Essai – Ferrari FF : Les quatre saisons de Ferrari

La révolution est en marche dans le monde de l'automobile. Voilà que l'un des constructeurs de sportives les plus prestigieuses nous propose une voiture quatre places, à quatre roues motrices sous l'apparence d'un break. Wheels And You se devait de prendre les commandes du nouveau vaisseau amiral de Maranello, la Ferrari FF.



- V12, 6'262 cm^3
- 660 CV à 8'000 t/min
- 683 Nm à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : 335 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.7 sec.
- Poids : 1'880 kg
- Conso. mesurée : 24.1 l./100 km
- CO_2 : 360 g/km (G)
- dès CHF 360'000.-
  modèle essayé : CHF 399'300.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Bob de Graffenried, Jérôme Marchon

Depuis plus de 60 ans, la marque au cheval cabré fait rêver la quasi totalité de la planète, que vous soyez passionné d'automobiles, accro de Formule 1 ou simple conducteur lambda. Personne ne reste indifférent à la vue d'une Ferrari. Alors quand le constructeur annonce une nouveauté, c'est toujours l'effervescence. Et quand cette dernière-née promet d'être une quatre places à quatre roues motrices au look de break de chasse, c'est l'apocalypse chez les tifosis. En mars 2011, à l'occasion du Salon de Genève, Ferrari a dévoilé son dernier fleuron au grand public, la FF, acronyme de Ferrari Four. Si ce n'est pas la première fois qu'une Ferrari permet d'embarquer quatre personnes à bord, c'est la première fois qu'une transmission intégrale est disponible sur une Ferrari de série. Tout d'abord sous le choc en apercevant les premières photos, puis intrigué en la détaillant, vais-je finalement succomber au charme de la belle Italienne en passant derrière son volant ?

L'extérieur

En faisant abstraction de quelques modèles très rares, comme par exemple les créations du carrossier suisse Felber sur la base de 365 et 400i ou la 456 GT Venice commandée à Pininfarina par le Sultan de Brunei, la FF est la première Ferrari de série à prendre l'apparence d'un break, plus précisément d'un break de chasse dans le style de la BMW Z3 Coupé. C'est d'ailleurs à cette dernière que j'ai immédiatement pensé en voyant pour la première fois la Ferrari FF. Un long capot, deux portes et un hayon, nous sommes bien en présence d'un « Shooting-Brake » comme les anglais appellent ce type de carrosserie. Je vais d'ailleurs déroger à la règle en commençant à vous parler de l'arrière de la voiture. Sous cet angle, c'est bien un coffre qui s'offre à moi, intégré dans un ensemble un peu torturé, avec les phares ronds typiques de la marque. Ce signe extérieur confirme l'affiliation de la FF à gamme actuelle composée de la 599, de la California et de la 458 Italia. A la différence que sur la FF, les optiques arrière sont comme aspirées par les extrémités de la carrosserie, complétées par des attributs grillagés en guise de maquillage. En fait, lorsque je m'y attarde plus longuement je trouve ça presque bizarre. C'est tellement décalé et à la fois totalement

nouveau qu'il m'est impossible de rester indifférent. Sans vraiment l'expliquer, c'est de ce point de vue que la FF me fait le plus d'effet. Il faut dire que le diffuseur arrière, intégrant les quatre sorties d'échappement, est du plus bel effet. De côté, les flancs creusés, la ligne de toit fuyante et l'habitacle ramassé forment un ensemble plutôt compact comparé à l'interminable capot qui se profile tel un fuselage d'avion. Encore une fois, l'harmonie ne paraît pas optimale, les proportions semblent fausses mais le charme de l'italienne éblouit. De face, l'impressionnante grille à l'apparence d'une gueule de requin, associée aux projecteurs inspirés de ceux de la 458, donnent l'impression qu'elle va tout avaler sur son passage. Il se peut qu'au premier coup d'œil vous ne la trouviez pas belle, mais pour ma part, après avoir fait le tour de la bête à plusieurs reprises, encore et encore, je suis conquis. Quelle gueule cette FF ! Elle dégage une prestance unique. Certes, oubliez les traditionnels coloris qui ont fait la gloire de la marque. Le Rosso Scuderia et le Giallo Modena sont selon moi à bannir. Et si la majeure partie des clients opteront pour l'une des multiples nuances de gris ou pour du noir, je dois reconnaître que j'ai finalement beaucoup aimé le rouge/bordeaux de notre voiture d'essai, le Rosso Mugello plus précisément. Pour terminer, avant de m'installer à bord, j'ai aussi beaucoup apprécié les jantes sport forgées disponibles en option (CHF 6'400.-) et laissant apparaître les étriers rouges (CHF 1'530.-) des énormes disques de frein carbone-céramique. En définitive l'ensemble est totalement à mon goût, complètement différent des autres voitures de la marque, mais c'est le but recherché. L'objectif est donc atteint.

