

Premier contact - Ferrari SF90 Stradale : Quand Maranello gave sa légende aux électrons...

Le constructeur italien avait déjà succombé à l'électrification avec sa supercar LaFerrari qui associe un V12 à un système électrique de récupération d'énergie inspiré de la Formule 1. Avec la SF90 Stradale, il passe un nouveau cap en proposant le premier véhicule hybride rechargeable de son histoire, en attendant une voiture 100% électrique d'ici 2025. La SF90 est également la Ferrari de série la plus puissante jamais produite et Wheels And You a pu en faire connaissance.



- V8, essence, turbo, PHEV, 3'990 cm³
- 1'000 ch à 7'500 t/min
- 800 Nm à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses double embrayage, 8 rap.
- Vitesse maxi. : 340 km/h
- 0 à 100 km/h : 2.5 sec.
- Poids : 1'570 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'710 x 1'972 x 1'186
- Conso. mixte : 6.1 l/100 km
- CO₂ : 154 g/km
- dès CHF 489'300.-

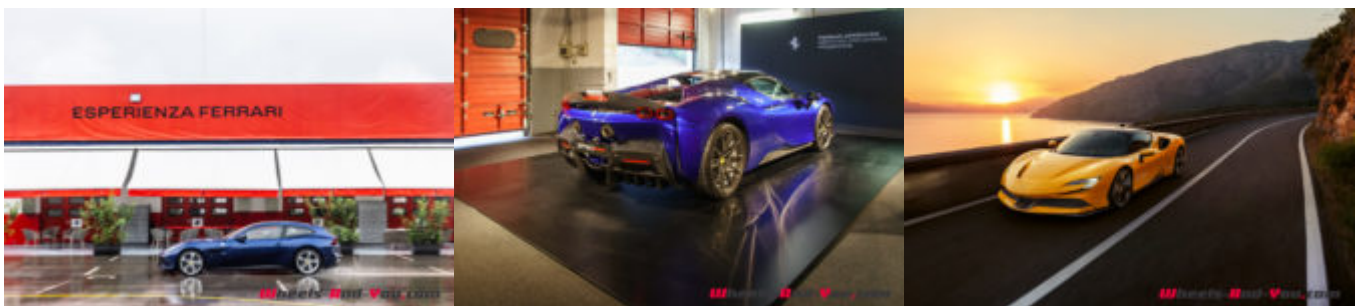
Texte : Sébastien Morand / Photos & vidéo : Sébastien Morand, DR

Pour l'occasion, Ferrari nous a convié en Italie, plus précisément au circuit de Varano, dans la région de Parme. Avant de parler de celle qui nous intéresse aujourd'hui, le constructeur nous a concocté tout un programme pour nous présenter le service *Ferrari Approved* qui consiste à proposer des voitures d'occasion certifiées selon une multitude de critères mis en place par l'usine. Ainsi, il est possible de garantir un niveau de qualité jusqu'à 14 ans après l'année de production du modèle, voire encore plus longtemps avec les services *Ferrari Premium* pour les autos ayant 10 à 20 ans ou *Ferrari Classiche* au-delà de 20 ans. Cette garantie *Ferrari Approved* est uniquement proposée sur des voitures vendues par un agent officiel et vise à permettre à un plus large éventail de clients de rentrer dans le monde merveilleux de la marque italienne, à l'instar de ceux qui font l'acquisition d'un modèle neuf. Les autos au bénéfice de ce label doivent être strictement d'origine et sont accompagnées par un dossier qui résume toute la vie de l'auto, avec son entretien mais aussi les éventuelles modifications officielles effectuées, comme par exemple de nouvelles jantes.

En complément des différents ateliers *Ferrari Approved* organisés pendant cette journée, nous pouvons prendre le volant d'un modèle d'occasion - pour ma part une GTC4 Lusso - afin d'arpenter les petites routes des environs du circuit. Totalement conquis par cette auto lors de ses débuts sous le nom FF puis lors de mon essai de la GTC4 Lusso T (V8, 2 roues motrices), je ne peux que confirmer le plaisir éprouvé en parcourant quelques kilomètres au volant de la déclinaison équipée du V12 et de 4 roues motrices et directrices. A mes yeux, il s'agit de la « Daily » ultime, qui permet de rouler au quotidien en Ferrari et cela quelles que soient les conditions météo. Dommage que mon budget ne me permette pas un tel plaisir.

