composé à 80% environ d’autoroutes, j’ai pointé un 14.2 l/100km.

### *Au volant*

Le temps est venu de se lancer et au-delà de tous les réglages qu’offrent le siège et le volant, je positionne le manettino sur le mode Confort et m’insère tout en douceur dans le trafic après un démarrage sourd et un peu rageur qui ne trahit pas une motorisation turbo.

Mon itinéraire me conduit immédiatement sur l’autoroute, à quelques encablures du garage et ces premiers kilomètres me permettent de me familiariser avec l’instrumentation et, en particulier, avec la partie Infotainment. Pas de problème pour connecter mon iPhone au système mais, malheureusement, la voiture n’est pas livrée avec le système CarPlay… dommage alors que le système a été annoncé en grande pompe il y a un peu plus d’un an avec la Ferrari FF.

Ceci dit, mon arrivée au pied du Gothard coïncide avec le début d’une pluie battante, je vais donc rester en mode Confort tout en évitant soigneusement le

tunnel. Les 560 CV et le châssis s'accommodent très bien de ces routes détrempées et, malgré les 15 degrés affichés sur le tableau de bord, rien ne vient perturber la montée. Au fil des kilomètres et des virages, la direction est précise et remonte toutes les informations en provenance de la route et ce, malgré le mode Confort. Comparé à celui de la précédente version, cet élément est en net progrès au point que, sur des voyages au long cours sur des routes imparfaites, tenir fermement le volant peut s'avérer fatiguant.

Le jour suivant, le soleil est enfin au rendez-vous et je mets le cap au sud, histoire de pouvoir continuer cet essai sur des routes sinueuses, face à la mer. Les autoroutes rectilignes italiennes de Lombardie m'offrent une bonne occasion de tester le comportement routier de la California T à des vitesses importantes et, surtout, les départs en mode dragster à la sortie des stations de péage. Pas de grande surprise, car sur ce type d'exercice, la Ferrari est parfaitement à son aise en mode Confort ou Sport et offre une stabilité indescriptible, y compris à des vitesses prohibées.

Ceci dit, je relève une première désillusion avec le système de navigation intégré : la luminosité de l'écran s'adapte très lentement aux changements automatiques de luminosité entre un tunnel et l'extérieur et, surtout, l'algorithme, qui a permis de sélectionner le meilleur tracé, est capricieux. Par exemple, après avoir détecté un bouchon à quelques dizaines de kilomètres, le système me demande de quitter l'autoroute et, après avoir parcouru un long lacet qui me ramène sur une route nationale, le système me demande de faire le tour du rond-point pour reprendre l'autoroute que je viens de quitter (où je finis par rencontrer le bouchon annoncé). Une seconde déconvenue grossière ainsi qu'un redémarrage inopiné du système me font définitivement renoncer à ce système pour la suite du voyage. Impardonnable pour une voiture de ce prix.

L'arrivée sur la région de San Remo coïncide avec le premier décapotage et, là aussi, petite déception : le système oblige un arrêt complet du véhicule pour actionner le système d'ouverture ou fermeture du toit, impossible de rouler ne serait-ce même à la vitesse vertigineuse de 5 km/h. Ceci dit, l'opération est rapide et, en 15 secondes environ, tous les occupants se retrouvent à l'air libre ou protégés des éléments. La route côtière est un délice et l'aérodynamique protège parfaitement les personnes à bord, même avec les fenêtres ouvertes. Bien entendu, le relatif encombrement des routes côtières en plein mois d'août ne permet pas de vraiment juge des qualités dynamiques de la voiture mais, au gré

des villages et autres stations balnéaires traversées, la Ferrari est aussi dans son élément. Les regards à la fois pétillants des enfants qui scandent « Ferrarrrrrri » à mon passage comme des adultes, plus mesurés, mais tout aussi médusés, savent redorer, si besoin, l'ego du propriétaire d'une California T et ce même si c'est le modèle d'entrée de gamme de la marque. La magie Ferrari opère encore et toujours.

C'est dans l'arrière pays monégasque et cannois que j'ai enfin l'opportunité de mieux jauger les aspects dynamiques de la California T. Enfin, quand je dis ça, je reste tout de même prudent et me rends compte qu'il ne serait pas judicieux d'opter pour le mode ESC OFF sur des routes ouvertes et qui n'offrent aucun dégagement avec une voiture de 560 CV. D'ailleurs, il est important de noter que le « manettino » n'offre pas autant de modes que sur les autres Ferrari, encore un signe qui en dit long sur la clientèle visée par cette voiture.

Via la sélection du mode Sport, je me lance, toit ouvert, sur une petite route truffée de virages, d'épingles et autres courbes. Après deux jours, je suis parfaitement habitué aux commandes et ma monture ne demande qu'une chose : produire de l'adrénaline. Petit à petit, mon pied exerce toujours plus de pression sur l'accélérateur et le rugissement du moteur est omniprésent dès que la barre des 3'000 t/min est franchie. Les virages s'enchaînent et l'accélération dès la sortie de virage n'est pas altérée par les turbos. Chaque molécule de terpènes, aldéhydes et cétones qui franchissent les gicleurs sont instantanément mélangés à l'air et, dans les millisecondes qui suivent, le moteur catapulte d'une façon très linéaire la voiture et ses passagers jusqu'au freinage suivant. Tout s'enchaine à une vitesse qui ne laisse pas la place à la contemplation du paysage.

