Essai – Ferrari Portofino M : Une évolution discrète

Nous vous avions présenté un premier contact avec la Portofino au début du mois de mars 2018. En septembre 2020, Ferrari annonçait une version M pour « Modificata ». Il s'agit d'une évolution relativement discrète de la « petite Ferrari » présentée trois ans plus tôt.

- V8, biturbo, essence, 3'855 cm^3
- 620 ch à 7'500 t/min
- 760 Nm de 3'000 à 5'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi. : 320 km/h
- 0 à 100 km/h : 3.4 sec.
- Poids : 1'664 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'594 x 1'938 x 1'318
- Conso. mesurée : 11.25 l/100 km
- CO_2 : 280 g/km (G)
- dès CHF 236'950.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Quand Ferrari annonce une voiture disponible pour un essai de trois jours, et bien

que je ne l’apprenne que la veille pour le lendemain, je n’hésite pas à immédiatement chambouler mon agenda pour me libérer. La voiture étant à Zoug, il me faut aller l’y chercher et la ramener le surlendemain. Mais l’effort en vaut la chandelle, ce n’est pas tous les jours qu’une Ferrari est proposée à l’essai.

A l’extérieur

Vous connaissez sans doute déjà tous la Portofino, la nouvelle GT de Ferrari qui remplace la California T depuis 2017. Il s’agit d’un coupé découvrable à toit rigide et moteur longitudinal avant. Ses dimensions sont celles de sa devancière : 4’594 mm de longueur, 1’938 mm de largeur et 1’318 mm de hauteur.

Pour cette évolution de la Portofino, les changements à l’extérieur sont discrets. Le principal consiste en une nouvelle face avant dont les deux entrées d’air latérales voient leurs dimensions augmentées. La belle nervure creuse qui traverse l’aile avant et la portière est prolongée dans le bouclier avant et naît désormais sous les blocs optiques. Le bouclier arrière évolue aussi quelque peu avec un design plus fluide que sur la première génération.

Il y a passablement de plastique noir (lame avant, bas de caisse, extracteur) dont le fini basique me paraît peu approprié à une auto de ce prix, toutefois ça devient de plus en plus fréquent même pour ce segment. Les remplacer par des éléments en carbone rehausse assurément l’esthétique, mais ces options représentent un investissement supplémentaire important.

A l'intérieur

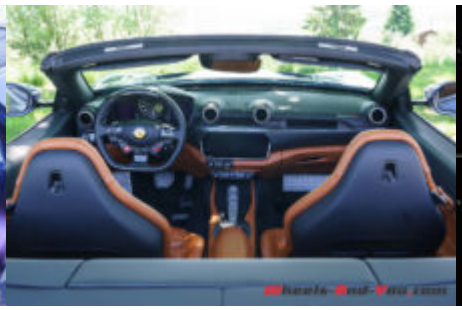
A l'intérieur, il n'y a pas beaucoup de différence et pour le tableau de bord, on retrouve l'imposant compte-tours au centre, avec fond noir sur notre voiture d'essai, entouré de deux écrans aux affichages paramétrables.

Découvrant cette Ferrari positionnée comme une GT sportive, j'avoue être un peu déçu par la finition et certains aspects de l'ergonomie. A mes yeux, si les habituels plastiques gris métallisé « passent » sur une berlinette vouée à la performance, c'est moins le cas sur une GT sensée procurer plus de confort et de laquelle j'attends une meilleure finition.

Le volant qui regroupe les principales commandes – démarreur – manettino (sélection des modes de conduite) – clignotants – essuie-glace – amortissement piloté – commande de phares – est agréable une fois qu'on s'y est habitué et les palettes de commande de boîte fixes sont ce qui se fait de mieux. En revanche, la commande de régulateur de vitesse, un bouton rotatif sur le tableau de bord à gauche du volant, n'est vraiment pas plaisant.

L'écran central semble dater un peu par rapport à certaines productions récentes. En revanche, j'apprécie les commandes de climatisation demeurées mécaniques qui offrent une ergonomie supérieure au tout digital.

Alors que la Portofino M est donnée pour quatre places, il va sans dire que les deux à l'arrière sont réservées à des enfants. Impossible pour ma carcasse de 1.80 m d'y prendre place, même en me contorsionnant. Une appellation 2+2 aurait été plus judicieuse.



Sous le capot

Le moteur de la Portofino M demeure celui de sa devancière comme celui de la GTC4 Lusso T : un V8 de 3’855 cm^3 à 32 soupapes et injection directe suralimenté par deux turbos.

Sa puissance gagne 20 ch par rapport à la Portofino et affiche désormais 620 ch (456 kW) à 7’500 t/min, soit à son régime maximum. Le couple identique est de 760 Nm entre 3’000 et 5’750 t/min. Les ratios sont assez éloquents puisqu’ils affichent la bagatelle de 161 ch/l et 197 Nm/l.

