Premier contact – Ferrari Portofino : Le Grand Tourisme très sportif !

Après presque dix ans au catalogue Ferrari, la California, puis la California T, tirent leur révérence pour laisser place à leur remplaçante. Celle-ci arbore pour l'occasion un nouveau patronyme. Fini la Côte Ouest des États-Unis, place à la JetSet italienne avec la Portofino.

- V8, biturbo, essence, 3'855 cm^3
- 600 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 : 1'664 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'586 x 1'938 x 1'318
- Conso. mixte : 10.7 l./100 km
- CO_2 : 245 g/km
- dès CHF 226'575.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Sébastien Morand, DR

Il eut été judicieux de convier la presse dans la ville du même nom. Toutefois la météo de février sur la Riviera italienne, dans la province de Gênes pour être précis, peut s'avérer fort peu propice pour essayer un cabriolet.

Du coup, c'est dans les Pouilles, au sud de l'Italie, que le constructeur nous amène. Malheureusement, même ici, la météo fait des siennes et c'est par une journée pluvieuse et neigeuse, même si agrémentée de quelques rayons de soleil, que nous pouvons prendre en mains cette nouvelle Ferrari !

Esthétique

J'admets n'avoir pas vraiment été convaincu par la California, surtout par la toute première mouture lancée en 2009. Du coup, je vois l'arrivée de la Portofino presque comme une délivrance. Toutefois, lorsque je la découvre en photos à la fin de l'été passé, je reste une nouvelle fois sur ma faim. Je trouve l'auto presque trop banale. En même temps, pour faire de l'ombre aux SL, Continental GTC, 911 Cabrio, etc, un cheval cabré suffit qui fait tourner la tête à plus d'un ou plus d'une.

A présent, en ayant maintenant la Portofino sous mes yeux, je reçois une bonne claque, tant ses lignes sont belles. Vu la météo, les voitures ont toutes le toit fermé et je n'ai vraiment pas l'impression d'être face à une décapotable. Son dessin est un savant mélange d'élégance et de sportivité, mais surtout de cette

bestialité que dégage normalement une Ferrari. Telle une athlète de marathon, la Portofino affiche ses ambitions “Grand Tourisme” tout en montrant sa musculature très dynamique. Pas de doute, c’est bel et bien une Ferrari, elle est plus proche de l’identité des autres modèles de la marque que ne l’était la California à son époque.

Aussi bien l’avant que l’arrière ont été redessinés pour accentuer ses liens avec ses sœurs, je pense principalement à la GTC4 Lusso, la GTC4Lusso T et à la 812 Superfast, mais également pour que la voiture soit identifiable immédiatement comme une Ferrari. Objectif annoncé par la marque : rendre la Portofino extrêmement sportive avec le toit en place et résolument désirable une fois ce dernier replié. A mon goût, l’exercice est un sans-faute, bravo à l’équipe du design. Ses membres ont d’ailleurs puisé leur inspiration auprès d’une illustre ancêtre, la Daytona et, même si je n’avais pas fait le rapprochement au préalable, je commence à remarquer les similitudes.

Pour revenir sur le toit rétractable (RHT), son fonctionnement et sa conception

sont entièrement nouveaux. Grâce à cela, l’espace à bord, principalement pour les passagers arrière, et le coffre gagnent en capacité. Dans la malle arrière, on peut par exemple loger deux bagages cabine lorsque le toit est ouvert et trois lorsqu’il est fermé. Quant aux places arrière, elles restent extrêmement restreintes, notamment si le conducteur fait 1m80 ou plus. A noter encore que le toit s’ouvre et se ferme en 14 secondes jusqu’à une vitesse de 40 km/h.

Concernant l’habitacle, lui aussi est totalement nouveau et là encore cela permet d’améliorer l’espace disponible. La présentation reprend ce qu’on retrouve déjà dans les autres modèles récents de la marque, tout en amenant une touche d’élégance non négligeable. Je remarque surtout que le tout nouveau système infodivertissement qui fait un bond en avant en termes de modernité. Ce n’était pas difficile me direz-vous ! Les différentes commandes tombent parfaitement sous la main, et la quasi-totalité est orientée vers le pilote. Le copilote n’a cependant pas été oublié avec un petit écran placé face à lui qui permet d’afficher différentes informations comme par exemple la vitesse, le régime moteur mais aussi le réglage du manettino.

