

Essai - Ferrari California : Le Grand Tourisme cheveux au vent

La California, une Ferrari qui a fait couler beaucoup d'encre, premier modèle de la marque avec un moteur V8 en position avant, décriée par les puristes dès sa sortie, dont certains disent même qu'elle devait être une Maserati ... Wheels And You l'a découverte une journée et vous ramène ses impressions... californiennes !



- V8, 4'297 cm³
- 460 CV à 7'750 t/min
- 485 Nm à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 310 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 1'735 kg
- Conso. mesurée : 28.0 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 299 g/km (G)
- dès CHF 269'700.-
modèle essayé : CHF 322'400.-

Texte et Photos : Claude-Alain Ferrière

A l'extérieur

Les lignes générales sont plutôt modernes même si certains éléments font références au passé : la courbure de la nervure latérale, remontant avant les roues arrière, l'ouïe triple façon requin sur l'aile avant, la large calandre à cinq plans verticaux et trois horizontaux, des rappels qui décrivent une filiation avec son illustre ancêtre, la 250 GT California. A contrario, le toit escamotable ne laisse aucun doute sur la modernité de l'auto. De teinte noire sur notre véhicule d'essai, il contraste avec le rouge métallisé et donne un petit aspect cabriolet très esthétique. Le profil en coin, avec le long capot plongeant et l'arrière haut, sont dans la lignée des roadsters classiques, autant toit ouvert que fermé. Les rétroviseurs spécifiques sont bien intégrés au design de l'ensemble. Les roues de 20 pouces en option, chaussées de 245/40 à l'avant et 285/40 à l'arrière, dissimulent à peine les gros disques carbone-céramique de série et les impressionnants étriers 6 pistons. La hauteur de caisse paraît un peu haute pour une GT ; sans doute le prix d'un positionnement permettant un usage quotidien.

La face avant est réussie, à la fois élégante et agressive. La large bouche qui sourit est surmontée par des blocs optiques dernier cri (feux adaptatifs en option) intégrant feux de jour et indicateurs de direction à LEDs. Des entrées d'air supplémentaires, dont une sur le capot, renforcent sans excès l'agressivité de l'ensemble. Le Cavalino trône en bonne place, au milieu de la calandre. Seule note un peu « rajoutée » : les deux capteurs de stationnement guère mieux intégrés que sur une voiture bas de gamme.

La poupe intègre les fameux feux affleurant la malle arrière, du plus bel effet, et un second bloc optique plus discret, de part et d'autre d'un large élément carbone. Il intègre les feux de frein, de recul et antibrouillard. Le gros extracteur est entouré par les quatre sorties d'échappement, disposées verticalement deux par deux.

Bien que plus voyante que certaines autres GTs, j'ai bien aimé l'harmonie générale des lignes et cela autant avec le toit fermé qu'ouvert.

A l'intérieur

Notre modèle d'essai était proposé avec l'option de sellerie Daytona. Le cuir caramel est omniprésent et donne un aspect très cossu à l'ensemble, dans un style GT à l'américaine. Seul le haut du tableau de bord présente un cuir noir aux

surpiques rouges. Par contre, les ceintures de sécurité, rouges elles aussi, ne sont guère plaisantes à l'œil.

Impossible de manquer la planche de bord avec son gros compte-tours jaune centré, assorti du tachygraphe à droite et d'un écran multifonctions à gauche. Le volant cuir et carbone intègre le bouton de démarreur, le sélecteur de modes « Manettino » édulcoré avec trois fonctions (Confort - Sport - sans assistance) et un shift-light. Les palettes de changement de rapport sont évidemment en carbone alors que les commodos et les ouilles d'aération couleur titane dénotent quelque peu par un aspect plastique bas de gamme. La console centrale inclut un large écran combiné, le panneau de commande chauffage-climatisation séparé droite/gauche ainsi qu'une platine surélevée en aluminium du plus bel effet, intégrant les trois boutons gérant la boîte à vitesses, les commandes du toit escamotable, des vitres ainsi qu'un cendrier. Au-dessus du rétroviseur central, un panneau propose les commandes de plafonnier et de mise hors service du système Stop & Start, nouveauté 2011 dont notre voiture HELE « High Emotion, Low Emission » était équipée. Relevons que la California est la première voiture de sa catégorie à le proposer.

Revers de ce confort luxueux, ce grand coupé-cabriolet n'est pas vraiment léger : officiellement 1'735 kg, répartis 47% à l'avant (820 kg) et 53% à l'arrière (915 kg). Mais comme il s'agit plus d'une GT grande routière que d'une véritable sportive, ce poids n'est pas un gros handicap.