Bon, tout cela est très intéressant mais j'avoue que le point d'orgue de ma venue en Italie, c'est bien la rencontre avec la SF90 Stradale. Lancée en 2019, l'italienne doit son nom au 90^{ème} anniversaire de la création de la Scuderia Ferrari, ainsi qu'à la Formule 1 de cette même année qui s'appelait déjà SF90. La terminologie Stradale désigne la version Coupé alors que la déclinaison

découvrable se nomme SF90 Spider.



Esthétique

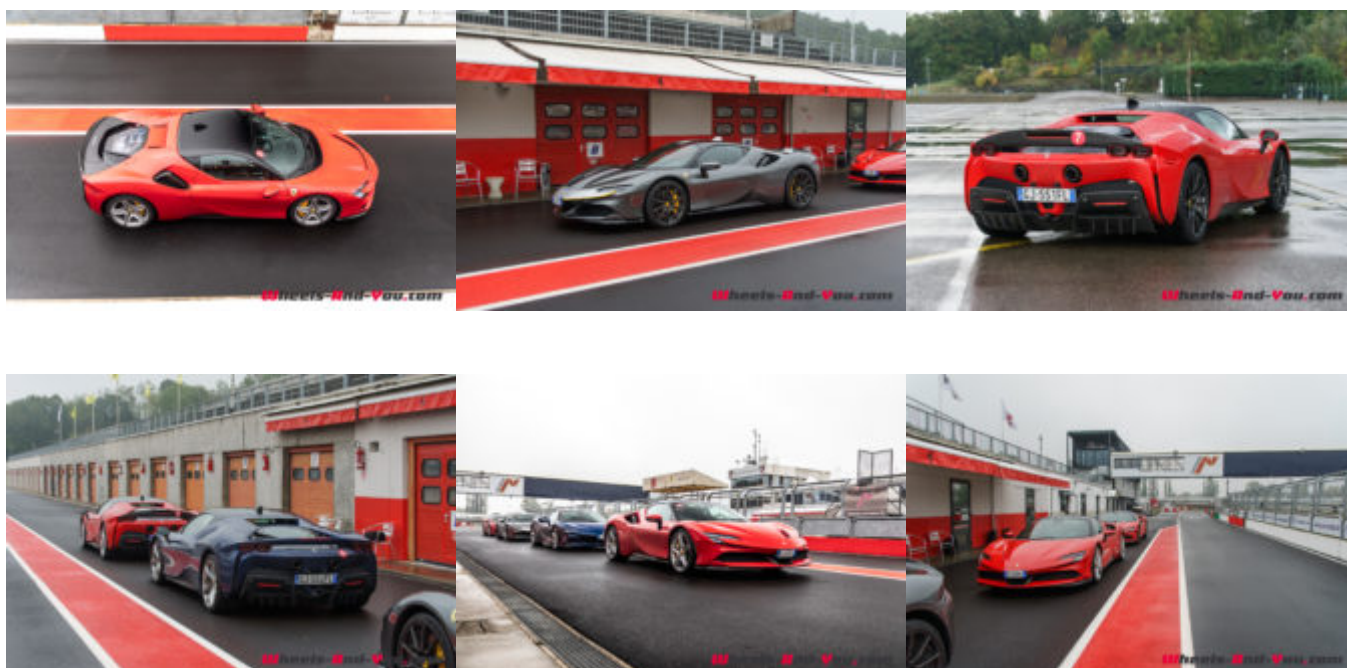
Le design de cette SF90 - et cela à tout point de vue - a été étudié pour atteindre un niveau de performances sans précédent. Les ingénieurs ont cherché à faire évoluer le concept de berlinette V8 à moteur central arrière, dont la dernière en date était la F8 Tributo, pour rejoindre les performances du segment supérieur, à savoir les supercars telles que la LaFerrari. Sur la piste de Fiorano, cette dernière est une seconde plus lente que la SF90 Stradale ; ça donne le ton pour celle qui se veut la première supercar Ferrari de série, un modèle dont la production n'est pas limitée.

