# Essai – Ferrari 458 Spider : la distillerie à sensations !

*Une année après l'arrivée de la 458 Italia, le fer de lance des berlinettes Ferrari, la marque a présenté au Salon de Francfort 2011 la version découvrable, dénommée "458 Spider".*

- V8, 4'499 $cm^3$
- 570 CV à 9'000 t/min
- 540 Nm à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : 320 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.4 sec.
- Poids : 1'430 kg
- Conso. mixte : 11.8 l./100 km
- $CO_2$ : 275 g/km (G)
- dès CHF 285'000.-
  modèle essayé : CHF 358'910.-

---

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

---

C'est une tradition de la marque que d'offrir des versions découvrables. Mais

jusqu'à présent et à part certains modèles à motorisation avant, ce sont des capotes en toile ou des panneaux de toit amovibles manuellement qui étaient le plus souvent proposés. Avec cette 458, Ferrari propose un toit rétractable automatiquement qui n'a certes par le charme d'une capote traditionnelle mais n'a rien à envier aux réalisations les plus modernes. Mais allier une super-sportive à un cabriolet est-il raisonnable ?  Quelles différences entre une California et une 458 Spider ? Quelles concessions ont été faites par rapport à la 458 Italia ? Autant de questions auxquelles Wheels And You, qui avait déjà essayé le coupé, vous répond aujourd'hui.

***L'extérieur***

Le design de la 458 Spider diffère de la version Italia essentiellement par son toit escamotable et une partie arrière un peu différente. Le toit en aluminium, composé de deux panneaux de longueurs différentes, pivote autour d'un axe situé à l'arrière de l'habitacle pour aller se ranger au-dessus du moteur. Outre une cinématique simplifiée, ce système à l'avantage d'être léger et plutôt rapide à actionner : une petite quinzaine de secondes. Par contre, il n'est actionnable qu'à l'arrêt, la prise au vent étant importante durant l'action. Bien entendu, le capot arrière s'ouvre pour dissimuler ensuite le toit en position ouverte. La magnifique "verrière" du coupé a évidemment disparu. Pour préserver la silhouette de l'ensemble, deux longs bossages longitudinaux prennent place derrière les dossiers des sièges. Une petite vitre, qui peut être partiellement abaissée lorsque le toit est ouvert, les relie. Les prises d'air du coupé, situées à l'arrière du pavillon de toit, sont remplacées par deux larges écopes placées tout en arrière, de part et d'autre du large capot moteur, renforçant l'aspect "racing" de la partie postérieure. Pour le reste, on retrouve les magnifiques feux ronds affleurant l'arrête et le large extracteur en carbone entourant la triple sortie d'échappement, rappel de la mythique F40 où la troisième sortie servait à la soupape de décharge du turbocompresseur. L'avant est par contre identique à celui du coupé. Ainsi donc les longs feux à LEDs plissés sont repris, de même que cette superbe calandre où les lames carbone produisent de l'appui en se déformant à haute vitesse. Bien entendu, les caractéristiques dimensionnelles n'évoluent pas : quatre mètres et demi de long pour presque deux mètres de large. Un certain gabarit donc, mais qui ne semble pas si encombrant que cela, juché sur les énormes roues de vingt pouces devant comme derrière.

### *L’intérieur*

En entrant dans l’habitacle, nous sommes en terrain connu, repris du coupé. Rien n’a évolué si ce n’est deux boutons supplémentaires sur la console centrale, l’un servant à actionner le toit et l’autre la vitre arrière. On y retrouve les trois boutons de commande de la boîte de vitesses : automatique, marche arrière et “Launch Control” pour les démarrages assistés type course. L’ambiance est hyper sportive, avec le petit volant sport intégrant un “shift light” et les désormais habituelles commandes chez Ferrari, comme le démarreur, les indicateurs de direction, les interrupteurs de phares et d’essuie-glace, le sélecteur de modes de conduite, “Manettino”, ou encore un bouton permettant d’assouplir la suspension sur les mauvais revêtements. Tout droit inspiré de la compétition ! Le gros compte-tours jaune trône au centre du combiné d’instrumentation, avec de part à d’autre deux écrans multifonctions paramétrables à souhait. Celui de droite accueille également l’affichage du GPS quand ce dernier est enclenché. Alors que la sellerie du coupé Italia que nous avions essayé était noir sportif, notre Spider propose une magnifique sellerie “cuoio” plus cosy, avec surpiqûres en losanges sur les deux sièges baquets en carbone. Les sièges se rabattent pour dégager l’accès à un espace de rangement de 58 litres derrière eux. Sur notre modèle d’essai, les évents d’aération de la planche de bord sont également en carbone brillant. De petits vide-poches prennent place dans les portières alors que la boîte à gants demeure de taille restreinte. Malgré l’exiguïté de l’habitacle de cette stricte deux places, on s’y sent moins à l’étroit que dans le coupé, en particulier lorsque le toit est ouvert. Le coffre à bagages, situé sous le capot avant, propose un espace de 230 litres, soit un volume étonnant pour un véhicule de ce type. Il permettra allègrement d’envisager des séjours d’une semaine à deux. Il comprend également une trousse de premiers secours.