Chaque petite ligne droite est avalée en un ou deux rapports et les freins en carbocéramique sont prompts à réagir à la moindre sollicitation, qu'elle soit forte ou légère, sans jamais montrer de signe de faiblesse. Clairement, et malgré le poids de la T, les disques de 390 mm à l'avant et 360 mm à l'arrière sont impossibles à mettre en défaut sur une route ouverte.

Bien sûr, dans certains rapports et pendant certaines montées en régime au-delà de 4'000 t/min, le sifflement des turbos est perceptible, mais le vrombissement du moteur et des échappements couvent tous les occupants du véhicule dans une symphonie enivrante.

Et la boîte ? Elle est fantastique et elle répond parfaitement à toutes les sollicitations du pilote dans une douceur et avec une célérité déconcertante. Cette balade débridée de quelques dizaines de kilomètres est tout simplement exaltante. Tout s'y révèle impeccable, de la tenue de route à la symbiose entre la boîte et le moteur, en passant par une direction qui a gagné en précision et un freinage hors norme en toutes les circonstances.

La seule ombre au tableau provient peut-être du système de gestion du contrôle de la stabilité (ESC), car il se montre assez intrusif. En même temps, mieux vaut tôt que trop tard… il est juste dommage que le manettino n'offre pas davantage de modes.

***Verdict***

Je sais que vous avez déjà lu ça ici et ailleurs mais je vais le répéter : pour une voiture de plus de 500 CV, la manœuvrabilité, la sérénité et le confort sont tout simplement déconcertants, que ce soit la douceur du pédalier de frein ou de l'accélérateur, la volupté avec laquelle les vitesses passent ou le silence à bord tant qu'on ne sollicite pas trop l'accélérateur. Bref, quand je pense à certaines voitures de cette puissance essayées il y a seulement 10 ou 15 ans, les progrès sont remarquables.

Ce constat ne veut pas dire que les sensations sont absentes et que cette voiture ne peut pas distiller du plaisir dans une balade endiablée ou sur circuit. Cette monture répondra positivement à toutes vos sollicitations et dans toutes les circonstances, y compris pour vos cinq sens qui seront choyés en fonction de votre mode de conduite. De la balade sur la riviera vaudoise ou monégasque jusqu'aux autoroutes allemandes « illimitées », cette T est harmonieuse et performante. Bien sûr, pour ceux qui en veulent plus avec les cheveux aux vents, il y a la nouvelle 488 Spider avec des performances encore plus décapantes.

Reste le prix et, malgré un produit placé en entrée de gamme, le ticket d'accès au monde Ferrari est réservé à une certaine élite avec un tarif de départ fixé à un peu plus de CHF 220'000.-. C'est une somme mais, si ça peut vous rassurer, ça inclut 7 ans de services gratuits ou 100'000 kilomètres. Là encore, par rapport aux coûts d'entretien d'une Ferrari des années 2000, c'est impressionnant.

**Prix et principales options – Ferrari California T**

**Prix de base : CHF 220’634.-**

**Couleur spéciale Rosso California : CHF 11’188.-**

**Jantes diamants forgées : CHF 7’257.-**

**Etriers de frein en noir : CHF 1’360.-**

**Calandre avant chromée : CHF 1’512.-**

**Blasons Ferrari : CHF 1’663.-**

**Echappements sport : CHF 756.-**

**Couleur deux tons : CHF 6’804.-**

**Magneride Dual Mode suspension system : CHF 4’989-**

**Ceintures de sécurité de couleur : CHF 874.-**

**Tunnel central de couleur : CHF 982.-**

**Repose pieds en aluminium : CHF 756.-**

**Sièges complètement automatique : CHF 5’594.-**

**Sellerie en cuir pour le tableau de bord : CHF 3’780.-**

**Coutures de couleur : CHF 680.-**

**Rétroviseurs intérieur et extérieur électrochrome : CHF 1’814.-**

**High Emotion Low Emission : CHF 1’375.-**

**Hi-Fi Premium : CHF 5’594.-**

**Caméra arrière : CHF 3’326**

**Système pour la vérification de la pression des pneus : CHF 907.-**

**Prix TOTAL : CHF 281’852.-**

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

Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari California T.

**A lire aussi**

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 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

Wrooom 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!