L'avant de la SF90 est acéré, avec un bouclier plongeant sur le bitume et des phares au regard aiguisé. Les différentes entrées d'air et le dessin affuté de ce museau lui confère un dynamisme évident, ainsi qu'une allure très athlétique. L'effet est accentué avec une taille de guêpe et un habitacle compact qui se

rapproche véritablement d'un cockpit, de surcroît placé très en avant et très bas pour contribuer à l'abaissement du centre gravité. La partie arrière est plus imposante et sculptée à l'image d'un sportif de haut niveau. Sur la totalité de la carrosserie, on trouve une multitude d'éléments pour optimiser l'aérodynamisme, qui affirment la bestialité de l'engin autant que la double sortie d'échappement placée au milieu de sa poupe.

Il est difficile de vraiment exprimer le ressenti devant son look car tout est fait pour optimiser la performance. En m'attardant sur les détails, je trouve que cette robe un peu torturée manque tout de même un peu d'harmonie. Je ne mets pas en question l'excellence du travail et l'efficacité qui en résulte mais c'est quand même au détriment de l'élégance.

Pour réhausser encore un peu plus le niveau de sportivité, la SF90 peut être équipée du pack Assetto Fiorano dont dispose la voiture essayée. En plus des amortisseurs Multimatic dérivés de la compétition GT, plusieurs éléments sont réalisés en titane et en fibre de carbone, avec un gain de 30 kg sur la balance. C'est par exemple le cas pour l'aileron arrière qui génère 390 kg de portance négative à 250 km/h. La monte pneumatique, des Michelin Pilot Sport Cup2, est également spécifique mais elle n'est guère idéale pour cette première prise en main du missile sol-sol italien avec la météo pluvieuse et froide de cette journée.





En m'installant à bord de cette SF90 Stradale, je découvre que là aussi, tout est orienté vers la sportivité, avec par exemple de sublimes sièges baquet en carbone dont seul le strict minimum est habillé de cuir et d'alcantara. Alors que l'extérieur me laisse un peu dubitatif, je suis complètement conquis de l'ambiance proposée à l'intérieur.

Le tableau de bord est parfaitement orienté vers le pilote et la quasi-totalité des commandes se trouvent sur le volant, permettant de ne presque jamais avoir à le lâcher. L'ensemble compteur se présente sous la forme d'un écran 16 pouces au rendu très réussi. Petit bémol à mon goût, le volant intègre un pavé numérique tactile que je ne trouve pas très esthétique. Certes, il permet de regrouper plus de fonctions mais une fois éteint, ce n'est vraiment pas très beau.

