Essai – Ferrari GTC4 Lusso T : Familiale d’exception

Voilà deux ans, Ferrari a complété sa gamme de voitures 4 places en proposant la GTC4 Lusso T, une version V8 et 2 roues motrices de la GTC4 Lusso qui, elle, remplaçait la FF. Moins puissante, mais un peu plus légère que sa grande sœur, la voici qui parcourt nos routes. Il est temps pour Wheels And You de découvrir cette italienne au charme envoûtant.



- V8, biturbo, essence, 3’855 cm^3
- 610 ch à 7’500 t/min
- 760 Nm de 3’000 à 5’250 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi. : >320 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.5 sec.
- Poids : 1’865 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’922 x 1’980 x 1’383
- Conso. mesurée : 17.69 l./100 km
- CO_2 : 265 g/km (G)
- dès CHF 267’162.-,mod.essayé CHF 382’132.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

En attendant de s'attaquer au marché des SUV, la firme de Maranello renforce son offre en matière de « familiale » en déclinant son Shooting Brake en deux versions. D'une part la GTC4 Lusso avec un V12 atmosphérique, 4 roues motrices et 4 roues directrices et d'autre part la GTC4 Lusso T pourvue d'un V8 turbo, propulsion uniquement mais toujours équipée du système 4WS.

Ma préférence va tout logiquement au fleuron, surtout que j'étais déjà conquis par la FF après mon essai en 2012, mais je suis curieux de découvrir la déclinaison V8 car elle a le potentiel d'amener un peu plus de piquant à une auto dont la vocation se veut relativement pratique et parfaitement utilisable au quotidien.

Afin d'agrémenter mon essai, j'ai le privilège de disposer également d'une montre à la hauteur de mon destrier, une Hublot Big Bang Ferrari Titanium. En effet, l'horloger suisse collabore étroitement avec Ferrari depuis 2011. D'ailleurs, cette année, Hublot a même présenté un nouveau modèle, la Techframe, qui a été dessinée par l'équipe du design Ferrari, une première !

Je reviendrai sur le chronographe orné d'un cheval cabré dans un moment. Place maintenant à celle qui va partager mon quotidien pendant quelques jours, la GTC4 Lusso T. Notons encore qu'il s'agit de la première Ferrari 4 places motorisée par un V8.













A l'extérieur

Peu de différence entre les deux modèles GTC4 Lusso. La plus flagrante c'est les jantes spécifiques pour chacune d'elle et les échappements légèrement revus sur cette itération « T ».

Sous la forme d'un break, mais uniquement 2 portes, avec une hauteur plus proche d'un coupé sport qu'une d'une voiture pratique, la GTC4 Lusso T arbore un dessin très dynamique, totalement à l'image de la marque italienne. La ligne de toit fuyante et vraiment basse sur l'arrière confère à l'auto un style unique qui ne laisse pas indifférent. Totalement fan des « Shooting Brake », je ne peux qu'apprécier.

La GTC4 Lusso reprend les codes stylistiques de la FF tout y en amenant une modernité indéniable. La calandre proéminente se veut plutôt agressive tout en conservant une certaine élégance. Le long capot plaçant l'habitacle tout en arrière est lui au centre de bon nombre de discussion. C'est certes particulier, mais c'est typique des breaks de chasse et sans cela l'ensemble n'afficherait pas cette identité singulière. A l'arrière, j'apprécie tout particulièrement les doubles optiques qui ont remplacé les simples obus de la FF. Ça renforce la prestance de notre italienne, pour autant que c'eût été nécessaire, et ça accentue l'effet optique d'une poupe bien campée sur ses larges roues. C'est vraiment du bel effet, c'est sous cet angle, trois-quarts arrière, que je préfère admirer l'auto.

Notre voiture d'essai s'habille d'une robe « Rosso California » qui lui sied

parfaitement. Pas trop tape-à-l'œil, ce rouge est quand même bien plus intéressant que du gris ou du noir, couleurs qui sont habituellement choisies pour ces modèles. Pour agrémenter son apparence, plusieurs attributs, tels que les ouïes latérales, la lame avant et les bas de caisse, sont eux en fibre de carbone. Là aussi c'est sublime, mais attention, ça fait grimper l'addition.