L'intérieur

J'ouvre l'immense porte conducteur, relativement lourde, et découvre l'habitacle très accueillant de cette Ferrari des temps modernes. Si vous êtes habitué à l'intérieur d'une 458 vous ne serez pas dépaysé, le style est largement repris de ce modèle et représente l'ambiance à bord des Ferrari actuelles. Par contre, si vous n'êtes pas rentré dans un bolide de Maranello depuis un certain temps, vous allez avoir un choc et pas simplement parce qu'il y a quatre sièges. L'ensemble est résolument épuré, tout est réduit au strict minimum, concentré sur le poste de pilotage et surtout, pour le passionné que je suis, il manque la mythique grille de boîte de vitesses et son levier qui claque contre le métal à chaque changement de rapport. Bon, me direz-vous, il y a déjà un moment qu'ils ont disparu. Ma fois, nostalgie, quand tu nous tiens… D'ailleurs, malgré le fait que Ferrari le propose

encore sur la California et la 599 GTB Fiorano, il est très rare de trouver l'un de ces modèles équipé d'une boîte manuelle. De surcroît, sur une voiture comme la FF, une transmission manuelle n'aurait que très peu de sens. Les sièges ultra-confortables proposent une assise exemplaire permettant d'avaler les kilomètres sans aucun souci. L'intérieur cuir noir/alcantara anthracite de notre modèle d'essai est de très bonne facture, mais somme toute un peu tristounet. Je dois dire que niveau look, j'ai un petit faible pour la finition de sellerie Daytona, dont le dessin composé de bandes et de petits ronds procurent un charme unique. Le volant, recouvert de cuir et de carbone, tombe parfaitement dans mes mains et les immenses palettes, aussi en carbone, sont placées juste derrière de manière optimale afin que je puisse monter ou descendre les rapports du bout des doigts. Comme dans une Formule 1, toutes les fonctions importantes sont disposées sur le volant. Dans sa partie supérieure, la série de diodes s'allume lorsque vous titillez la zone rouge, en-bas à gauche le bouton « Engine Start » et à droite le « Manettino ». Vous retrouverez aussi la commande d'essuie-glaces et les clignotants qui dans les deux cas nécessitent un léger temps d'adaptation tant leur fonctionnement n'est pas intuitif malgré une disposition logique visuellement. Certes, comme mon collègue l'avait précisé lors de l'essai de la 458 Italia, il faut peu de temps pour s'y habituer. Plus facilement d'ailleurs pour les clignotants que pour les essuie-glaces. Sous mes yeux, le combiné avec au milieu le compte-tours à fond jaune et de chaque côté un écran digital qui affiche une multitude d'informations à choix comme la vitesse, les températures des liquides, la jauge à essence, etc. Au centre de la planche de bord se trouve le système radio-GPS dont le fonctionnement s'avérera très complexe à exploiter. Pas habitué à utiliser l'équipement multimédia italien, j'ai préféré renoncer rapidement. Et malgré une excellente qualité audio, je me suis contenté des vocalises du V12 en guise de sono. Quel sacrifice me direz-vous ! La console centrale, en carbone, prend l'apparence d'une araignée dont les pattes seraient représentées par les poignées de maintien et le corps intègre les boutons permettant respectivement de passer la boîte en mode automatique, d'enclencher la marche arrière et d'activer le « launch control ». Le carbone se retrouve encore sur les poignées de portes et enveloppe aussi les superbes bouches d'aération dont le dessin me fait penser à une jante logotée du cheval cabré en son centre, bien évidemment. La finition est excellente, les matériaux de très bonne qualité, tout est au rendez-vous pour que les instants à bord de la FF soient les plus agréables possible. Les passagers arrière ne seront pas en reste ; malgré une accessibilité faisant appel à vos dons de contorsionniste et un espace à vivre relativement réduit, deux adultes pourront