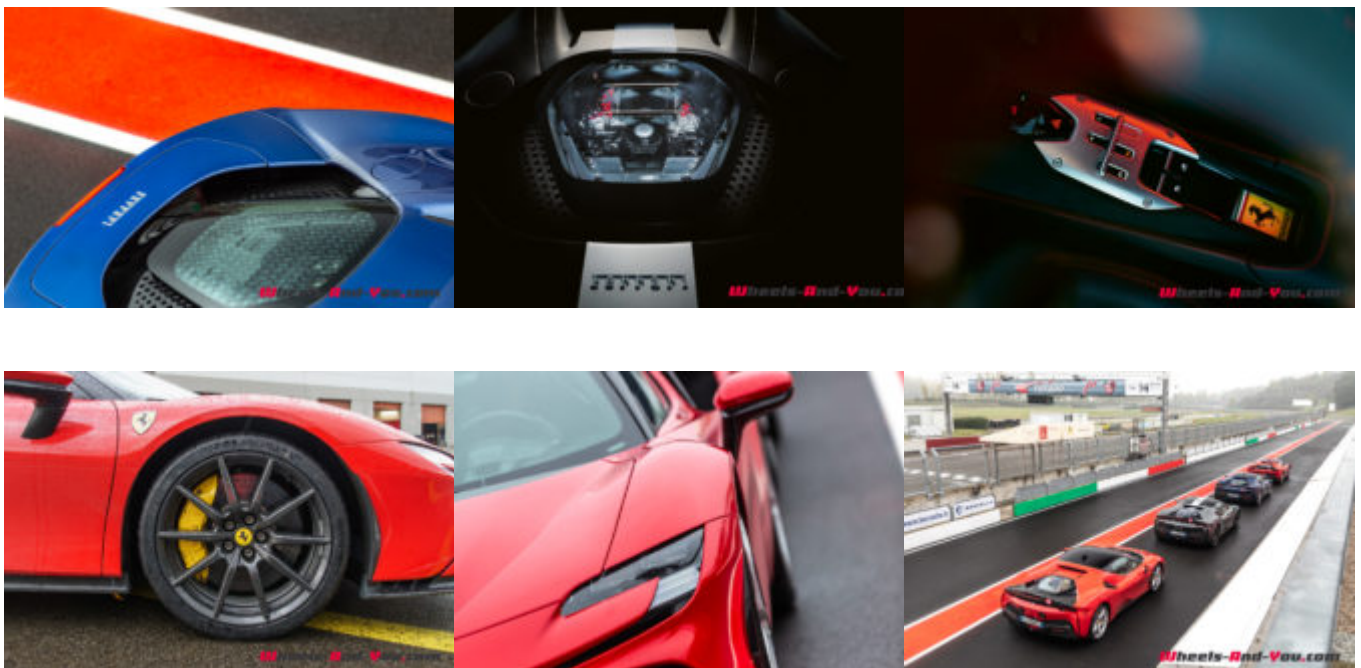


Sous le capot

La SF90 Stradale est donc la première Ferrari disposant d'une motorisation hybride rechargeable. L'ensemble se compose d'un V8 turbo de 780 ch et de trois moteurs électriques totalisant 162 kW (220 ch), soit pas moins de 1'000 ch et 800 Nm ! Deux moteurs électriques sont indépendants et situés sur l'essieu avant alors que le troisième est placé à l'arrière, entre le moteur thermique et la transmission. Cette dernière, totalement revue pour améliorer encore son efficacité, est à double embrayage et 8 rapports. La SF90 Stradale est donc la Ferrari de série la plus puissante jamais produite. Et pour la première fois de l'histoire du constructeur, c'est un V8 qui trône au sommet de la gamme.

Cette motorisation hybride propose quatre modes de gestion (eDrive, Hybride, Performance, Qualify) au travers du eManettino, un sélecteur au volant similaire au Manettino qui permet lui de gérer le comportement dynamique de l'auto (Wet, Sport, Race, CT-OFF). En mode « eDrive », la SF90 se déplace uniquement à l'aide de l'électricité et cela sur une distance maximum d'environ 25 km. En mode « Hybride », le système définit le mix optimal pour délivrer la puissance en utilisant ou non le moteur thermique alors qu'en mode « Performance », il priorise la charge de la batterie. En « Qualify », le mode ultime, la technologie tire le maximum de tous les moteurs, offrant ainsi la performance la plus élevée.

Difficile de tout expliquer ici mais la SF90 dispose d'une multitude d'autres systèmes à la pointe de la technologie pour lui permettre de culminer au sommet des voitures actuelles en matière de performances. Ferrari a vraiment été très loin avec cette auto et propose ainsi un modèle accessible au plus grand nombre, enfin exception faite de son tarif, avec des performances dignes d'une supercar ultra exclusive.



Au volant

Tout est prévu pour que cette rencontre me soit inoubliable, avec une auto aux caractéristiques incroyables, sur un circuit et avec le coaching d'un pilote de haut rang. Pour ma part, j'ai bénéficié des conseils d'Andrea Belicchi, un pilote à la grande expérience des compétition GT et qui a couru aux 24 Heures du Mans à maintes reprises, notamment avec Rebellion Racing, le team suisse qu'il n'est

plus nécessaire de présenter.

