



UNE STAR ACCESSIBLE

L'ARRIVÉE DE LA 458 A FAIT PLONGER SA COTE. AUJOURD'HUI, LA SULFUREUSE F430 SE L'OCCASION DE SE LAISSER TENTER ?

Si certains avaient trouvé la 360 un peu timide côté style et puissance, Ferrari a on ne peut mieux corrigé le tir avec la F430, en 2004. Évolution de la Modena, elle arbore une silhouette similaire mais très nettement virilisée avec force prises d'airs et détails empruntés à l'Enzo, comme les feux arrière. Sous le capot arrière, le V8, passant de 3,6 à 4,3 litres, gagne 90 ch (490 ch à 8 500 tr/min pour 465 Nm) ce qui permet une amélioration substantielle des performances : 315 km/h en pointe contre 295, 0 à 100 km/h en 4,0 sec contre 4,5 sec et ce, malgré un alourdissement de 160 kg, pour un total de 1 450 kg. Surtout, elle inaugure le fameux manettino, qui permet de paramétrer à sa guise (5 modes) les réglages du moteur mais aussi de la boîte robotisée F1 (en option) et du châssis doté d'amortisseurs actifs. Résultat, une super sportive à l'efficacité absolument ravageuse, prodigue en informations et qui grimpe jusqu'à 9 000 tr/min dans un hurlement glorieux. Pour autant, la Ferrari, d'un confort et d'une

fonctionnalité (habitabilité, visibilité) bien étudiés, demeure tout à fait utilisable au quotidien. Mais quid de la fiabilité ? Quoique relativement peu contraignants (révision à 10 000 km puis tous les 20 000 km), les frais d'entretien demeurent ceux d'une Ferrari, donc élevés. En lui-même, le moteur – périphériques compris – fait preuve d'une très grande robustesse, tout comme la boîte de vitesses manuelle. En revanche, la transmission F1 connaît quelques soucis de durité haute pression, dont le sertissage casse parfois. Du coup, les rapports ne passent plus et une flaque d'huile apparaît sous la voiture. Plus fréquemment, un des silentblochs du moteur, situé au niveau de la boîte, se rompt. Du coup, tout l'ensemble mécanique s'affaisse, et les sorties d'échappement viennent toucher et détériorer le bouclier arrière. Notons également que les deux pattes qui tiennent les sorties d'échappement en sortie des collecteurs, de chaque côté du V8, en amont du silencieux se fissurent. Conséquence, l'échappement n'est plus maintenu ce qui, à la longue, déforme le collecteur. On peut traquer visuellement

à travers la grille triangulaire du diffuseur. Par ailleurs, le collecteur contient en plus un pré-catalyseur qui, en s'usant, crée une fine poussière blanche. Au lever de pied, le moteur aspire cette poudre qui peut l'endommager : il faut donc s'assurer avant achat que les collecteurs ont bien été changés. Côté suspension, les rotules du train avant prennent parfois du jeu dès 12 000 km (gare aux trottoirs), mais les amortisseurs affichent une résistance impressionnante. Dans l'habitacle, on relève fréquemment une usure prématurée du revêtement en cuir sur le côté gauche du bas du siège conducteur. Sensibles également, certains revêtements en plastique, notamment ceux des boutons de commande.

Endurants, les freins ne posent pas de problèmes mais nous vous conseillons d'opter pour un exemplaire doté de disques en acier, bien moins onéreux à changer que les éléments en carbone-céramique. L'usure de ces derniers est déterminée par un calculateur, aussi demander à Ferrari d'examiner la voiture convoitée à l'ordinateur SD3 s'avère-t-il judicieux.

FERRARI F430

PRIX DES PIÈCES (PRIX INDICATIFS TTC)

Révision (à 10 000 km puis tous les 20 000 km ou tous les ans)	de 900 à 1 900 €
Pneu Michelin Pilot Sport 225/35 R19 (AV)	250 €
Pneu Michelin Pilot Sport 285/35 R19 (AR)	400 €
Disque avant	2 521 € (CCM), 325 € (acier)
Disque arrière	2 556 € (CCM), 276 € (acier)
Plaquette avant	711 € (CCM), 303 € (acier)
Plaquette arrière	668 € (CCM), 276 € (acier)
Collecteur	2 674 €
Embrayage (posé, avec volant-moteur)	5 000 €



Malgré sa silhouette radicale, la F430 offre une visibilité et une habitabilité qui la rendent facile au quotidien.



Ci-dessus : le manettino, servant à paramétrer mécanique et châssis, ne souffre d'aucune défaillance grâce à la fiabilité des systèmes électroniques.

DÉGOTE DÈS 75 000 €.

Ce système lit les boîtiers de la voiture (tous très fiables), et indique leur état mais aussi celui de l'embrayage. Ce dernier, s'il est respecté, tient facilement 50 000 km, valeur respectable pour ce type de véhicule. Sur un modèle dûment suivi en atelier, au moins une fois par an (factures indispensables), toutes les petites avaries que nous mentionnons auront été rectifiées et les mises à jours des boîtiers effectuées. Mieux vaut une F430 un peu chargée en kilomètres mais révisée régulièrement qu'une autre affichant moins de 10 000 km mais jamais entretenue. Il faut garder une chose à l'esprit : la F430 n'est pas conçue pour un usage circuit, qui engendre une hausse exponentielle de la température dans la baie moteur. Les sorties en piste fréquentes imposent de raccourcir les intervalles d'entretien, et exacerbent les faiblesses ci-dessus, qui resteraient presque inconnues en strict usage routier. Néanmoins, voici une mini supercar très robuste fondamentalement (d'autant que la distribution est assurée par une chaîne), et qui saura procurer des joies de conduites difficilement égalables. ■

S. S.



Ci-dessus de gauche à droite : cette mallette à outils est livrée d'origine. Examinez à travers l'ouverture triangulaire du diffuseur arrière l'état des pattes des silencieux. Ci-dessous : le bord du siège conducteur s'use prématurément (ici en 32 000 km).



Merci à Cyril Renaud-Perret, patron de Ready2Drive, société spécialisée dans la gestion de parcs de supercars, pour ses précieux conseils. Merci également à Noël Racing, spécialiste Ferrari près d'Aix-en-Provence. Prix aimablement fournis par Ferrari Gauduel, Lyon.