### *Sous le capot*

Prennent place dans le Spider exactement les mêmes organes que dans le coupé : le V8 super carré (94 x 81 mm) à 90° de 4.5 litres développant 570 CV au régime de 9’000 t/min et un couple maxi de 540 Nm à 6’000 t/min.  Avec une puissance spécifique de 127 CV/litre, on est dans les valeurs parmi les plus hautes pour un

véhicule homologué route. Le rapport volumétrique élevé de 12.5:1 contraint bien entendu l'usage de benzine 98 octanes. Le poids de l'ensemble étant un peu supérieur à celui du coupé – 1'430 kg à vide contre 1'380 kg pour le coupé, selon le constructeur – le rapport poids/puissance est à peine inférieur, à 2.51 kg/CV contre 2.42 au coupé. Relevons que les 50 kg d'écart annoncés entre la 458 Spider et le coupé sont sensiblement moindres que sur bon nombre de découvrables extrapolées d'une version fermée. La boîte à vitesses Getrag à sept rapports et double embrayage demeure véritablement "LA" référence en la matière. D'une douceur quasi parfaite en mode automatique, elle est juste bluffante de rapidité et de brio en mode "Race" où les changements de rapports se succèdent à un rythme ahurissant ! Ainsi, en mode automatique, on se retrouve facilement en 7ème à 55 km/h alors qu'en mode "Race", la 2ème tirée à 9'500 t/min permet presque 130 km/h. Ferrari est passé maître autant dans la gestion moteur que dans celle de la boîte de vitesses. Le son du V8 diffère beaucoup selon le mode de conduite, allant du presque discret en mode "Sport" si on n'accélère pas trop fort, à celui rageur d'une voiture de course lorsqu'on attaque franchement. Donnée officiellement pour 11.8 l/100km, la consommation est encore moindre que celle du coupé (13.7 l/100km), comme les émissions de $CO_2$ données pour 275 g/km (307 pour le coupé), démontrant que Ferrari a encore travaillé cet aspect depuis la sortie du coupé Italia, proposant sur notre destrier l'équipement optionnel HELE (High Emotion Low Emissions) inauguré sur la California l'an dernier, comprenant entre autres le système "Stop & Start". Mais durant notre bref essai, la consommation s'est élevée presque au triple de la valeur annoncée, soit 32.7 l/100km ! Certes, nous avons profité de découvrir ce que la belle avait dans le ventre mais cette valeur est à la hauteur des performances de la bête. A ce rythme, les 86 litres du réservoir (dont 16 de réserve) autorisent à peine 260km d'autonomie… Gageons toutefois qu'une majorité de propriétaires adopteront une cadence bien plus tranquille que la nôtre et donc une consommation plus raisonnable.

### *Au volant*

Pour avoir participé à l'essai du coupé 458 Italia il y a une année, je me réjouissais de découvrir le Spider. Prendre son volant, c'est immédiatement retrouver cette ambiance si particulière aux berlinettes de la marque au