DP 695TV
Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

WARNING
Wheels-And-You.com

COMFORT
TRIP A
Lun 17 Ac
Vitesse maximum 182
Vitesse moyenne 79
Distance parcourue 514.9 km
Durée du voyage 06:28 h:m
Autonomie 493 km
DAB
km/h
km
0
25852
RPM
x1000
1
aut.o
km/h
Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

50
RAPPEL
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

California T
Wheels-And-You.com

ENGINE START
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

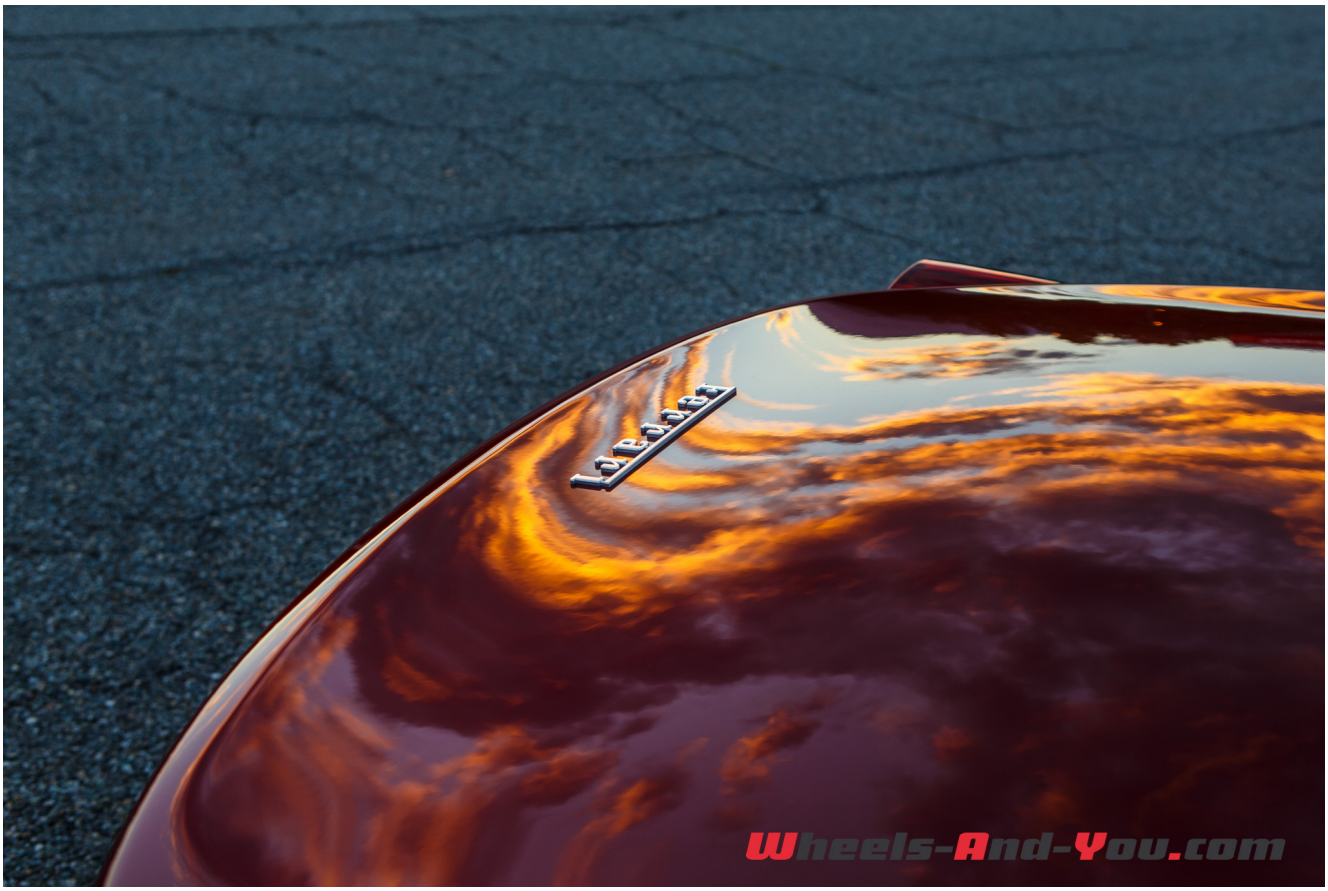
COMFORT 24°C
TRIP A
Vit. Max 194km/h
Vit. moy. 68km/h
Distance 320.3km
Durée v. 04:40h:m
Autonom. 471km
Porte ouverte
iPod Track 1
km/h km
0 24658
COMFORT 24°C
TRIP A Sam 15 Août
Vitesse maximum 194 km/h
Vitesse moyenne 68 km/h
Distance parcourue 320.3 km
Durée du voyage 04:40 h:m
Autonomie 471 km
iPod Track 1
km/h km
0 24658
COMFORT 24°C
iPod Track 4
km/h km
0 24658
SPORT 24°C
VEHICLE DYNAMICS
F1-TRAC
F1-DC
ESC
SCM
iPod Track 4
km/h km
0 24658
Wheels-And-You.com

ESC OFF
SPORT
COMFORT
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Ferrari
California
Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

DP 695TV

DP 695TV

CarPostal
Chapotannaz
DP 695TV
Wheels-And-You.com

DP 695TV
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com