

LES **ÉCO** **AUTOMOBILE** INSPIRATIONS

Par Moulay Ahmed Belghiti

AVANT-PREMIÈRE

FACELIFT ULTIME POUR LE VOLVO XC60



MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

**STELLANTIS TESTE LA RECHARGE SOLAIRE
LÀ OÙ LES BORNES MANQUENT**

P. 23

FERRARI 296 GT MODIFICATA

LE LABORATOIRE PRIVÉ DE MARANELLO

P. 26

MONDIAL DE PARIS

Stellantis veut reprendre la main

Stellantis fera du Mondial de l'Automobile de Paris 2026 une vitrine stratégique. Le groupe annonce la présentation de neuf concept-cars, issus de huit marques, ainsi que plus de 60 véhicules exposés du 12 au 18 octobre à la Porte de Versailles. Alfa Romeo, Citroën, DS Automobiles, Fiat, Lancia, Leapmotor, Opel et Peugeot seront réunies dans le Hall 4. L'enjeu dépasse la simple présence en salon. Avec un stand de 5.340 m², présenté comme le plus grand de l'événement, Stellantis veut afficher une nouvelle séquence industrielle et commerciale, dans le prolongement de son plan stratégique FaSTLANe 2030. Le groupe mettra en avant une offre allant de la micromobilité urbaine aux modèles de long trajet, avec une diversité de motorisations pensée pour défendre la liberté de choix des clients. Le programme s'annonce dense. DS Automobiles présentera la DS N°7, disponible en hybride et en 100% électrique. Fiat dévoilera les Grizzly et Grizzly Fastback, tandis que Lancia fera revenir le nom



Gamma sur le segment des crossovers compacts. Leapmotor, partenaire chinois de Stellantis, exposera le B03, véhicule électrique du segment B, et le D19, SUV de nouvelle génération. Opel présentera la nouvelle Corsa GSE et le design définitif de sa monoplace de Formule E. Alfa Romeo exposera l'ensemble de sa gamme avec la 33 Stradale et le Spider Duetto, tandis que Citroën promet une surprise inspirée de l'un de ses modèles emblématiques. Peugeot mettra l'accent sur l'émotion et la sportivité, avec notamment l'HyperSquare, le concept Polygon, la 9X8 engagée en endurance et la nouvelle E-208 GTi.

CONCEPT-CAR

Volkswagen Mission Efficiency, l'électrique contre le gaspillage



Volkswagen présente Mission Efficiency, un concept électrique proche de la série conçu pour démontrer jusqu'où l'efficacité peut être poussée sans recourir à une technologie de laboratoire. Le prototype revendique un Cx de 0,158 et une consommation moyenne de 6,89 kWh aux 100 km hors pertes de recharge, des valeurs annoncées comme des records par le constructeur. Lors d'un trajet homologué entre Wolfsburg et Vienne, via la

Pologne et la République tchèque, le véhicule a parcouru 1.278 km avec une seule recharge, tout en conservant une autonomie résiduelle à l'arrivée. Basée sur la plateforme MEB+ de la future ID. Polo, Mission Efficiency sert surtout de vitrine technique. Aérodynamique, poids, toit solaire, matériaux recyclés et habitacle minimaliste y sont mis au service d'une idée simple. Dans l'électrique, l'autonomie ne dépend pas seulement de la taille de la batterie, mais aussi de chaque watt économisé.

VUL

Kia PV7, l'utilitaire électrique pensé comme outil de travail



Kia a dévoilé le PV7 à l'IAA Transportation 2026 de Hanovre. Deuxième modèle de sa gamme PBV 100% électrique après le PV5, ce véhicule vise les usages professionnels, de la livraison aux flottes, en passant par les navettes, les PME et le transport de passagers. Il sera lancé en Corée et en Europe en 2027. Proposé en

versions Cargo et Passenger, le PV7 repose sur l'architecture E-GMP.S, avec plancher plat, recharge 800V et autonomie pouvant dépasser 460 km en version Long Range Cargo selon le cycle WLTP. Kia ne vend donc pas seulement un fourgon électrique, mais un outil de travail connecté, pensé pour réduire les temps d'arrêt, suivre les flottes et s'adapter à différents métiers.