“Cavallino”. Et je ne vous cacherai pas mon étonnement devant la préservation des qualités dynamiques du coupé dans cette version découvrable. Alors que souvent version ouverte va de pair avec moindre rigidité du châssis, il n’en paraît quasi rien ici. La puissance à disposition est telle que le léger surpoids est imperceptible. J’ai ainsi retrouvé les démoniaques sensations du coupé, en particulier une adhérence dynamique impossible à prendre en défaut sur route ouverte sèche. Sur une petite route forestière digne d’une course de côte, les virages bondissent dans le champ de vision et s’enchaînent à un rythme effréné. Le hurlement du V8 n’en finit pas de ravir mes oreilles tant les montées en régime sont vives et puissantes. La distribution du couple moteur, avec près de 85% du couple dès 4’000 t/min, donne la sensation grisante d’un déferlement linéaire qui ne s’arrête qu’au rupteur. Impressionnant ! Les énormes disques carbone-céramique de série, 398 mm à l’avant et 360 mm à l’arrière, sont aussi mordants qu’endurants et procurent une décélération d’une rare violence. Difficile de comparer de telles sensations si ce n’est avec celles éprouvées au volant de véritables autos de compétition tant elles dépassent l’entendement pour le conducteur commun… Voilà pour le côté démoniaque ; mais cette 458 Spider présente une seconde personnalité que l’on découvre en flânant, toit ouvert et boîte en position automatique, au gré des petites routes de campagne ou sur autoroute. Dès la prise en main, elle est d’une facilité et d’une docilité déconcertante. Si ce n’est la largeur supérieure à une voiture courante qu’il faut se mettre dans l’œil, n’importe qui est capable de conduire ce Spider en conduite normale, ça ne fait aucun doute. J’imagine sans peine le succès qu’une telle auto rencontrera en Californie où une majorité de propriétaires n’aura que faire du potentiel sportif réel mais appréciera de cruiser à vitesse réduite en arborant fièrement le “Cavallino” sur l’effilé capot rouge… Certes, la 458 Spider n’offre alors pas le meilleur confort des GT découvrables. Même en position “Soft” les suspensions transmettent les irrégularités de la chaussée et à basse vitesse, même vitre arrière relevée, les remous d’air sont assez présents dans l’habitacle. Mais peut-on vraiment critiquer ces petits défauts pour une découvrable plus proche d’une Supercar que d’une GT, proposant une ligne à couper le souffle ?

***Verdict***

Mi ange mi démon, un peu Dr. Jekyll et Mr. Hyde à la fois, cette 458 Spider est, comme son frère coupé, une voiture d’exception dans sa capacité à distiller des

émotions presque inimaginables sur route ouverte. Certes, l'amateur de sport se tournera vraisemblablement vers le coupé Italia, dont le poids légèrement inférieur et la rigidité un peu supérieure permettent sans doute de repousser les limites sur circuit. Quant à l'amateur de cabriolet Ferrari, il hésitera sans doute avec la California, plus habitable au quotidien, dans un esprit GT moins extrême. Mais quelle nouvelle démonstration de Ferrari qui nous livre là un cocktail dont seule la marque a le secret ! La 458 Spider est à n'en pas douter amenée à rencontrer le succès "all over the world" !

**Prix et principales options – Ferrari 458 Spider**

**Prix de base : CHF 285'000.-**

**Sièges Racing en carbone (taille L) : CHF 7'800.-**

**Étriers de frein couleur aluminium : CHF 1'390.-**

**Jantes sport 20″ 5 branches, aspect deux tons (poli-mat) : CHF 7'320.-**

**Ailettes spoiler avant en fibre de carbone : CHF 3'420.-**

**Diffuseur arrière en fibre de carbone : CHF 8'130.-**

**Revêtement des montants arrière en fibre de carbone : CHF 3'450.-**

**Seuils extérieurs en carbone : CHF 1'730.-**

**Package sport en fibre de carbone : CHF 13'000.-**
(volant à LED, palettes, console centrale, tableau de bord)

**Fond du compte-tours jaune : gratuit**

**Sellerie des sièges type Losange : CHF 3'420.-**

**Couleur du cuir sur demande pour le tableau de bord (haut et bas) : CHF 1'870.-**

**Couleur du cuir sur demande pour le ciel : CHF 1'100.-**

**Montants du pare-brise en cuir de couleur à choix : CHF 1'150.-**

**Couleur du cuir sur demande pour le tunnel central : CHF 740.-**

**Revêtement en cuir pour la partie basse du tunnel et la banquette arrière horizontale : CHF 1’150.-**

**Intérieur bicolore en Alcantara et cuir : CHF 5’050.-**

**Grilles des haut-parleurs dans la couleur de l’intérieur : CHF 330.-**

**Couleur sur demande pour coutures spéciales : CHF 470.-**

**Système High Emotion Low Emission (Stop & Start, etc.) : CHF 1’630.-**

**Miroir intérieur et rétroviseurs extérieurs électrochromiques : CHF 1’550.-**

**Feux avant adaptatifs : CHF 1’960.-**

**Capteurs de parking avant/arrière : CHF 2’280.-**

**Branchement iPod : CHF 920.-**

**Système de navigation : CHF 3’420.-**

**Pare-brise isolateur de chaleur : CHF 630.-**

**Prix TOTAL : CHF 358’910.-**

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

Nos remerciements à Ferrari Central East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari 458 Spider.