y prendre place. Clairement plus viable que les sièges arrière d'une Aston Martin Rapide, vous n'aurez quand même pas autant de place que dans une Panamera dont nous vous proposerons l'essai tout prochainement. Il faudra donc privilégier les petits et moyens trajets avec quatre occupants à bord. Le coffre, d'une contenance de 450 litres, voire 800 litres en sacrifiant les deux places arrière, vous permettra d'emmener tout le nécessaire pour un petit week-end en famille. Vous pourrez même aller jouer au golf en FF : un sac, qu'il provienne du catalogue d'accessoires Ferrari ou non, et son contenu au complet, se loge facilement dans la malle arrière.

Sous le capot

Je soulève l'immense capot pour découvrir la pièce maîtresse de cette Ferrari FF, son moteur douze cylindres en V de 6.3 l. de cylindrée. La puissance atteint 660 CV au régime maximum de 8'000 t/min pour un couple de 683 Nm à 6'000 t/min, dont 500 Nm sont déjà disponibles dès 1'000 t/min. Magnifique à l'œil, le prestigieux V12 s'avérera aussi très agréable à entendre. Couplé à la boîte à double embrayage sept rapports, qui équipe déjà la 458 Italia et la California, cet envoûtant ensemble propose la symbiose parfaite pour vivre le Grand Tourisme en toute saison grâce à sa transmission quatre roues motrices. Si la motorisation est toujours une partie importante d'une Ferrari, sur la FF c'est justement sa traction intégrale qui est LA grande innovation. C'est la première fois que la marque au cheval cabré propose une telle technologie sur une voiture de série. Ce tout nouveau système, développé et breveté par Ferrari sous le nom de 4RM, a pour avantage de proposer un poids inférieur de 50% (45kg selon le constructeur) par rapport à celui d'une quatre roues motrices conventionnelle. Que les puristes se rassurent, le couple est transmis avant tout aux roues arrière et il est transféré sur l'essieu avant uniquement en cas de nécessité grâce au PTU (Power Transfer Unit) situé à l'avant du moteur. Le vilebrequin délivre la puissance directement sur le PTU qui fonctionne un peu comme une seconde boîte de vitesses. En effet, ce système est composé de deux embrayages qui régulent de manière indépendante le couple transmis sur chacune des roues avant. Le tout fonctionne indépendamment de l'essieu arrière, qui est régulé par un différentiel électronique appelé E-Diff. Les rapports de vitesses dans le système PTU ont été définis pour que les roues avant tournent toujours plus vite que les roues arrière si la voiture ne touchait pas le sol. Dans la réalité, avec les quatre roues bien

campées sur le bitume, cette différence a pour effet que les embrayages dans le PTU patinent en permanence. Quid de la durabilité dans ce cas ? Apparemment pas d'inquiétude à avoir, la transmission intégrale 4RM n'est pas supposée être un système de 4×4 permanent. Ferrari voulant préserver un comportement de propulsion à la FF, ce concentré de technologie s'active uniquement si nécessaire. De plus, au dessus du quatrième rapport, le PTU se désactive totalement, laissant toute la puissance se libérer sur les roues arrière. Maintenant qu'on sait comment ça marche, voyons ce que donnent les cordes vocales de cette belle italienne. Une simple pression sur le bouton rouge et le V12 s'ébroue dans un vacarme impressionnant. La symphonie au démarrage est démoniaque, atteignant les tympans avec une violence inouïe. Un néophyte serait sous le choc. Pour ma part je succombe totalement à cette mélodie enivrante. En fait la mécanique italienne souligne sa présence dès les premières notes puis se calme pour être presque trop discrète. Oh, rassurez vous, une légère pression sur la pédale d'accélérateur et tout l'orchestre est à nouveau à son poste. Toutefois, en conduite normale, vitres fermées sur autoroute, je le trouve presque absent ce V12. Heureusement que nos voies rapides sont composées de quelques tunnels ou il est fortement recommandé, voire obligatoire, d'ouvrir les fenêtres, de rétrograder de quelques rapports puis d'accélérer promptement. La manœuvre peut vous paraître futile, voire stupide, mais elle a pour effet de me procurer un immense sourire et un plaisir que seul un passionné comprendra. Dernier détail sur la motorisation : ce nouveau V12 de 6.3 l., annonce des émissions de CO_2 de 360 g/km et une consommation mixte de 15.4 l/100km, soit 25% de moins que le précédent V12 de la marque. Concernant la consommation d'essence, vous vous en doutez, tout au long de mon essai, je n'ai pas réussi à obtenir de tels chiffres. Avec l'armada de chevaux qui équipe cette FF, je me devais d'en profiter au maximum pour ressentir au mieux la voiture, dans les limites légales bien évidemment. Sur un parcours mélangeant tous les styles de conduite, avec certes peu de kilomètres en pleine ville, j'ai mesuré une moyenne de 24.1 l/100km. Oui c'est conséquent, mais est-ce vraiment la chose qui nous préoccupe quand on roule en Ferrari ? Je ne le pense pas…