PLAN STRATÉGIQUE

McLaren succombe à la vague SUV

McLaren Automotive engage un investissement de 500 millions de livres pour renforcer ses activités au Royaume-Uni et préparer sa prochaine phase de croissance. Le programme, soutenu par son actionnaire L'IMAD, doit créer une organisation intégrée autour du design, de l'ingénierie, de la fabrication avancée et du développement véhicule. Le point le plus stratégique reste l'annonce d'un futur SUV de performance. Pour McLaren, longtemps identifié aux

supercars légères et radicales, cette arrivée dans une nouvelle catégorie marque un changement d'échelle. Le constructeur assure vouloir construire un portefeuille autour de la supercar, mais plus large et mieux segmenté. Ce virage devra toutefois être surveillé. Le SUV peut ouvrir de nouveaux volumes et fidéliser d'autres clients, mais McLaren devra préserver ce qui fait sa singularité : légèreté, performance et exclusivité. Le programme doit aussi soutenir au moins 1.000 emplois directs et indirects d'ici 2032.

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Stellantis teste la recharge solaire là où les bornes manquent

Stellantis lance au Maroc une expérimentation de station de recharge solaire autonome, installée au Motor Village Bouskoura, avec l'entreprise marocaine Solar Power. Le projet, développé dans le cadre du programme d'intrapreneuriat Star Up, vise à tester pendant un an une solution hors réseau capable d'alimenter des véhicules électriques, hybrides rechargeables et de micromobilité. Dans un pays où l'électrification avance plus vite que le maillage de recharge, ce pilote pose une vraie question de terrain. Comment amener l'énergie là où l'infrastructure classique reste insuffisante.

C'est sur ce terrain que Stellantis Maroc ouvre une expérimentation intéressante. Le groupe automobile teste une station de recharge solaire totalement autonome, opérationnelle au Motor Village Bouskoura, son siège marocain. Développée dans le cadre de Star Up, le programme d'intrapreneuriat du groupe, cette solution entre dans une phase pilote d'un an avec Solar Power, entreprise locale spécialisée dans les énergies renouvelables. L'initiative mérite d'être regardée pour ce qu'elle est. Non pas une réponse définitive au déficit de recharge, mais un test grandeur nature d'un modèle alternatif, pensé pour les zones où l'accès au réseau électrique ou aux bornes classiques reste limité.

UNE BORNE QUI NE DÉPEND PAS DU RÉSEAU

La station associe une ombrière photovoltaïque, un système de stockage d'énergie et quatre points de recharge en courant alternatif. Selon Stellantis, elle peut recharger jusqu'à huit véhicules hybrides rechargeables ou trois véhicules électriques par jour. Le dispositif repose aussi sur une logique d'économie circulaire, puisque le stockage utilise des batteries de micromobilité Stellantis réemployées. L'intérêt technique tient surtout à son autonomie. L'énergie solaire produite lorsque l'ensoleillement le permet est stockée pour rendre la recharge disponible de jour comme de nuit. Les bornes peuvent délivrer jusqu'à



Installée au Motor Village Bouskoura, la station de recharge solaire autonome de Stellantis teste un modèle hors réseau destiné aux zones où les infrastructures classiques restent limitées.



19 kW en courant alternatif, ce qui place le dispositif dans une logique de recharge lente ou intermédiaire, adaptée à des arrêts prolongés plutôt qu'à la recharge rapide sur grands axes. Cette précision est importante. Le projet ne vient pas concu-

LE MAROC COMME TERRAIN D'ESSAI

Le choix du Maroc n'est pas anodin. Le pays bénéficie d'un fort potentiel solaire, mais la recharge électrique reste encore concentrée autour de certains axes et

flexible qu'un raccordement classique. Stellantis présente d'ailleurs cette station comme une solution compacte, autonome et plug and play, ne nécessitant ni raccordement au réseau électrique ni autorisation. Sa vocation est de pouvoir être déployée rapidement dans les zones à fort ensoleillement, lorsque l'infrastructure habituelle est absente ou difficile à mettre en place. Le pilote de Bouskoura devra donc vérifier la promesse dans la durée. Une station solaire peut être séduisante sur le papier. Mais son intérêt réel dépendra de plusieurs paramètres concrets : le taux d'utilisation, la fiabilité, la maintenance, le coût d'exploitation, la résistance aux usages quotidiens et la capacité à fournir une recharge régulière selon les saisons.