Je pourrais encore continuer longtemps à parler de l’intérieur et de l’extérieur de cette Portofino, mais on va en garder un peu pour un essai complet que l’équipe de Wheels And You se réjouit de faire prochainement avec, si possible, une météo plus adéquate afin de profiter pleinement de cette belle italienne.

Sous le capot

Tout comme la California T, la Portofino est équipée d'un V8 turbo. Ce dernier, issu du moteur qui a remporté le prix " International Engine of Year " en 2016 et 2017, développe 600 ch à 7'250 t/min pour un couple maximum de 760 Nm disponible entre 3'000 et 5'250 t/min. C'est 40 ch et 5 Nm de plus que la California T. Négligeable dans l'absolu, mais le but étant surtout d'améliorer l'efficacité de l'ensemble, ce qui permet ce gain, il aurait été dommage de s'en priver.

Même si la base est similaire, le V8 dont dispose la Portofino a donc subi bon nombre d'améliorations par rapport à celui de la California T. Par exemple, la conception de son échappement, qui comporte désormais moins de pièces, permet d'améliorer son efficience, mais également la sonorité. C'est une spécificité primordiale pour une Ferrari, notamment pour répondre au caractère sportif voulu pour la voiture, mais aussi à son utilisation plus fréquente qu'une 488 Spider par exemple. Ce timbre offre différentes gammes au gré de vos envies. Tout d'abord, au moment de démarrer la belle, il se montre relativement discret puis, en mode "Comfort", il chante une douce mélodie et lorsque l'on passe en "Sport", il s'exprime avec plus d'intensité. Ensuite, je vous laisse imaginer la symphonie qui envahit vos oreilles au moment de titiller la zone rouge, c'est un régal. Bien sûr, ce n'est pas aussi extravagant que les modèles plus sportifs de la marque, mais c'est bien normal au vu du segment sur lequel se positionne cette Portofino. A priori certains confrères ont trouvé sa musique presque un peu trop discrète. Pour ma part, je ne partage pas cet avis et j'aime beaucoup son chant. Tel celui des sirènes, il a su m'envoûter !

Avec un pareil cœur, la Portofino promet des performances époustouflantes. On n'en attendait pas moins de la part de Ferrari, avec notamment une vitesse de pointe supérieure à 320 km/h et un 0-100 km/h abattu en 3.5 secondes. Une fois les 100 km/h atteints, il vous faudra 34 mètres pour revenir à zéro et on peut

encore dire qu'en 10.8 secondes, la Portofino vous propulse de 0 à 200 km/h. Tout un programme et plutôt sexy je vous l'accorde. Reste qu'au vu de l'état des routes dans les Pouilles, un thermomètre qui ne dépasse pas les 5 degrés, la pluie et la neige, il va falloir rester raisonnable et ne pas tenter de vérifier ces valeurs.

Pas vraiment primordial lorsqu'on partage sa route avec une Ferrari, il faut encore relever que ce "nouveau" moteur V8 3.8 turbo se veut plus sobre et plus propre. Là encore, on ne manquera pas de jauger lors d'un essai complet s'il est envisageable de consommer seulement 10.7 l/100km en utilisation mixte, même si l'on peut déjà vous dire que ça sera difficile.

A nouveau, il y aurait des tas de choses à raconter sur la mécanique de cette Portofino, d'autant plus que lors de ces essais, nous avons la chance d'avoir avec nous un des ingénieurs motoristes en charge du projet. Français d'origine et travaillant à Maranello depuis 10 ans, Guillaume partage avec nous plein de détails sur le travail nécessaire à un tel développement, même lorsque l'on part d'une base connue. C'est vraiment très intéressant.

Au volant

Avant de vous partager mes impressions au volant de cette Portofino, je mentionnerai encore que l'objectif premier des équipes de Maranello a été la diminution du poids. Ce travail a été fait à tous les niveaux sans exception et le résultat a permis de gagner 80 kg sur la balance. Ce n'est pas rien !