Un seul détail et pas des moindres vient entacher cette belle expérience : la météo. Mais on ne peut rien y faire. Ce n'est pas une simple petite pluie mais bel et bien des fortes précipitations qui détrempe la piste dont certains tronçons sont partiellement inondés. Je vous laisse imaginer ce que ça peut donner avec une voiture de 1'000 ch équipée de pneus semi-slicks...

En fait non, il est impossible de s'en rendre compte si on ne l'a pas vécu. Je peux vous garantir qu'après un premier tour en passager, je réalise que ça ne va pas être une mince affaire. Même mon coach trouve que garder le contrôle de la SF90 Stradale est vraiment compliqué dans ces conditions.

J'aborde donc les premiers tours de roue très humblement, adoptant un rythme très très raisonnable. On a quand même configuré la voiture en mode « Qualify » pour bénéficier de tout le potentiel moteur mais en conservant le manettino sur le mode « Wet », histoire de mettre tous les atouts et surtout les assistances de notre côté. Malgré cela, je constate vite l'excellence du châssis et la précision des trains roulants. La sonorité du V8 est également très sympathique et même avec le casque, je peux parfaitement en profiter. Tour après tour, sans tirer de trajectoires trop tendues et avec les recommandations d'Andrea, j'augmente gentiment la cadence. Je limite également les passages dans les stands, regroupant ainsi les sessions afin de garder les pneumatiques à bonne température. Cela me permet aussi de conserver ma concentration et de bien me rappeler l'état de l'asphalte tout au long du tracé pour appliquer une conduite plus sportive là où le grip est le meilleur.

Au final, je n'ai malheureusement pas pu découvrir tout le potentiel de cette SF90 Stradale mais même sur piste sèche, je ne suis pas sûr qu'une demi-journée à son volant permette d'assimiler autant de puissance pour le pilote novice que je suis. Mais c'est quand même intéressant de rouler dans de telles conditions car je perçois à quel point la voiture est aboutie, qu'avec son système à 4 roues motrices e-4WD permanent, elle est parfaitement utilisable même quand le temps n'est pas au beau, cela même si un second jeu de pneus avec un peu plus de profil que ceux des Pilot Sport Cup2 serait opportun.

Petite satisfaction personnelle, le feedback très positif d'Andrea au moment de quitter l'habitacle de la SF90 Stradale. Selon lui, j'ai abordé tout cela de la

meilleure manière possible et j'ai eu les bons réflexes lorsque la voiture tentait de prendre le dessus.