Donnée comme 2+2, les deux places arrière sont plus symboliques qu'effectives. Même des enfants seront à l'étroit si le conducteur et son passager dépassent le mètre soixante. La position de conduite est excellente même si le réglage du volant en profondeur pourrait permettre plus de recul. Toutes les commandes tombent bien sous le regard ou la main. La boîte à gants est très petite mais bien complétée par de larges vide-poches dans les portières ainsi que sous la platine centrale surélevée. Petite touche typiquement Ferrari, au côté de l'inscription California, une plaquette rappelle les 31 titres de Champion du Monde de Formule 1 obtenus par la marque. L'écran central permet le contrôle de la radio et d'un GPS peu intuitif.

L'ouverture ou la fermeture du toit est entièrement automatique et prend une vingtaine de secondes. Un capteur bloque le fonctionnement si un obstacle risque d'entraver le basculement de la malle arrière.

La partie utile du coffre arrière est délimitée par un panneau réservant l'espace nécessaire au toit, supprimant ainsi tout risque de blocage du mécanisme

d'ouverture. L'espace bagage est alors réduit à 240 litres. Toit fermé, il peut s'élever à 340 litres. Les strapontins peuvent toutefois servir comme espace d'appoint, non négligeable lorsqu'on voyage à deux.

Sous le capot

Le V8 à 90° tout alliage de 4.3 litres - 4.297 cm³ pour être précis - est placé longitudinalement en position centrale avant. C'est la première Ferrari disposant d'un V8 à l'avant, ce qui fait dire à certains qu'elle devait être une Maserati... Chaque rangée de cylindres dispose de deux arbres à cames en tête, chaque cylindre de quatre soupapes. Cette motorisation développe 460 CV à 7'750 t/min et 485 Nm à 5'000 t/min, soit assez haut perché. D'un alésage de 94 mm pour une course de 77.4, le moteur super carré bénéficie d'un rapport volumétrique de 12.2 : 1, une valeur importante pour un moteur de série. Son rendement est excellent puisqu'il atteint 107 CV/litre.

Ce bloc est accouplé à une boîte robotisée sept rapports à double arbre secondaire, l'un recevant les rapports 1, 3, 5 et 7, l'autre les rapports 2, 4, 6 ainsi que la marche arrière. Les deux embrayages permettent de passer de l'un à l'autre sans temps mort, avec plus ou moins de rapidité selon le mode de conduite choisi. Pour les irréductibles du « ka-schling » une boîte six vitesses manuelle est également disponible.

Au volant

La première chose qui frappe est le son rauque et puissant du V8. La moindre pression sur l'accélérateur déclenche borborygmes et pétarades ! Au ralenti, je retrouve des tonalités graves d'un V8 Marine Riva. Dès le tiers de la course de l'accélérateur franchi, le son caractéristique du V8 s'amplifie rageusement pour devenir carrément dantesque dès les 5'000 t/min franchis. Chaque changement de vitesse déclenche alors un pétard digne du meilleur pistolero, chaque levé de pied une série de pétarades qui, lorsqu'on roule vite sur petite route, pourrait faire croire qu'on conduit une WRC avec système bang-bang ! Autant c'est grisant

pour une journée d'essai, autant je me pose la question de l'adéquation d'une telle sonorité avec le positionnement GT de la California, notamment en mode confort. A plusieurs reprises, traversant un village, j'aurais aimé un peu plus de discrétion sonore... Et la fatigue qui en résulte sur long trajet n'est pas négligeable.

Le confort général de l'ensemble est remarquable. On est bien dans une GT presque Pullman, pas une sportive proprement dit. Le poids de l'ensemble est présent mais bien contrôlé par un amortissement au compromis adéquat pour le positionnement grand tourisme de l'auto. Si à basse vitesse, les petites irrégularités de la chaussée se font ressentir, dès les 60 km/h passés, le confort est très agréable. Je regrette peut-être un roulis que j'aurais préféré moindre, en particulier au changement d'appuis.

Un point m'a laissé sur ma faim : la direction, certes douce mais qui filtre les sensations de manière excessive. En conduite soutenue, elle ne transmet rien de l'adhérence du train avant, donnant une désagréable sensation de flou. Associée au roulis de l'ensemble déjà relevé, si l'auto tient bien son cap même sur chaussée déformée, elle ne m'a pas inspiré une totale confiance à l'inscription en courbe. Le passage du mode Confort au mode Sport ne fait guère évoluer les choses. Certes, la suspension est à peine raffermie et les passages de rapport plus rapides mais le comportement général demeure. Venant de Ferrari et même pour une GT, on pouvait s'attendre à mieux.