Parfaitement installé aux commandes, je débute mon essai à rythme modéré. Si vous connaissez la région, vous savez ô combien l'état des routes laisse à désirer. Cependant, avec le manettino sur "Comfort", la Portofino nous emmène à bon port dans un bien-être sans faille. De surcroit, la voiture est facile à prendre en main, grâce notamment à la direction électrique (EPS – Electric Power Steering). C'est la première fois qu'une GT Ferrari est équipée d'un tel système. Bien évidemment cela apporte du confort et de la facilité en utilisation quotidienne,

cependant il me faut un léger temps d’adaptation. Je trouve que le ressenti de la route est péjoré. En tournant le manettino sur ” Sport “, le phénomène diminue. Néanmoins et logiquement, toutes les commandes sont bien plus réactives, notamment la boîte qui répond rapidement et brutalement (dans le bon sens du terme) à la moindre pression sur les palettes. Le déclenchement des assistances est également repoussé. Du coup, avec la météo qui nous accompagne, je reviens rapidement en “Comfort”.

Je traverse également plusieurs petits villages avec la boite en automatique, c’est déconcertant tant cette Portofino est douce. Finalement, ça serait une super voiture pour tous les jours ! D’ailleurs, c’est bien ce que Ferrari souhaite et c’est déjà ce qui a été constaté avec la California. Les clients en profitent largement plus (+150%) en comparaison des modèles plus sportifs et, pour rester dans les chiffres, ces mêmes clients annoncent utiliser les sièges arrière 30% du temps. Comme je vous le disais : un “super Daily” cette Portofino.

Quelques portions de notre parcours sont sèches, j’en profite pour basculer à nouveau en “Sport” et je lâche progressivement la cavalerie. L’efficacité et la sportivité sont bien présentes, l’auto se catapulte vers l’avant de manière impressionnante. Maintenant que je me suis habitué au feeling de direction, je constate avec quelle précision la voiture avale les virages. Prudence quand même, il fait froid, les relances soutenues avant la fin de courbe rappellent rapidement qu’il y a 600 chevaux sous le capot et qu’ils sont exclusivement distribués sur les roues arrière. Néanmoins, le comportement de l’auto n’est pas traitre, le déhanchement du train arrière reste maitrisable. Attention, je reste très humble, vous imaginez que ça ne serait pas aussi facile si j’avais le pied plus lourd.

Après une visite du magnifique village d'Alberobello, une surprise nous attend lorsqu'on récupère les voitures. La neige vient jouer les trouble-fête ! Voilà qui demande encore un peu plus de précaution. J'aborde donc la route du retour avec doigté et finesse. Reste que, malgré une monte pneumatique non adaptée, la Portofino sait faire face à cette situation inattendue. J'en viens à imaginer de réitérer l'expérience organisée lors de notre essai de la FF en 2012, à savoir emmener cette élégante italienne danser sur un circuit de neige. Pour cela, il faudrait bien évidemment des pneus adéquats et je suis sûr que l'exercice serait surprenant.