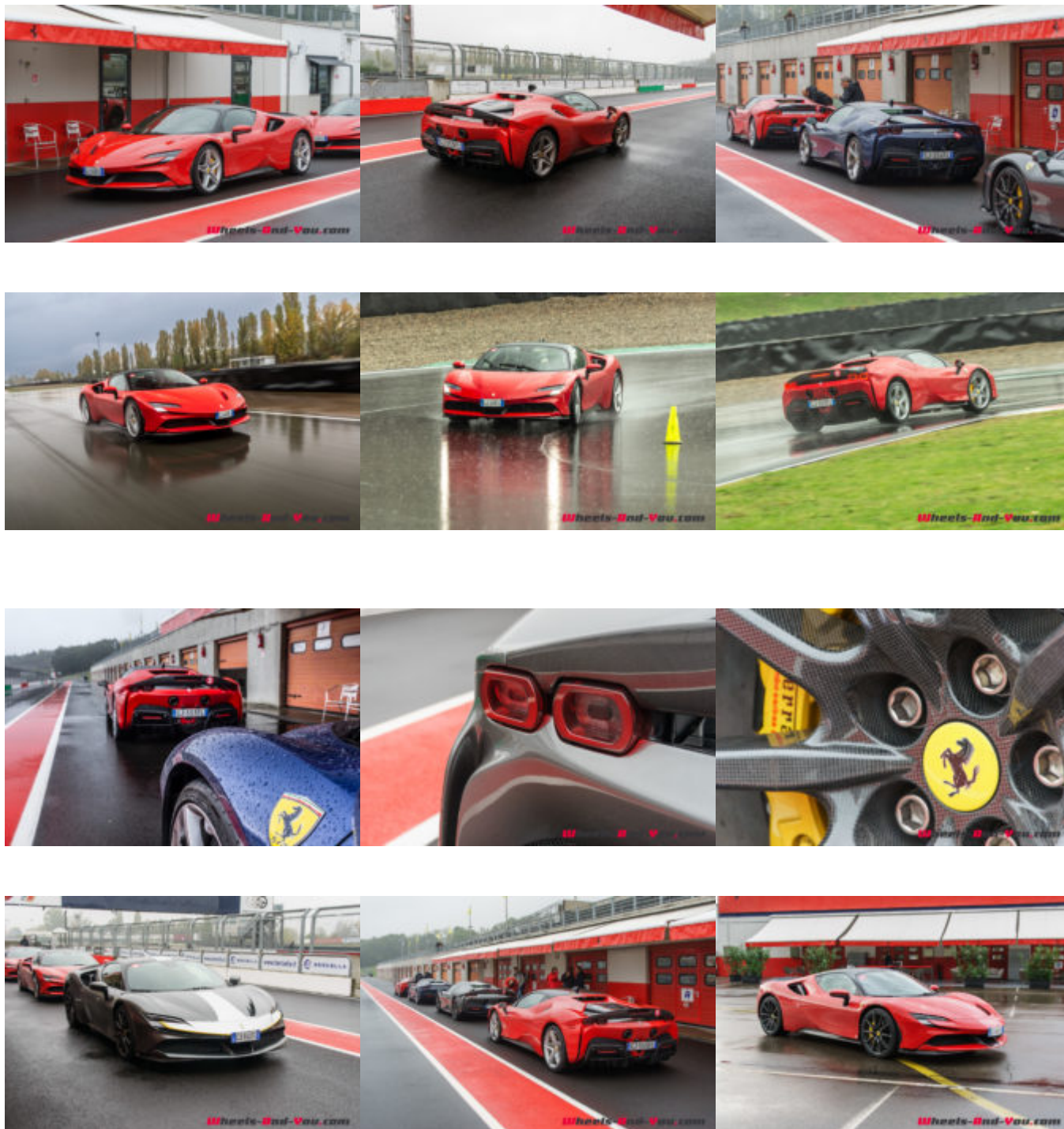


Verdict

Bien évidemment, je termine cette journée avec une légère frustration et j'espère avoir prochainement une nouvelle opportunité pour prendre le volant de la SF90 Stradale dans de meilleures conditions. Mais l'expérience restera un sacré souvenir.

Concernant la voiture, même si je ne suis toujours pas un grand adepte de son look, je ne peux que confirmer son invraisemblable potentiel et qu'une fois de plus, les ingénieurs de Maranello ont effectué un travail impressionnant. Certes, à CHF 489'300.- le ticket d'entrée, elle n'est de loin pas à la portée de toutes les bourses mais au regard des différentes supercars toutes marques confondues, ultra exclusives et bien plus chères, on peut presque dire que Ferrari œuvre pour la démocratisation de la très haute performance. D'accord, la démarche n'est

sans doute pas la plus politiquement correcte mais Ferrari continue dans la voie qui est la sienne depuis des décennies. Et je peux vous garantir que la passion pour les voitures badgées du cheval cabré est toujours ultra présente, en Italie plus que partout ailleurs mais bien au-delà de ses frontières.



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

Nos remerciements à Ferrari S.p.A. pour l'invitation aux essais presse de cette Ferrari SF90 Stradale, ainsi qu'à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.



A lire aussi

Essai - Ferrari Roma : Une GT à découvrir là où on ne l'attendait pas

Essai - Ferrari Portofino M : Une évolution discrète

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 SF90 XX Stradale & SF90 XX Spider

Nouveauté - Ferrari Roma Spider

Nouveauté - Ferrari Purosangue

Nouveauté - Ferrari 296 GTS

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

Wroom 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!