Au volant

Bien installé aux commandes, il est temps de découvrir comment se comporte la

belle sur la route. Départ tranquille, il faut quand même s'habituer au long capot et à l'encombrement de la voiture. La FF est très facile à prendre en main, la direction est légère, la boîte au mode automatique est douce. Il est bien révolu le temps des Ferrari qui nécessitaient des bras et des jambes d'acier pour pouvoir les conduire. Il n'y aura qu'à l'occasion des premières marches arrière que j'aurai un peu d'appréhension, mais l'assistance au parking fonctionne parfaitement. Il n'est même pas nécessaire de choisir l'option caméra de recul. A l'avant c'est pareil, il faudra cependant prendre garde au museau qui se profile un petit peu plus loin que votre vision ne vous le laisse imaginer. J'attaque une portion d'autoroute, la voiture se manie très facilement, mais le ressenti est ferme et précis. Une poigne d'acier dans un gant de velours. Au bout de quelques kilomètres, j'oublierai presque que je suis au volant d'une Ferrari tant il est possible de conduire la FF en toute sérénité. Il n'y a que le regard des autres qui vous surprendra, toutes les têtes se retournant sur votre passage, d'autant plus que nous sommes en janvier et que d'habitude ce n'est pas vraiment une saison à mettre une Ferrari dehors. Comme décrit au préalable, j'apprécie tout particulièrement les portions couvertes pour faire hurler le V12 mais il faut reconnaître aussi qu'il est très agréable de cruiser à 120 km/h dans ce sublime salon roulant. Au fil de notre balade dans la campagne zurichoise, nous nous dirigeons vers des routes plus sinueuses afin de découvrir progressivement le potentiel de cette FF. Je m'attarde un moment sur les différents réglages du Manettino. Tout d'abord deux modes totalement nouveaux, le premier représenté par un petit flocon de neige parle de lui même, il s'avérera très utile comme vous le découvrirez plus tard, puis le mode « WET » pour un revêtement humide. Ensuite, comme sur la California, il y a le mode « COMFORT », le mode « SPORT » et finalement le mode « ESC OFF » que je ne testerai pas pour des raisons évidentes de sécurité en cette saison. Si les deux premières positions réduisent clairement le couple disponible, je n'ai constaté que très peu de différence entre les deux suivantes si ce n'est un amortissement un peu plus souple en « COMFORT » et une légère amélioration de la sonorité en « SPORT ». Malgré une monte pneumatique de circonstance, des Pirelli Sottozero, le comportement routier est bluffant d'efficacité. La FF accélère très fort, les 660 CV vous collent au siège et la voiture bondit d'une courbe à l'autre. En mode « SPORT », sur chaussée humide, la voiture dérive légèrement de l'arrière train, mais reste facilement gérable grâce à l'électronique. Une portion de bitume totalement sèche et les virages s'enchaînent à un train d'enfer, sans le moindre roulis. Il est bien évident que dès le moment où j'ai quitté l'autoroute, j'ai