**A lire aussi**

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

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 – RAF Museum Hendon UK

Vente Bonhams – Quatre Ferrari de rêve !

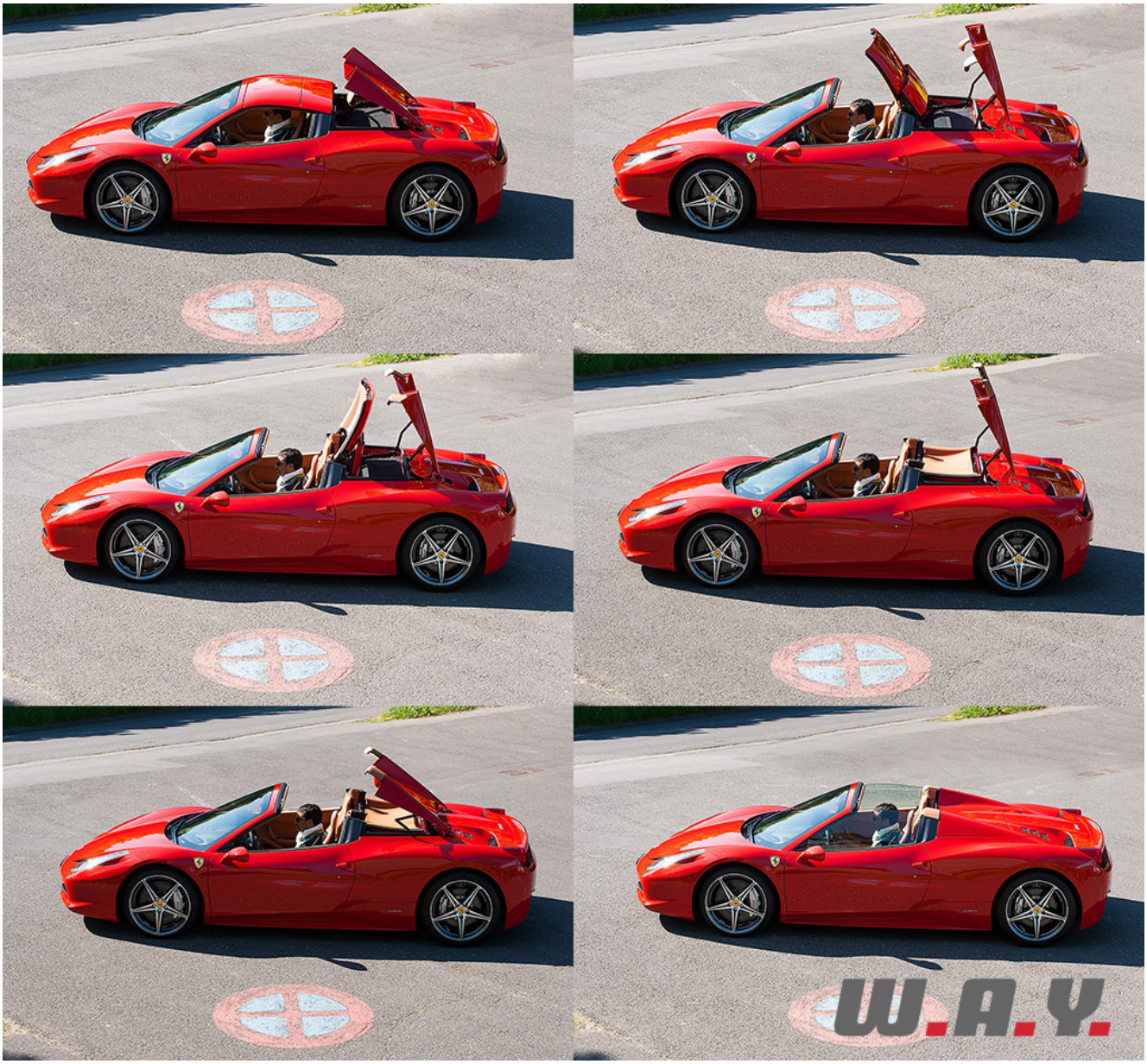
Genève 2011 – Ferrari FF

Genève 2011 – Abarth 695 Tributo Ferrari

Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!