A l'intérieur

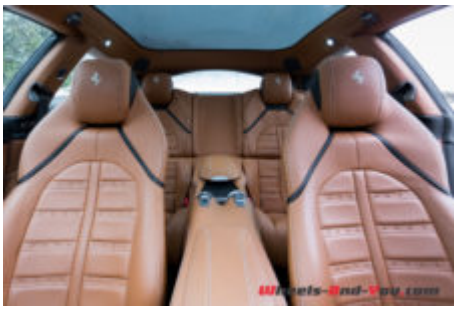
Une fois la porte conducteur ouverte, j'admire la sublime sellerie brune/beige, « Cuoio » pour être précis, qui recouvre la quasi-totalité de l'habitacle. Les sièges en finition Daytona sont vraiment superbes. Ce cuir tendu se veut chaleureux et

accueillant. Ce n'est certes pas aussi rigoureux que dans une allemande, voire même dans une anglaise, mais on ressent immédiatement que cela a été fait à la main. A mes yeux, cela fait partie du charme d'une Ferrari, une petite touche artisanale dans un produit de haute performance.

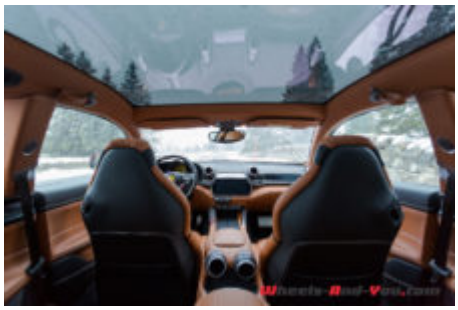
Je m'installe aux commandes et je retrouve le feeling d'une véritable sportive de Maranello. Le toucher du volant habillé de carbone est sensationnel, j'ai juste envie de démarrer la voiture et rouler jusqu'à ce que le réservoir soit vide. L'ensemble compteurs est identique aux autres modèles de la marque et, combiné avec le « manettino », ça confirme l'ADN sportif. C'est presque déconcertant dans une voiture qui affiche une praticité hors du commun pour une Ferrari.

Rapidement mon regard est attiré par le sublime toit vitré et je profite de me glisser aux places arrière pour profiter encore un peu mieux de la vue vers le ciel. Le rendu est vraiment spectaculaire, c'est d'autant plus plaisant en traversant des forêts permettant ainsi de découvrir le sommet des arbres, qu'ils soient colorés par l'automne ou recouverts de neige une fois que j'atteins les hauteurs. L'espace à bord est vraiment remarquable. Malgré mon mètre quatre-vingts, je suis à l'aise à l'arrière alors que le siège conducteur est réglé pour ma taille. J'embarque des amis pour aller manger, nous voyageons à 4 sans peine dans un confort indéniable et surtout avec une ambiance unique alliant volupté et dynamisme. Tout cela bercé par les vocalises du V8. C'est enivrant au point de regretter que les trajets ne soient pas plus longs.













Le coffre propose un volume de 450 litres qui accueille facilement un sac de golf ou un équipement de tennis, voire les affaires des enfants pour aller à l'école et ensuite au sport. Quand je vous disais que c'est une familiale pratique ! Pas de doute, cette GTC4 Lusso T peut parfaitement s'exploiter au quotidien. Certes, il faut apprendre à vivre avec le regard insistant que les autres usagers de la route ont sur vous, mais après une journée, on s'y fait.

A bord, le carbone est également de mise, en option bien évidemment. Pour le passager, vous pouvez aussi opter pour un affichage digital placé au-dessus de la boite à gants. Ainsi, il ou elle peut disposer des informations sur la vitesse, le régime moteur, le rapport engagé, la position du « manettino », etc… C'est très sympa, mais attention, ça peut amener des controverses si Monsieur ou Madame ne tolère pas le rythme de conduite appliqué par celui ou celle qui se trouve au volant.







