

## Ferrari 296 GTS : la « petite » hybride

Après la SF90 que nous avons essayé dans sa version Spider, Ferrari lance sa petite sœur en quelque sorte, la 296 GTS. Le S pour découvrable : de quoi garantir un hiver vivifiant !

C'était en mai dernier alors que le film *Maverick* arrivait sur les écrans. Nous avons décidé (pour l'émission *Direct Auto* pour laquelle Nicolas Heidet travaille - N.D.L.R.) de nous rendre sur la piste de l'aéroport de Chateauroux (3,5 km de longueur) faire la course entre un avion à réaction et une Ferrari. L'avion étant un Fouga Magister de la patrouille Tranchant et la voiture, une [SF90 Spider](#) dont le moteur V8 associé aux moteurs électriques garantissent une puissance de 1 000 ch. Bien entendu, c'est l'avion qui a gagné sur la vitesse de pointe (plus de 750 km/h) alors que la voiture lancée à plus de 330 km/h est restée rivée au sol (alors que l'avion lui lève le nez à environ 210 km/h). Ferrari propose donc le modèle réduit de cette SF90. Du moins, ça c'est sur le papier car seulement 13 centimètres de longueur séparent ces deux voitures.

### Elle remplace la F8 Tributo

La 296 GTS doit son nom à la cylindrée de son moteur. Il s'agit d'un bloc V6 quasiment à plat (ouvert à 120°) aidé par un moteur électrique pour obtenir une puissance cumulée de 830 ch. Cette voiture hybride rechargeable est d'ailleurs la remplaçante de la Ferrari F8 Tributo. Imaginez que la firme de Maranello change ses modèles à un rythme assez élevé (environ tous les 5 ans). Visuellement, cette nouvelle Ferrari n'est pas aussi impressionnante que la SF90 ou encore la F8. Même si on la remarque forcément, cette nouvelle venue est plus sage que tous les modèles qui lui ont précédé. C'est d'ailleurs une généralité sur les voitures électriques ou hybrides, elles doivent visiblement être ultra lissées esthétiquement. Il suffit pour cela d'observer une McLaren Artura par rapport à une 570S pour s'apercevoir que la concurrence a également décidé de simplifier le style de ses petites supercars. Et pour avoir pris le temps d'en parler avec certains clients Ferrari ou McLaren, la majorité n'est pas vraiment satisfaite du chemin que prennent les constructeurs dans ce domaine...

### Intérieur proche de la Roma

Ferrari semble donc moins offensif dans son design, mais il faut tout de même saluer le travail effectué dans l'habitacle avec une fort belle présentation assez futuriste. Les écrans sont parfaitement intégrés. Il est toutefois bien dommage de faire disparaître physiquement le compte-tours central pour l'intégrer dans une dalle numérique. Pour le reste, on appréciera l'ambiance, sauf l'ergonomie du système d'info-divertissement dont la commande au volant n'est pas toujours suffisamment réactive. Juste derrière les sièges, très confortables au passage, on trouve un espace de rangement suffisamment grand pour y glisser des sacs de courses. Si la contenance du coffre avant n'a pas été annoncée par Ferrari, elle est assurément plus grande que la celle de la SF90. Petit appui sur le bas du volant pour démarrer et là... rien ! La voiture étant une hybride rechargeable, c'est le mode électrique qui démarre par défaut.

## De l'énergie à revendre

En ville, notre Ferrari peut, à l'instar de la SF90, parcourir 25 km et rouler jusqu'à 135 km/h sans pour autant avoir besoin d'utiliser le moteur thermique. Ce qui est appréciable, c'est que dès que le mode Sport est enclenché, la voiture recharge d'elle-même la batterie, si bien qu'il n'est absolument pas nécessaire de la brancher pour la recharger. Après, on a très vite envie d'entendre rugir le V6 (ou devrait-on presque parler d'un 6 cylindres à plat avec son angle à 120°). Dès le départ, il vous fait comprendre qu'il a de l'énergie à revendre et surtout une rage assez impressionnante. En fait, c'est très simple, le V8 de la F8 Tributo et de la SF90 semble moins rageur et moins aigu que notre nouveau bloc V6. Bref, un peu comme une Ferrari d'il y a quelques... décennies, ce moteur vous en met plein les oreilles et très honnêtement, ça fait tellement de bien ! Côté performances, il ne lui faut que 2,9 secondes pour afficher 100 km/h et sur le Circuit de la Fertée Gaucher, nous avons atteint les 200 km/h en bout de ligne droite en 7,3 secondes. À titre de comparaison, atteindre une telle vitesse, on peut déjà se dire que sous la barre des 10 secondes, on est face à une sportive exceptionnelle. Sauf qu'en prenant les faits, Porsche, Ferrari, Aston Martin ou encore McLaren (et bien d'autres) sont désormais tous capables d'être bien en dessous. L'arrivée des moteurs hybrides n'augmente pas pour autant cette tendance car le poids d'une voiture hybride compense la puissance globale face à une thermique (moins puissante, mais plus légère).

## Un peu plus de savoir-faire et d'expérience

Nous nous sommes donc lancés sur piste pour aller titiller un peu plus le tempérament bien affûté de notre 296 GTS. En mode Race, en débranchant toutes les aides au Magnetino, elle n'est pas vraiment évident à dompter. Il faut dire qu'entre le poids à gérer et surtout les 830 ch de puissance, sur route sèche, tout se passe bien, mais il suffit que la piste se soit pris une belle averse, les choses prennent une tout autre tournure. Il faut alors être humble avec le pied droit, sinon votre tour de manège aura tendance à se transformer en valse... Côté freinage, les disques en céramique/carbone livrés de série font parfaitement le job. Ce qui impressionne, c'est aussi la facilité avec laquelle on finit par prendre en main une voiture aussi puissante. Une chose est certaine, si elle ne se montre pas aussi facile à gérer qu'une F8 ou une 488, cette nouvelle génération de Ferrari demande un peu plus de savoir-faire et d'expérience. Ce qui est bien, c'est qu'en décidant de ne pas tout déconnecter, elle apporte déjà un plaisir fou à celles et ceux qui souhaitent s'offrir des sensations déjà ébouriffantes.

Alors bien entendu, il reste le côté tarif qui peut forcément rebuter la plupart d'entre nous et rendre surtout un rêve impossible à réaliser.