Le mode automatique de la boîte à vitesse est vraiment un modèle du genre, pour ne pas dire la référence en la matière. Le double embrayage offre des changements à la fois très rapides et d'une douceur parfaite. Seul point un peu déroutant : en mode Confort, il est fréquent de se retrouver en septième à 50 km/h et, à la remise de gaz, de voir la boîte rétrograder rapport par rapport jusqu'en deuxième. Le système Start-Stop fonctionne bien à un détail près : lorsqu'on s'arrête pour passer la marche arrière, le moteur s'arrête et redémarre aussitôt ; pas idéal.

Notre modèle d'essai affichait 302 km/h comme la vitesse la plus haute enregistrée par l'ordinateur de bord ! Ce n'est pas très loin des 310 km/h annoncés par le constructeur. Les consommations officielles de la version à boîte robotisée atteignent 9 l. aux 100 km en ville et 7.3 l. à vitesse stabilisée sur autoroute, rejetant 270g de CO2 par km en cycle mixte. Autant dire qu'il faudra être particulièrement doux avec votre pied droit pour tenter d'atteindre ces valeurs assez optimistes. Durant notre essai certes mené à un rythme soutenu sur de petites routes de campagne, nous avons dépassé les 28 l./100km. Avec 78 litres dans le réservoir, l'autonomie n'atteint alors même pas 300 km.

La vision d'ensemble est bonne même si en ville, le montant de pare-brise oblige à pencher la tête pour s'assurer qu'un piéton n'est pas masqué. Toit ouvert, la protection anti-remous opère bien. Vitres latérales montées, les occupants sont parfaitement à l'abri, même à 200 km/h. Même vitres latérales baissées, la tranquillité est étonnante.

Verdict

Cette Ferrari California porte assurément bien son nom. Les choix techniques autant qu'esthétiques retenus démontrent qu'elle vise le marché US, pour ne pas dire californien. La plateforme à moteur avant, le groupe propulseur V8 de bonne cylindrée, le confort Pullman luxueux, le tout dans un esprit assez frimeur relevé par le son rauque et sourd très présent, en font assurément un véhicule compatible avec les standards d'outre-Atlantique. Le choix de trains roulants privilégiant le confort au détriment de la rigueur renforce ce sentiment. Si on regrette que le mode Confort ne soit pas associé à une gestion sonore plus discrète, cette Ferrari demeure toutefois parfaitement utilisable au quotidien. Dans le créneau des GT haut de gamme, pour autant qu'on ne cherche pas la discrétion, cette California est assurément une réussite.

Prix et options - Ferrari California

Prix de base : CHF 269'700.-

Feux avant adaptatifs : CHF 2'080.-

Étriers de freins rouge "Rosso Corsa" : CHF 1'450.-

Suspensions magnétiques Dual Mode : CHF 5'860.-

Jantes sport 20" finition diamant : CHF 5'070.-

Écussons Scuderia sur les ailes avant : CHF 1'770.-

Capteurs de parking avant/arrière : CHF 1'690.-

Miroir intérieur et rétroviseurs extérieurs électrochromiques : CHF

1'630.-

Zone conducteur en carbone : CHF 7'750.-

(incl. volant en carbone avec LEDs)

Fond du compte-tours jaune : CHF 830.-

Couleur sur demande des ceintures de sécurité (rouge) : CHF 920.-

Couleur du cuir sur demande pour le tunnel central : CHF 1'000.-

Couleur du cuir sur demande pour l'accoudoir du tunnel central : CHF 640.-

Sellerie des sièges type Daytona : CHF 3'790.-

Sellerie des sièges arrière type Daytona : CHF 1'390.-

Couleur de l'alcantara à choix pour le style Daytona : CHF 910.-

Repose-pieds conducteur et passager en aluminium : CHF 870.-

Couleur sur demande pour les montants intérieurs et le haut du pare-brise : CHF 1'150.-

Spoiler avant en fibre de carbone : CHF 6'310.-

Porte plaque arrière en fibre de carbone : CHF 2'090.-

Système High Emotion Low Emission : CHF 1'800.-

Branchement iPod : CHF 1'010.-

Montants extérieurs noirs : 2'170.-

Couleur sur demande pour coutures standard : CHF 520.-

Prix TOTAL : CHF 322'400.-

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.

A lire aussi

Essai - Ferrari 458 Italia : Arme de destruction massive

Nouveauté - Ferrari 458 Spider

Nouveauté - Ferrari Superamerica 45

Genève 2011 - Ferrari FF

Ferrari FF - la Ferrari à tout Faire !











W.A.Y.







W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.



W.A.Y.