abandonné le mode automatique pour prendre le contrôle à l'aide des palettes. La boîte à double embrayage n'a plus à faire ses preuves, c'est probablement la meilleure dans son domaine. Les rapports passent à la volée, c'est déconcertant de facilité et sans prendre garde votre précieux permis de conduire risquerait bien de disparaître à tout jamais. Le freinage est irréprochable. Puissants et accrocheurs, les énormes freins carbone-céramique accomplissent parfaitement leur travail. Pas de doute, la FF est une vraie Ferrari dans toute sa splendeur procurant un plaisir immense à celui qui la conduit. Mais ce n'est pas tout ! Eh oui, jusque là elle remplit totalement le cahier des charges que nous pouvons attendre d'un bolide de Maranello, mais en plus, grâce à ses quatre roues motrices, elle pourra vous emmener sur les routes enneigées de nos belles régions montagneuses. Et c'est là qu'arrive le moment du bonus, ou devrais je dire le super jackpot ! Enfin ça c'est plutôt pour votre cher serviteur dont la dure tâche aura été de vous faire partager au mieux ses moments passés en compagnie de cette sensationnelle Ferrari FF. En effet, grâce à la précieuse collaboration des responsables de la piste TCS de Bourg-St-Pierre, utilisée entre autre dans le cadre des formations Neige & Glace que je vous recommande d'ailleurs de suivre, nous avons eu la possibilité d'avoir accès à ce site qui représente parfaitement les conditions que nous pouvons rencontrer en hiver sur nos routes. Mais maintenant il fallait réussir à avoir la FF le bon jour et vous vous en doutez ça n'a pas été une mince affaire. Trop compliqué à organiser directement avec Ferrari, nous avons pu compter sur l'excellente collaboration, et compréhension, du garage Modena Cars, l'agent Ferrari/Maserati de Genève, qui nous a mis à disposition leur voiture de démonstration. Et nous voilà en route pour le Valais, direction le tunnel du Grand St-Bernard, pour rejoindre la piste du TCS. C'était LA journée idéale, tout était au rendez-vous, une piste glacée à souhait, un soleil de plomb, que demander de plus… eh bien, on a eu encore plus… la collaboration d'un pilote-instructeur, Martin Stucky, qui nous a fait bénéficier de ses recommandations et de son talent pour découvrir tout le potentiel de la Ferrari FF sur la neige ! Le mode « SNOW » activé, je m'engage gentiment sur la piste. Premier freinage, aucun souci, rien ne bouge. Je ré-accélère progressivement, ça motrice parfaitement, donc je continue de plus belle, au virage suivant, j'écrase les freins, et à nouveau le comportement est exemplaire. Au fil des tours, sous l'œil avisé de mon co-pilote d'exception, je me sens à l'aise et je me félicite de cette expérience qui confirme que cette Ferrari FF se comporte à merveille aussi dans ces conditions. N'étant pas pilote, je n'allais pas repousser les limites trop loin, surtout que j'entendais encore les paroles de Gino, directeur du garage Modena

Cars, le jour d'avant qui me répétait : « Tu me la casses pas, hein ? ». Objectif rempli, nous l'avons ramené intacte, mais avant cela, je me suis installé en passager et j'ai découvert ce qu'un pilote expérimenté pouvait faire aux commandes de la Ferrari FF, toujours sur la piste recouverte de neige et de glace. Et là très chers lecteurs, c'est un autre monde… l'électronique est de trop, il faut laisser le plein contrôle au chef d'orchestre qui saura faire danser à merveille cette belle italienne. Appel, contre-appel, la FF dérive des quatre roues avec élégance, passe d'une courbe à l'autre en se trémoussant l'arrière-train, c'est de toute beauté. Mais il saura mieux le décrire que moi, je vous invite donc à lire « l'avis du pilote » à la fin de mon récit. Toute bonne chose à une fin, que ça soit à Bourg-St-Pierre, ou quelques jours après à Zurich, il faudra finalement ramener ces FF, la tête pleine de souvenirs. Mais une chose est cependant certaine, cette Ferrari FF est utilisable tous les jours, qu'importe la saison et les conditions. Bravo Messieurs les ingénieurs de Maranello ! Un seul regret peut-être, mais ne soyons pas trop gourmand : si déjà là je suis bluffé par l'efficacité de la voiture, j'aimerai toutefois l'essayer une nouvelle fois cet été avec les pneus qui vont bien, au risque de succomber encore plus au charme de la belle italienne.