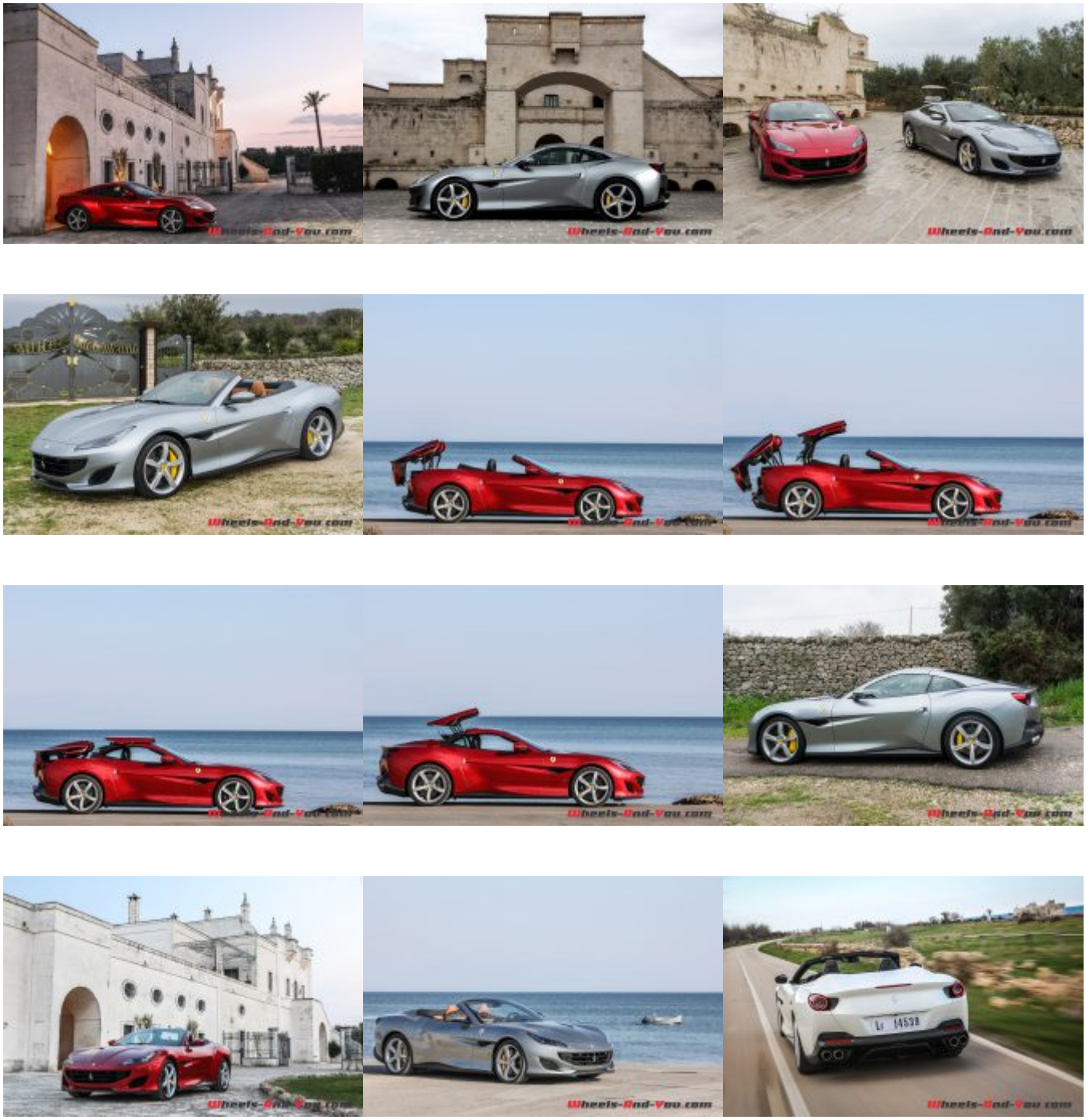
Nous redescendons vers le bord de mer, une pluie intense remplace la neige et il est déjà temps de ramener la voiture. Bien évidemment, j'aurais aimé une météo plus clémente afin d'exploiter un peu plus le tempérament de cette Portofino, mais de telles conditions permettent de démontrer à quel point cette nouvelle Ferrari sait s'adapter à toutes les conditions rencontrées.

Verdict

Si, à mes yeux, la California faisait un peu office de "vilain petit canard" dans la gamme Ferrari, l'arrivée de cette Portofino change clairement la donne. Véritable GT au tempérament très sportif, mais avant tout élégant cabriolet 4 places, ce savant mélange permet d'offrir une voiture sans véritable concurrence. Il y a bien une Aston Martin Vanquish S Volante qui pourrait venir lui faire de l'ombre, mais l'anglaise ne dispose pas d'un toit dur rétractable et je pense qu'elle est un peu

moins adaptée à une utilisation quasi quotidienne.

Reste le même souci à chaque fois dans ce segment automobile, la note n’est de loin pas à la portée de toutes les bourses. Pour la Portofino, cela débute à CHF 226’575.- et ça peut vite grimper bien plus haut si on se laisse enivrer par les options et les possibilités de personnalisation. Oui, c’est une somme, mais Ferrari est un mythe qui se doit de rester exclusif ! Il faut se faire à cette idée et c’est aussi pour cela que la magie du cheval cabré opère de plus de 70 ans !



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

Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour l’invitation aux essais presse de cette nouvelle Ferrari Portofino.