Je reviens un instant sur cet accessoire qui n’est pas directement au catalogue Ferrari, la sublime Hublot que je découvre en même temps que cette GTC4 Lusso T. En effet, quoi de mieux qu’un bel objet comme cette Big Bang Ferrari Titanium pour compléter l’équipement de cette voiture. Grâce à sa conception en titane, cette montre est très légère malgré un une taille plutôt conséquente de 45 mm. Une multitude de petits détails font le rappel avec les bolides de Maranello, notamment le fond de l’indication de date arborant du jaune, comme le compteur principal de l’auto, mais aussi des similitudes avec bien d’autres éléments. Sans compter le cheval cabré à six heures, le bracelet en alcantara avec surpiqûres rouge, etc. En finition Titanium, cette Big Bang Ferrari est éditée en 1’000 exemplaires uniquement pour un prix de CHF 24’900.-. Une somme vous en conviendrez, mais finalement un détail si vous craquez pour la Ferrari qui va avec.













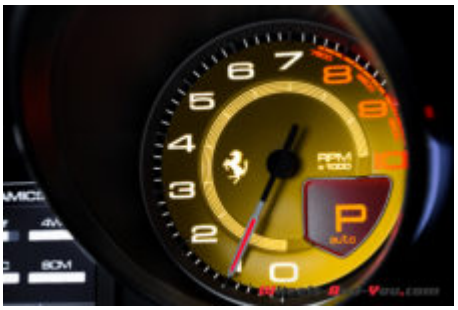
Sous le capot

A l'instar de la Portofino découverte en début d'année, cette GTC4 Lusso T abrite sous son capot un V8 turbo honoré à plusieurs reprises par le prix « International Engine of Year ». Pour l'occasion, ce moteur développe 610 ch à 7'500 t/min pour un couple maximum de 760 Nm disponible entre 3'000 et 5'250 t/min. Il est couplé à une boîte double-embrayage F1 à 7 rapports, le standard chez Ferrari, et sa puissance est donc transmise sur les seules roues arrière.

Elle est un peu moins puissante que la GTC4 Lusso avec son V12 (690 ch), mais plus légère (gain d'un peu plus de 50 kg). Les sensations sont bien au rendez-vous ! Cependant, et malgré un chant des plus envoûtant, cette mécanique se veut relativement docile et presque un peu trop lisse à mon goût. Encore une fois, ma passion prend le dessus sur ma raison. En prenant un peu de recul, j'admets qu'elle est parfaitement en adéquation avec l'utilisation d'une telle voiture. Ce n'est pas un joujou pour le circuit, même si elle en a le potentiel.

En matière de consommation, la fiche technique promet en utilisation mixte 11.6 l/100km. Pour ma part, sur un peu plus de 600 km où je n'ai pas hésité à solliciter mon destrier et ses « cavalli », j'obtiens une moyenne de 17.69 l/100km. Rien de dramatique au vu du potentiel et, dans l'absolu, lorsqu'on roule en Ferrari, je ne pense pas qu'on s'attarde à ce genre de détails. En tout cas, moi, je m'en accommoderai.













Au volant

Notre essai se déroulant au début de l'hiver, les pneumatiques sont adaptés et la météo n'étant pas des plus clémente, ça permet de confirmer l'agrément de conduite proposé par cette Ferrari. Via le « manettino » placé sur le volant, cinq modes sont disponibles : Snow, Wet, Comfort, Sport et « ESC OFF ». Je débute mon essai raisonnablement en passant de Comfort à Wet à Comfort en fonction des conditions météorologiques rencontrées. Puis, je switche rapidement pour Sport, tant la voiture est plus réactive et l'échappement plus présent. Je relève une direction ferme et incisive, j'aime beaucoup.

La seule évocation du mot Ferrari fait briller les yeux de bon nombre de personnes, moi y compris. En prendre le volant est toujours un moment particulier et je pense que je ne m'en lasserai jamais. Reste que cette GTC4 Lusso T affiche un potentiel d'utilisation bien plus large que le seul plaisir de conduite, je la roule donc comme ma voiture de tous les jours.