W.A.Y.

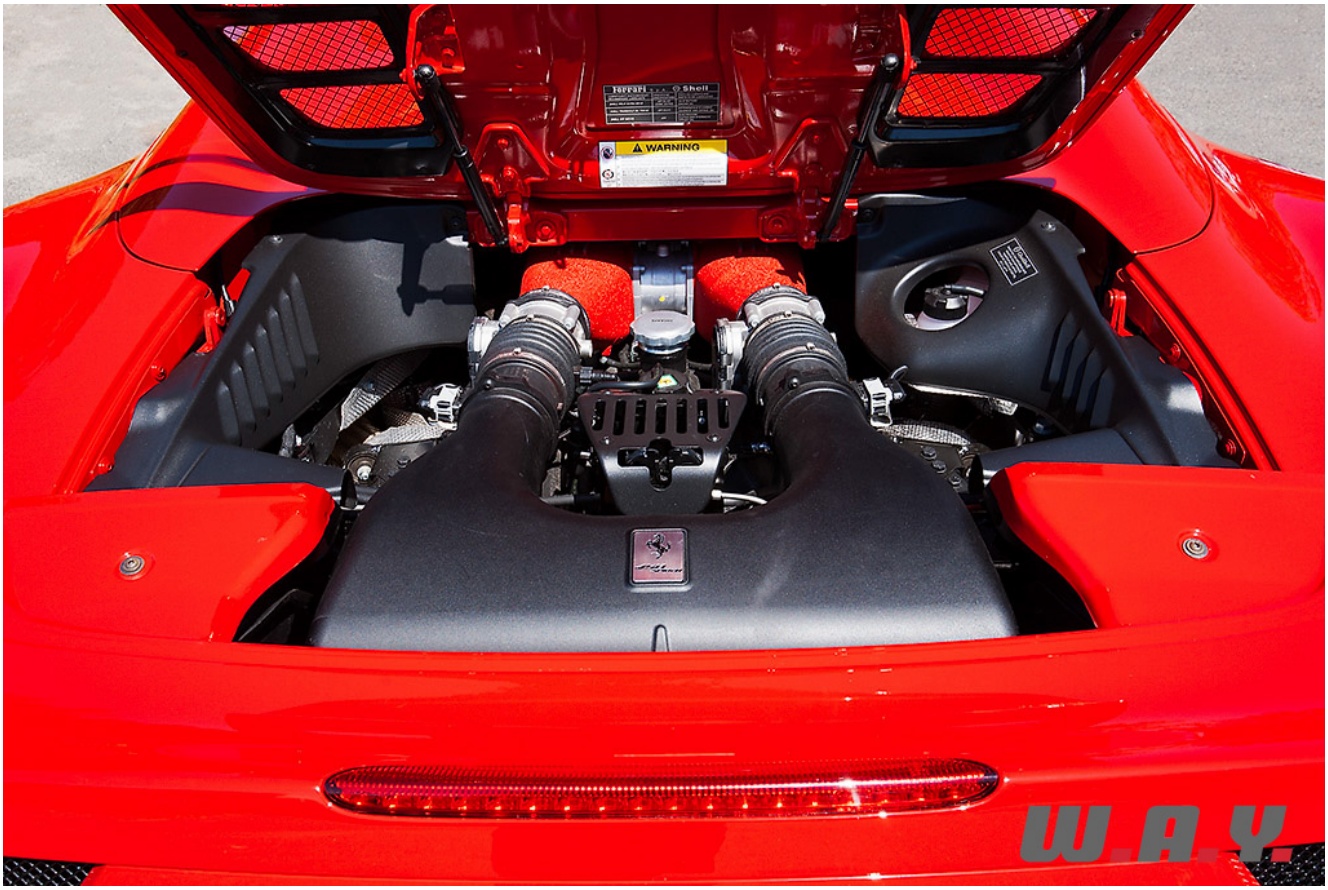
DP·627TV
W.A.Y.


W.A.Y.

DP 627TV
W.A.Y.

W.A.Y.

Ferrari
W.A.Y.


Ferrari
Shell
WARNING
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

458 SPIDER
W.A.Y.

W.A.Y.

pininfarina
W.A.Y.

W.A.Y.

MICHELIN
W.A.Y.

W.A.Y.