

Ferrari 12Cilindri

Ode au V12

La présentation d'une nouvelle Ferrari V12 est toujours un événement. A l'ère de l'électrification tous azimuts, cette architecture moteur de plus en plus rare confine à un graal absolu chargé des symboles de l'automobile d'exception que sont les performances, l'exclusivité et l'émotion. Voici la Ferrari 12Cilindri (*dodici cilindri*).



Une petite merveille... enfin dévoilée au public impatient.



De symboles et d'émotions, la présentation régionale de la Ferrari 12Cilindri, organisée par Modena Cars – le concessionnaire officiel Ferrari pour Genève et ses environs – en était chargée. A commencer par le théâtre des festivités: le ranch de Corinna et Gina Schumacher, situé à Givrins/VD. Est-il besoin de rappeler les pages légendaires de l'histoire récente des sports mécaniques qui lient indéfectiblement la famille Schumacher à la marque au cheval cabré? C'est au cours d'une soirée exclusive, devant un parterre de 250 invités, que Gino Forgiione, directeur de Modena Cars, a levé le voile sur la 12Cilindri, la GT qui coiffe désormais la gamme Ferrari.

Hommage aux racines

Ferrari est indissociable de V12. Enzo Ferrari a érigé cette architecture en religion, la jugeant parfaite pour la compétition et la route. Depuis la 125 S de 1947 jusqu'à nos jours, les bolides animés du V12 Ferrari constituent l'épine dorsale de la marque. Les 250 GT et GTO, 365 Daytona et plus

récemment les 550 Maranello et 812 Superfast ont posé les jalons puis repoussé les limites à chaque fois précédemment imaginées infranchissables, tant pour la technique que le design. La 12Cilindri, par son nom et sa conception, incarne cette descendance et se pose en manifeste de l'héritage inestimable d'une lignée de modèles dont seul Ferrari a le secret. Et pour ne rien gâcher, la marque de Maranello double la mise puisque le coupé et sa variante décapotable sont, pour la première fois sur un modèle V12, présentés en même temps.

La forme et la fonction

Si les lignes modernes de la 12Cilindri présentent une évolution stylistique notable par rapport à la 812 Superfast qu'elle remplace, on ne peut s'empêcher d'y apercevoir quelques clins d'œil ou un hommage appuyé, c'est selon, à la 365 Daytona de 1968. Outre la face avant qui intègre un bandeau rappelant son aïeule, la 12Cilindri s'articule autour de proportions idéales, faites d'un long capot, d'un habitacle reculé au maximum et d'un profil arrière «fastback»

légèrement tronqué. Ces codes immuables sont mâtinés d'une modernité évidente au travers des optiques et la lunette arrière en «aile delta». Le style est élégant, simple sans pour autant renier l'efficacité aérodynamique qui se matérialise par des volets mobiles au sommet de chaque aile. Les deux éléments bougent de manière automatique et solidaire entre 60 et 300 km/h et remplissent plusieurs fonctions: augmenter l'appui jusqu'à 50 kg à 250 km/h, favoriser la stabilité, optimiser la traînée aérodynamique ou servir d'aérofrein. Aussi bien les ouïes du capot que la forme des rétroviseurs ou les soubassements aux contours complexes remplissent eux aussi leur rôle dans la gestion des flux d'airs.

Monumentale

«12Cilindri» ou «12 cylindres» en français, c'est un nom qui s'érige en manifeste. Ferrari reste fidèle à la cathédrale mécanique atmosphérique, sans assistance électrifiée ni soufflante. D'une cylindrée de 6,5 litres, cette dernière version du V12 ne développe pas moins de 830 ch à 9250 tr/min



Une instrumentation parfaite.

et 678 Nm à 7250 tr/min, dont 80% sont disponibles dès 2500 tr/min. Le tout s'associe à une boîte de vitesses à double embrayage et 8 rapports. Cette puissance herculéenne se joue des 1560 kg (à sec) du Coupé, 1620 kg pour le Spider, tel un fétu de paille: 2,9 s pour foudroyer les 100 km/h, 7,9 s pour franchir les 200 km/h et pointer jusqu'à 340 km/h.

Le châssis de la 12Cilindri jouit d'une technologie de pointe: outre les dernières évolutions des systèmes de eDiff, SSC (Side Slip

Control), Ferrari introduit les roues arrière directrices à angle de braquage différencié pour optimiser la stabilité et la précision à haute vitesse ou augmenter l'agilité.

A l'intérieur, la 12Cilindri accueille deux occupants, chacun placé dans son alcôve tendue de cuir et Alcantara et agrémentée de carbone. Le conducteur bénéficie d'une instrumentation numérique de 15,6 pouces devant lui et d'un écran central tactile de 10,25". Le passager peut profiter d'un troisième écran de 8,8" dédié pour les fonc-

tions secondaires (et garder un œil sur la conduite du pilote). Partir à deux en week-end de grand tourisme ne devrait point poser de problème sur le plan logistique, le coffre de 270 litres est plutôt généreux. Notons enfin une sono de très haute volée signée Burmester, d'une puissance de 1600 W. Pour ceux que les vocalises du V12 ne sauront satisfaire... ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage
d'informations



LBX

HYBRIDE.
4x4.
10 ANS DE GARANTIE.

DÈS CHF 35 900.-
ESSAYEZ-LE MAINTENANT!



Emil Frey Genève Les Vernets
emilfrey.ch/vernets



LEXUS
EXPERIENCE AMAZING



Lexus LBX Impression Hybride FWD dès 35900.-, 136 ch (100 kW), Ø consommation 4.5l/100km, Ø émissions de CO₂ 102g/km, eff. éner. B. Modèle illustré: Lexus LBX Elegant Hybride AWD dès CHF 45400.-, 136 ch (100 kW), Ø consommation 4.8l/100km, Ø émissions de CO₂ 109g/km, eff. éner. B. Tous les prix indiqués sont des recommandations sans engagement et TVA incl. Garantie et assistance pendant 10 ans ou 185000 km à compter de la 1^{re} immatriculation (selon la première éventualité), activation lors du service, valable sur tous les véhicules Lexus. Informations détaillées sur [lexus.ch](https://www.lexus.ch).