Une fois à bord, j'aborde les premiers kilomètres de manière plutôt humble : il faut apprendre à placer ce long museau sur la route. Immédiatement je suis subjugué par la facilité de prise en main et par la douceur du V8 si on le sollicite modérément. Oui, je sais être raisonnable, notamment parce que je tiens beaucoup à mon permis de conduire. Une balade en campagne, un trajet autoroutier, quelques manœuvres, vraiment je me sens à l'aise à son volant.

Alors que la nuit est tombée, j'arpente les rues de Lausanne sous une pluie battante avec la circulation d'un vendredi en fin de journée. Je suis sûr que vous visualisez parfaitement. Là encore, la belle italienne se comporte à merveille. Je me faufile dans la capitale vaudoise et je trouve même une place de parc dans le quartier de la gare, une utilisation des plus banale. Ce n'est qu'en sortant de la voiture que je réalise que j'ai fait tout ça avec une Ferrari de presque 5 mètres de long et 2 mètres de large. Vient ensuite le temps de rentrer, place aux bouchons sur l'autoroute, mais là encore, ce n'est qu'un détail et mon trajet n'est que plus agréable tant l'ambiance à bord est plaisante.

Le lendemain matin, à quatre dans la voiture, direction le col du Marchairuz. La neige a pointé le bout de son nez mais les routes sont dégagées. Les virages s'avalent à bon rythme et malgré une chaussée détrempée et froide, le comportement de cette GTC4 Lusso T est exemplaire. Certes, en sollicitant un peu trop généreusement l'accélérateur, l'arrière-train ne manque pas de rappeler que c'est lui qui mène le bal.

On redescend en plaine, la chaussée est maintenant sèche, de quoi découvrir tout le potentiel de cette super familiale. Le caractère démoniaque de l'auto se révèle, ça pousse très fort et les petites routes de la Côte vaudoise défilent vraiment très rapidement. L'amour à mon permis de conduire me rappelle vite à l'ordre. Le tempérament et le comportement routier confirment qu'il s'agit bien d'une véritable Ferrari et pas d'un simple break orné d'un prestigieux badge. Je n'en doutais pas vraiment depuis l'essai de la FF déjà, mais on peut constater que les ingénieurs de Maranello ont encore amélioré le produit. Cela notamment grâce

aux quatre roues directrices (4WS) qui proposent une efficacité exceptionnelle en courbe.

C’est le week-end, il est temps de reprendre les habitudes et, dans la vie d’une famille, bon nombre d’activités s’imposent, que ça soit aller faire les courses ou aller à la déchèterie. Et bien je vous l’assure, tout cela est faisable avec cette Ferrari, elle s’adapte à toutes les situations. Une fois les obligations effectuées, j’embarque mon sac de golf pour aller taper quelques balles, rien n’arrêtera cette GTC4 Lusso T. Certes, pour aller skier, sa grande sœur équipée des 4 roues motrices sera plus appropriée. Toutefois, avec les assistances à la conduite et des bons pneus, même cette déclinaison fait l’affaire et pas d’excuse, les skis passent aussi à l’intérieur.



















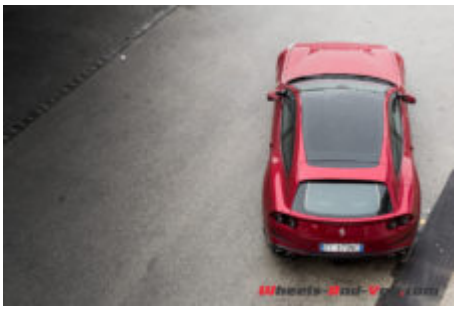
Verdict

Vous l'aurez compris, je suis totalement sous le charme de cette GTC4 Lusso T, comme je l'étais de la FF et probablement comme je le serai encore plus de la GTC4 Lusso. A mes yeux, ce Shooting Brake italien est une magnifique réussite, que ça soit sur le plan esthétique ou par rapport à la mécanique qui l'anime.

Certes, avec un ticket d'entrée à CHF 267'162.-, elle n'est de loin pas à la portée de tout le monde, moi le premier. Sans compter que pour une auto bien équipée, l'addition atteint allègrement les CHF 350'000.-. Bien évidemment, n'oubliez pas de rajouter la Hublot Big Bang Ferrari Titanium, ça serait dommage de s'en priver.