Le poids annoncé est de 1’664 kg, c’est environ 110 kg plus léger qu’une Aston Martin DB11 Volante, une bonne concurrente avec toutefois un esprit plus GT et moins sportif. Cela vaut à cette Portofino M un rapport poids/puissance de 2.8 kg/ch, soit 357 ch/tonne. Le rapport couple/poids atteint lui 437 Nm/tonne. Des valeurs qui suffisent à affoler les compteurs !

La boîte à vitesse automatique à double embrayage comporte maintenant 8 rapports alors que la transmission se fait via un pont autobloquant piloté aux roues arrière. Quant aux freins, ils consistent en des disques carbone-céramique de 390 mm avec étriers fixes 6 pistons à l’avant et de 360 mm avec étriers fixes 4 pistons à l’arrière.

Au volant

Pour mon retour sur la Côte Vaudoise, je me concocte un parcours traversant l'Emmenthal et la Gruyère. Il pleut à verse et je maintiens ainsi le manettino sur position « Normal ». Dans ce mode, la voiture est étonnamment confortable, avec des suspensions arrière aux débattements importants.

Dès les premiers tours de roues, la Portofino M s'avère plus affûtée que les California et California T que j'avais conduites, cela malgré un confort supérieur. L'auto, bien que plus grande, semble plus vive et dynamique que le modèle qu'elle remplace. L'efficacité du train avant est bluffante, même si je trouve que le volant ne remonte pas vraiment beaucoup d'informations.

Grâce à l'autobloquant et le débattement arrière important, la motricité est excellente, même sur chaussée mouillée. En mode Wet ou Normal, l'électronique intervient pour éviter toute glissade. Il me faut sélectionner le mode Sport pour rendre l'arrière plus mobile mais sans que l'électronique me laisse beaucoup plus de liberté. Même le mode Race limite l'angle de glisse et il me faut désactiver les assistances pour réellement percevoir l'équilibre châssis de l'auto. Et franchement, je suis étonné par la mise au point des ingénieurs Ferrari. Je ne réussis pas à prendre le train avant en défaut. La voiture se place en entrée sur les freins et le couple camionnesque ne rencontre aucune difficulté à entretenir la glisse, cela même sur route sèche. On se croirait presque dans une auto de course, tant les vocalises du V8 qui n'en finit pas d'accélérer sont grisantes.

Avec une puissance maximum à la zone rouge et un couple maximum dès 3'000 t/min, le moteur donne l'impression de pousser sans cesse, de ne jamais vouloir s'arrêter de monter dans les tours, le tout dans un son plutôt grave malgré le régime max de 7'500 t/min. Il pétarade à outrance en décélération, ce qui renforce l'ambiance sportive. Le temps de réponse des turbos est contenu et perceptible que lors de reprises en dessous de 2'500 t/min.

Seul le poids de la Portofino M me rappelle certaines limites physiques. Les freins ont beau être des carbones-céramiques de belle dimension, ils montrent leurs limites après quelques kilomètres de descente, à rythme très élevé certes. Ils conviendront bien évidemment à la très large majorité des acheteurs de cette auto qui, rappelons-le, est une GT et non une super sportive.

Sur les quelques 1’100 km de mon essai, la consommation s’élève à 11.25 l/100 km, ce que je trouve honorable pour une auto de cette puissance.

Verdict

Vous l’aurez compris, cette Portofino M fait honneur au cheval cabré par des performances de haut niveau. Reste qu’à mon avis, son positionnement est sujet à discussion. Pour une GT, j’attends une meilleure finition intérieure et une ergonomie plus aboutie. Comparée à une Aston Martin DB11 Volante, elle est véritablement en retrait sur la qualité perçue et le confort qu’elle propose.

Bien sûr, les amateurs Ferrari lui trouveront les qualités de ces défauts, avec une sportivité perçue supérieure à ses concurrentes anglaises ou allemandes. Mais rares seront ceux qui iront en track days avec une Portofino M. Reste que cette dernière rencontrera certainement un joli succès par son tarif plus abordable et les sensations typiquement Ferrari qu’elle procure.

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

Nos remerciements à Ferrari Central/East Europe GmbH pour le prêt de cette Ferrari Portofino M, ainsi qu’au garage Kessel à Zoug pour leur soutien logistique et à l’agence PR/TICULAR pour leur collaboration.

A lire aussi

Essai – Ferrari 812 Superfast : Diaboliquement super rapide

Essai – Ferrari GTC4 Lusso T : Familiale d’exception

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

Nouveauté – Ferrari 296 GTB

Nouveauté – Ferrari 812 Competizione et 812 Competizione A

Nouveauté – Ferrari SF90 Spider

Nouveauté – Ferrari Roma

Nouveauté – Ferrari F8 Spider

Nouveauté – Ferrari 812 GTS

Nouveauté – Ferrari SF90 Stradale

Nouveauté – Ferrari F8 Tributo

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!

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com

Wheels-And-Vou.com