<u>A lire aussi</u>

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

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

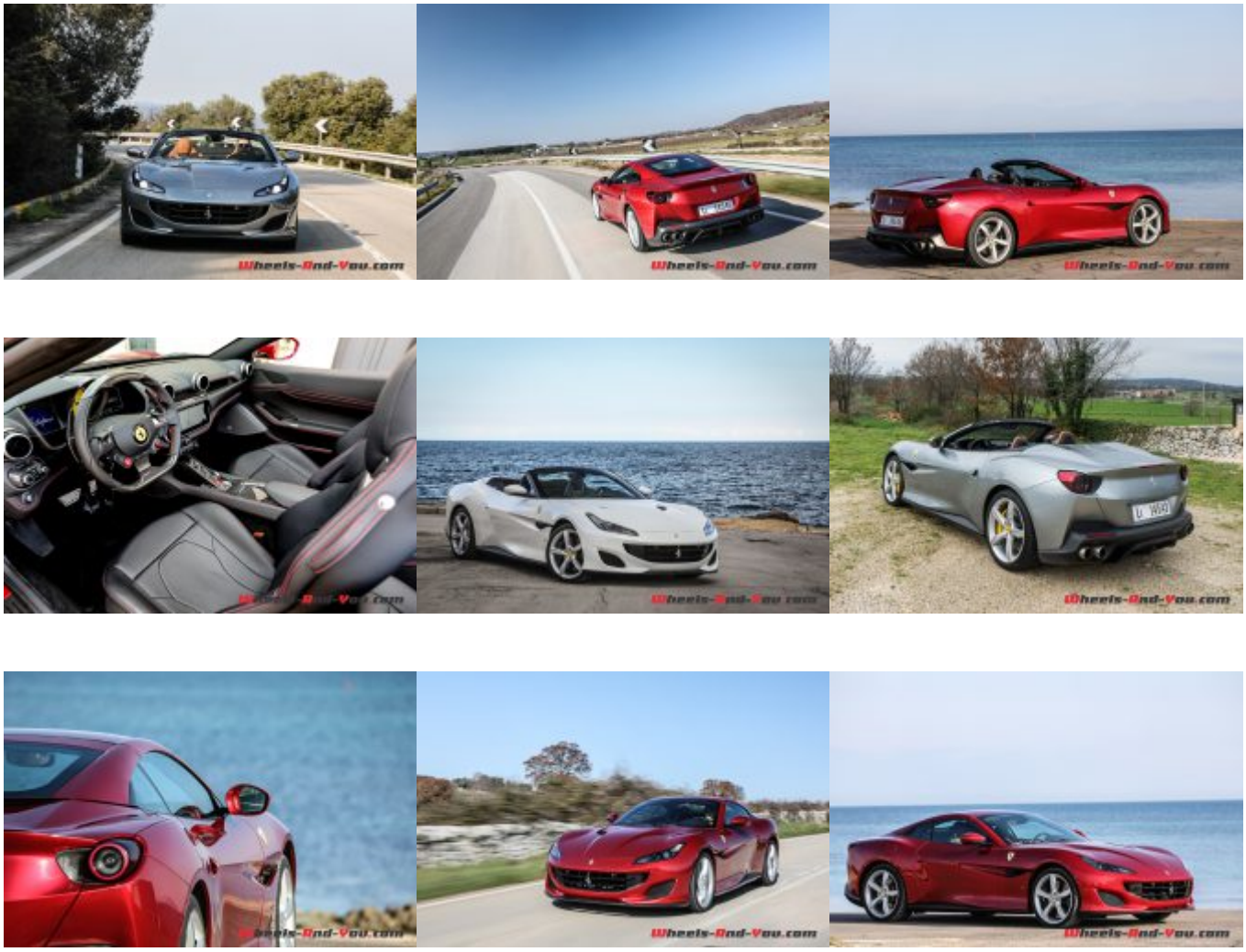
Nouveauté – Ferrari 458 Spider

Nouveauté – Ferrari Superamerica 45

Vente Bonhams – Quatre Ferrari de rêve !

Genève 2011 – Ferrari FF

Ferrari FF : la Ferrari à tout Faire!



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com