Lancement – Ferrari Portofino

Dans le cadre d'un évènement VIP organisé à Lausanne afin de présenter la nouvelle Ferrari Portofino, la marque a réalisé un doublé en organisant une conférence à l'EPFL avec une partie de son management: M. Michael Leiters – Chief Technology Officer et M. Dennis de Munck – Director Talent Acquisition.



Quelques membres des médias ont pu être présents au CE4 mais la salle était remplie à 90% d'étudiants et sincèrement, j'ai trouvé la session très intéressante; y compris d'être à nouveau assis dans un amphithéâtre de cette prestigieuse école. En gros, Ferrari tient à faire passer un message aux étudiants à une heure où l'automobile est sur le point de connaitre une révolution "tout électrique": nous construisons des voitures à sensation avec un moteur thermique et nous aurons toujours besoin des meilleurs ingénieurs pour faire rêver nos clients. Le message est donc clair mais s'adresse principalement aux meilleurs élèves: rejoignez les 3'000 personnes passionnées qui travaillent pour Ferrari (dont 1'000 uniquement pour la Formule 1).









Je vous passerai la partie marketing et les valeurs véhiculées par Ferrari, tous les grands constructeurs ou grandes entreprises ont les mêmes ou presque. Ce qui a été particulièrement intéressant à mon avis, ce n'est pas les discours entendus sur des éléments pour lesquels la marque Ferrari est connue et reconnue. Sans utiliser la langue de bois, Michael Leiters, transfuge après 13 années passées chez Porsche, a clairement déclaré que Ferrari n'était pas au niveau dans un certain nombre de domaines et en particulier la partie infotainment.



Bien entendu, on peut longuement disserter sur la pertinence d'avoir un bon GPS ou un excellent système audio dans une Ferrari mais pour m'être retrouvé dans une California T à plus de 200 mille francs avec un système GPS défaillant et une interface complètement dépassée, j'avais été passablement déçu pour ne pas dire plus. Autrement dit, ces éléments ne répondaient plus aux exigences et attentes des clients d'aujourd'hui. Bien entendu, au niveau châssis ou moteur la marque n'a plus grand chose à prouver avec notamment le prix du meilleur moteur deux années de suite alors que l'équipe "moteur" ne dépasse pas 100 personnes. Une prouesse et une fierté non dissimulée par les dirigeants.

De l'aveu même de Michael Leiters, les prochaines Ferrari progresseront encore sur ces éléments où la marque étaient parfois prise en défaut et ça commence avec la nouvelle Portofino. D'après lui, l'infotainment est un des meilleurs du marché et la marque est en progrès sur tous les fronts à commencer par l'excellent moteur sur lequel les ingénieurs lors de la conception ont passé des milliers d'heures à rendre le passage au turbo aussi proche que possible de la

réactivité d'un moteur atmosphérique (inférieur à une seconde).






La Portofino évolue donc sur la plan moteur avec une puissance de 600 ch à 7'500 t/min et un couple maximum de 760 Nm entre 3'000 et 5'250 t/min. Côté châssis, la marque annonce un gain de 80 kg par rapport au modèle précédent avec un poids en ordre de marche de 1'664 kg. Pour atteindre ce résultat, toutes les équipes ont du participer à l'effort avec quelques kilos gagnés sur l'électronique, les composants extérieurs, le moteur, le châssis (15 kg sur ce point) et l'aménagement intérieur. Evolutions importantes également sur le châssis et la direction puisque pour la première fois, cette dernière est totalement électrique. Au niveau châssis, la rigidité a été améliorée de 35% alors que les soudures ont été réduites de 30% vis-à-vis du modèle précédent. L'électronique n'est pas en reste puisque la voiture bénéficie des toutes dernières évolutions comme l'E-Diff3 au niveau du différentiel électronique ainsi que le F1-Trac pour le contrôle de traction et le nouveau contrôle des suspensions SCM-E. A noter que les pneus restent sur des dimensions modestes pour la puissance affichée (245/35ZR20 à l'avant et 285/35ZR20 à l'arrière).

Enfin, la ligne évolue dans le but d'offrir un meilleur profil y compris avec le toit déployé et le résultat est encore plus séduisant. Ce restyling y compris sur le mécanisme de fermeture du toit permet d'embarquer deux bagages cabine dans le coffre, une réelle évolution vis-à-vis de l'ancien modèle. A l'évidence, malgré un moteur démentiel, la Portofino reste la plus sage des Ferrari et la plus discrète… ceci dit, ce n'est pas pour ça qu'on ne va pas l'essayer, bien au contraire !





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





Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour l’invitation à cette présentation de la Ferrari Portofino.



