



Ferrari Purosangue

Ne l'appellez plus jamais «S..UV»!

Sans conteste la Ferrari la plus controversée de l'histoire, le *Purosangue* concentre tout ce qui, de prime abord, rebuterait tout puriste de la marque. Or, bien que surélevé, doté de quatre portes et quatre roues motrices, il ne renie en rien l'essence de la marque. Essai vérité.

René Magritte et sa pipe ont fait des émules du côté de Maranello: «Ceci n'est pas un SUV» pourrait aisément figurer en légende du *Purosangue*, l'esprit lubrique en moins. Les communi-

cants de la marque usent de subterfuges et parlent d'une «voiture de sport surélevée, quatre portes et quatre places». Soit. Dans les faits, le *Purosangue* remplace la GTC4Lusso qui, dans la foulée de la FF, se

destinait à un usage familial ou occasionnellement familial. Mais dans la volonté de Ferrari de proposer un modèle pour chaque *ferrarista*, et dans le cas d'espèce vraiment les familles, il faut y voir une ►



Bien que surélevé, le *Purosangue* est doté de quatre portes et quatre roues motrices, et il ne renie en rien l'essence de la marque.

évolution logique de la lignée des Ferrari 2+2, voulue par Enzo lui-même, et inaugurée en 1960 avec la 250 GTE.

S... ans concurrence

Ferrari a imaginé «un véhicule à part, qui inaugure un nouveau segment» selon les ingénieurs. Il est vrai que ces dernières années, les super-SUV ont fleuri dans les gammes de Porsche, Bentley, Audi, Lamborghini, BMW, et autres Mercedes-AMG, défiant la physique à coups de puces et de puissance herculéenne greffées sur une base de SUV familial autrement plus placide. Seul le DBX d'Aston Martin se rapprocherait du *Purosangue*, par certains aspects, dans la philosophie de sa conception.

Ferrari dote donc son dernier-né de quatre portes, une première historique pour la marque, et quatre places «seulement». Sous l'interminable capot se terre un V12 de 6,5 l et 725 ch/716 Nm, renvoyé au maximum vers le centre de l'auto. Tellement reculé qu'on se demande d'ailleurs comment il ne brûle pas les pieds des occupants. La boîte de vitesses double-embayage et 8 rapports

prend place sur l'essieu arrière tandis qu'est reconduite l'architecture de la GTC4Lusso faite d'une «boîte de vitesses» à l'avant du V12 pour actionner les roues antérieures. Oubliez le tout-terrain, la traction intégrale est là pour parfaire la motricité lorsque nécessaire. Le reste du temps, le *Purosangue* est une pure propulsion à l'architecture typique d'une supercar à moteur avant.

S... pacieux et pratique

Deux portes suicides, à assistance électrique, permettent d'accéder aux places arrière. Les passagers y trouveront deux fauteuils au confort similaire aux places avant et de la place en suffisance. Au-dessus d'eux, on choisira entre un toit monocoque en carbone ou une version vitrée, non-ouvrable, mais électrochrome pouvant s'assombrir à l'envi afin de moduler l'intensité du bain de lumière extérieure.

Le pilote et son copilote font face à une planche de bord au dessin symétrique et à l'interface inédite. Point d'écran central, mais une kyrielle de commandes tactiles. Notez que le système de navigation brille

par son absence. En contrepartie, il faudra coupler son téléphone à l'interface Android Auto ou Apple CarPlay et utiliser une app GPS en se contentant de l'affichage ad hoc dans l'instrumentation. Nous avons déjà rencontré cette interface sur la Roma (voir Contact! de mai 2022), fastidieux à l'utilisation nécessitant de naviguer au moyen des pads tactiles sur les branches du volant et de quitter la route des yeux. Malheureusement, l'intégration des interfaces Android et Apple ne permet visiblement pas une répllication sur un second écran, en l'occurrence celui de 10,2 pouces qui fait face au passager.

Le hayon s'ouvre sur un coffre qui émerge à 475 l. C'est honnête, ce d'autant que l'ouverture et la forme intérieure de la malle ne sont pas trop tarabiscotées. Pour plus d'espace, les dossiers des sièges se rabattent et la plage arrière vient se ranger astucieusement sous le plancher du coffre. Ferrari propose en outre divers accessoires optionnels, tels que l'habituel set de bagages, ainsi que les supports pour le transport des skis ou des vélos.