Avec cette Ferrari GTC4 Lusso T, les passionnés du cheval cabré ont là une possibilité d'avoir l'objet de leur désir tout en conservant un soupçon de raison tant elle peut s'utiliser tous les jours.

























<u>Prix et principales options – Ferrari GTC4 Lusso T</u>

Prix de base : CHF 267’162.-

Special Car Paint “Rosso California” : CHF 17’800.-

“Scuderia Ferrari” Shields : CHF 1’600.-

Black Brake Callipers : CHF 1’310.-

Exterior Sill Kick in Carbon Fibre : CHF 7’530.-

Dash Inserts in Carbon Fibre : CHF 3’770.-

Carbon Fibre Central Bridge : CHF 2’470.-

Carbon Fibre Underdoor Cover : CHF 1’740.-

Carbon Fibre Driver Zone + LEDs : CHF 6’520.-

Front Air Vents in Carbon Fibre : CHF 2’540.-

Carbon Fibre Inner Door Handle : CHF 3’260.-

Carbon Finish for Upper Area : CHF 2’900.-

Carbon Fibre Front Spoiler : CHF 5’070.-

Coloured Mats with Logo : CHF 1’450.-

“Daytona” Style Seats : CHF 4’270.-

Cavallino Stitched on Headrest : CHF 1’890.-

Upper Part in Coloured Leather : CHF 1’600.-

Panoramic Roof : CHF 17’500.-

Spoiler on Panoramic Roof in Nero : CHF 2’900.-

128GB Expansion HD : CHF 660.-

Passager Display : CHF 5’070.-

BOSE Sound System : CHF 5’360.-

Apple Carplay : CHF 3’620.-

Coloured Standard Stitching : CHF 660.-

Adaptive Headlights with SBL Function : CHF 2’610.-

Suspension Lifter : CHF 5’790.-

Front Grille with Black Chromed Edges : CHF 1’450.-

Sport Exhaust System : CHF 730.-

Dual View Front Parking Camera : CHF 2’900.-

Prix TOTAL : CHF 382’132.-







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

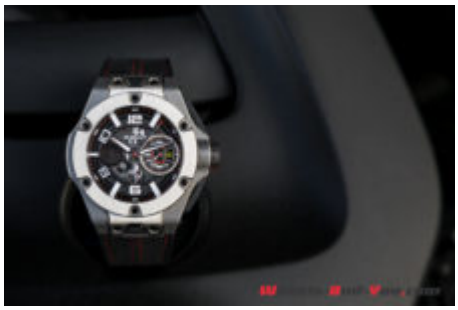
Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari GTC4 Lusso T, ainsi qu'au garage Zénith SA à Lutry / Lausanne pour leur soutien logistique.

Merci également à Hublot S.A. à Nyon pour le prêt de la montre Hublot Big Bang Ferrari Titanium et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.












GTC4LUSSO T



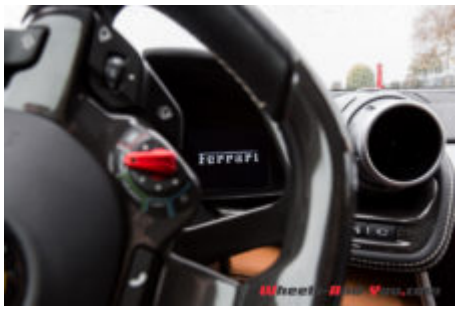

Wheels-And-You.com






Wheels-And-You.com









A lire aussi

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

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

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

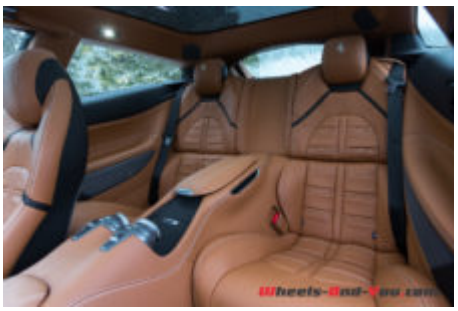
Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!














ferrari










ferrari