

Ferrari California

Coup d'essai ou coup de maître?

Premier essai réalisé pour Formula Lease, nous attaquons fort avec cette California sur les routes environnantes de Weyersheim, en compagnie de Jean-Marc LEPAIN, responsable VO.

Coupons court à tout discours inutile : oui, la California est une vraie Ferrari! Il suffit de tourner la clef et d'enclencher le bouton de démarrage sur le volant pour s'en rendre compte.

L'injection directe (nouveau pour le constructeur) n'améliore pas que la consommation et donne immédiatement le ton avec un son très rauque, dont on profite beaucoup à l'extérieur ou toit ouvert, et c'est tant mieux.



Qui a dit qu'une Ferrari devait être rouge pour être belle?

rupture de charge, c'est-à-dire que le moteur entraîne les roues en permanence.

L'avantage est double : on peut changer de vitesse en courbe (où même n'importe quand) sans risquer de déséquilibrer la voiture, et le confort issu de l'absence d'à-coups est tout simplement fantastique.

Et oui, je vais parler de confort à propos d'une Ferrari. Car cette hérésie (pour les purs et durs, je rappelle : boîte auto, poids excessif, moteur avant, etc...) est aussi une vraie GT, capable de vous faire traverser la France sans vous démonter le dos, et sans avoir à choisir vos vêtements.

Sans compter les trésors supplémentaires de ce modèle, comme les écussons (obligatoires, mais toujours en option), et ce sublime intérieur tout cuir Cuio accompagné des splendides sièges Daytona. Ajoutés aux jantes de 20 pouces, qui appuient le caractère sportif, et au magnifique « **Griggio Siverstone** », nous sommes en présence d'un modèle sublime!

Voilà une Ferrari moderne, qui ne se contente pas que d'un moteur, qui jouit d'une vraie polyvalence, sans oublier de satisfaire le pilote qui sommeille en nous, et que le constructeur de Modène ne pouvait pas oublier. Complimenti, Maestro!



La plaque rappelant le titre constructeur F1 acquis en 2008, sur le cuir de la planche de bord.

Les envolées du V8 du 4.3 litres sont fabuleuses... La musique qui se dégage des échappements (leur dessin superposé confère à l'arrière un style très personnel) n'a d'égale que la force de la poussée qui augmente avec l'aiguille du compte tours.

Et c'est qu'elle ne s'arrête jamais (la poussée)! Autre nouveauté inaugurée par la California pour la marque au Cavallino, la **boîte à double embrayage**. Elle permet de changer de rapport instantanément, sans

Avec la California, ce qui m'a fait plaisir :

Tout!!! Rassurez-vous, je vais développer, mais absolument tout est source de plaisir avec La California. La ligne tout d'abord, succession de courbes toutes plus féminines que les autres, dictées par l'aérodynamique. Belle et efficace...

Le moteur évidemment, avec sa musique, sa souplesse et sa traditionnelle hargne.

Que dire de la boîte de vitesses : rapide, efficace, facile à prendre en mains, le top!

Et quand on sait que l'on peut profiter de tout ça tout au long de l'année, grâce au toit rigide, mais surtout aux beaux jours pour émoustiller tous les sens...

Je ne sais pas où est le paradis, mais j'aimerais y aller en California!

En résumé :

- > Première Ferrari Coupé Cabriolet
- > Première Ferrari avec un moteur à injection directe
- > Première Ferrari avec une boîte de vitesses double embrayage.
- > Polyvalence
- > Boîte de vitesse exceptionnelle
- > Moteur fantastique
- > Limitée en utilisation sportive extrême

Fiche Technique

Moteur	4.297 cm ³ - V8
Puissance	460 ch à 7.500 trs/min
Couple	485 Nm à 4.000 trs/min
Pneus	245/40/19-285/40/19
0-100 km/h	4.0 s
Reprises	80-120 : nm
V Max	310 km/h
Conso	Moyenne : 13.1 l/100km Urbaine : nc l/100km Extra-urbain : nc l/100km
Poids à vide	1.710 kg
Vol coffre	240/340 dm ³
Prix	149.900€ (modèle présenté)
Dim (L/l/h)	4.56/1.90/1.31