S... onore

Forcément, qui dit V12 atmosphérique dit vocalises mécaniques de haute tenue. Ferrari a particulièrement soigné le rendu sonore de son engin, compte tenu des règles actuelles de dépollution, imposant catalyseurs et autres filtres qui ont tendance à étouffer le son d'un moteur. Tantôt murmurante, tantôt tonitruante, mais sans jamais verser dans l'artificialité, la bande-son du V12 garde des accents naturels, savant mélange de rondeur et aiguës stridentes.

La mélodie du moteur transparait bien évidemment dans l'habitacle, toujours de manière finement mesurée. Mais pour ceux enclins à plus de quiétude, le *Purosangue* bénéficie du savoir-faire des ingénieurs du son allemands de Burmester, qui lui ont concocté une hifi, livrée de série, de 1400 W et 21 haut-parleurs.

S... spectaculaire

Inutile de tourner bien longtemps autour du pot. Le *Purosangue* est une Ferrari, une vraie. La souplesse de son moteur permet d'évo-

QUATRE ROUES

luer paisiblement sur le couple, dont 80% des 716 Nm sont disponibles en dessous de 2000 tr/min déjà. Il suffit d'empoigner les palettes, choisir l'un des modes adhoc du Manettino et adopter une conduite plus agressive pour que la quintessence du *Purosangue* se révèle. Rapide, direct, étonnamment agile dans les enchaînements, notre référentiel «SUV» en prend sérieusement pour son grade. Qui plus est, mené à bon train dans les épingles, le *Pursang* nous gratifie de magnifiques glissements du train arrière parfaitement maîtrisables. Mais qu'est-ce que c'est que cet engin?

Outre une répartition idéale des masses grâce à son architecture transaxiale, la botte secrète du *Purosangue* est son amortissement. Il s'agit d'un système électro-mécanique inédit et prodigieux. Pour faire simple, sur chaque roue un moteur électrique

48 V module la compression et le rebond de l'amortisseur en temps réel et de manière imperceptible, si ce n'est l'efficacité de la tenue de cap au ressenti parfaitement naturel qui en résulte. Du coup, le *Purosangue* se passe des barres antirollis actives dont tous les autres super-SUV se dotent.

On a beau chercher, les défauts sont difficiles à trouver: un gabarit difficile à placer sur les routes étroites? Peut-être. Une souveraineté moins évidente sur les chaussées dégradées à faible vitesse? Aussi, mais bon... la perfection existe-t-elle?

S... alé

La précaution avec laquelle Ferrari positionne son *Purosangue*, le fait que sa production soit volontairement limitée à 20%

de la production annuelle totale de tous les modèles et le prix de base élitiste, 409'000.- francs, donnent l'impression que Maranello peine encore à assumer son petit dernier. Or, dans «SUV», le «S» veut dire «Sport». Et au terme de cet essai, s'il y a un seul de ces engins surélevés à mériter ce qualificatif, c'est bien le *Purosangue*. Respect! ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations



**VOUS
VENDEZ
VOTRE
VOITURE ?**



**ÉVITEZ TOUS LES SOUCIS ET
RECEVEZ LE MEILLEUR PRIX**

LES 2 OPTIONS AU CHOIX :

- 👁️ DIFFUSION D'UNE ANNONCE ONLINE
OU
- 👁️ RACHAT IMMÉDIAT SOUS 24 HEURES

*Je gère tout le processus de vente,
en votre nom et en toute transparence !*



OLIVIER LASZCZUK
079 431 66 61
AUTO@ZCZ-CONSEIL.CH

Pour plus d'information, visitez notre site web !
www.charlysbikestore.ch



Le premier magasin de
e-bikes 100% suisses !

Charly vous offre une subvention de **100.- CHF** et **4 ans de garantie** sur tous les **e-bikes Tour de Suisse** et **Cresta !**



📍 Rue de Lausanne 143, 1202 Genève

Retrouvez nous sur nos réseaux sociaux !

✉️ info@charlysbikestore.ch

📷 [charlysbikestore](https://www.instagram.com/charlysbikestore)

☎️ +41 (0) 22 779 10 20

f [Charly's Bike Store](https://www.facebook.com/Charly's-Bike-Store)