UNE INNOVATION NÉE EN INTERNE

Le projet présente aussi une particularité. Il n'est pas uniquement porté comme une solution industrielle descendante. La station a été imaginée par un ingénieur de Stellantis basé au Maroc, dans le cadre de Star Up, le programme d'intrapreneuriat du groupe qui permet aux collaborateurs de transformer leurs idées en solutions commerciales évolutives. Ce point donne une dimension locale à l'expérimentation. L'idée ne part pas seulement d'un besoin global de transition énergétique. Elle vient aussi d'un constat de terrain, dans un marché où l'électrification ne peut avancer que si l'écosystème suit. Solar Power, partenaire de ce pilote, voit dans cette expérimentation un moyen de tester un modèle hors réseau dans les zones reculées ou mal desservies. Les résultats doivent orienter les décisions sur les lieux et les conditions d'un éventuel déploiement plus large dans la région.

UNE SOLUTION AU-DELÀ DE LA VOITURE

La station ne s'adresse pas uniquement aux voitures électriques et hybrides rechargeables. Elle intègre également deux prises domestiques standard de 230 V, destinées à des usages de micromobilité. Le document cite, notamment, le Fiat TRIS, qui peut être rechargé de 20% à 80% en environ quatre heures via l'une de ces prises. Cet élément élargit le sujet. Dans de nombreuses zones, la transition ne passera pas seulement par les voitures particulières. Elle concernera aussi les petits véhicules utilitaires électriques, la micromobilité, les sites professionnels et les usages de proximité. Une station autonome peut ainsi devenir un point d'énergie pour plusieurs formes de mobilité, pas seulement une borne automobile.

La voiture électrique ne se résume pas aux modèles lancés en showroom. Elle dépend aussi d'une question beaucoup plus concrète : où et comment la recharger ?

recharger les stations rapides nécessaires aux longs trajets. Il explore plutôt une autre famille d'usages, celle des sites où les véhicules stationnent suffisamment longtemps pour être rechargés sans urgence.

grandes zones urbaines. Pour des plateformes logistiques, des sites de travail isolés, des établissements hôteliers ou des communautés rurales, une solution autonome peut offrir une réponse plus

VOLVO

Facelift ultime pour le XC60



Découvert en avant-première à Göteborg, le nouveau Volvo XC60 affine son style sans rompre avec l'élégance discrète qui a fait son succès.

Présenté à Göteborg quasi simultanément avec les nouveaux XC40 mild hybrid et EX40 fully electric, le Volvo XC60 restylé porte un message différent. Avec ce facelift, Volvo ne cherche pas seulement à rafraîchir son SUV le plus vendu. La marque veut accompagner les clients qui regardent l'électrique avec intérêt, mais qui ne sont pas encore prêts à basculer totalement. Autonomie électrique étendue, design affiné, sécurité renforcée, écran central plus grand, Google Gemini et intérieur scandinave plus noble et plus sobre composent une évolution pensée comme une passerelle, pas comme une rupture.

Dans une industrie automobile qui pousse de plus en plus fort vers le tout électrique, Volvo sait qu'une partie de ses clients avance à un autre rythme.

Ils ne refusent pas l'électrification. Ils veulent simplement y entrer sans perdre leurs repères, sans dépendre immédiatement d'un réseau de recharge encore inégal selon les marchés, sans transformer chaque long trajet en calcul d'autonomie. Le XC60 restylé répond précisément à cette hésitation. Ce n'est pas un manifeste radical. C'est un modèle d'accompagnement. Une voiture qui modernise son style, renforce sa technologie et allonge sérieusement son rayon d'action électrique, tout en conservant la souplesse d'un hybride rechargeable.

UN FACELIFT QUI A UNE MISSION CLAIRE

Le XC60 occupe une place particulière chez Volvo. La marque le présente comme son modèle le plus vendu de tous les temps. Ce statut impose une évolution mesurée. Un best-seller ne se brusque pas. Il se fait progresser avec méthode, surtout lorsqu'il parle à une clientèle familiale, premium et attachée à la sécurité. C'est le sens de ce facelift. Volvo ne cherche pas à effacer le XC60 que ses clients connaissent. La marque le rend plus actuel, plus technologique, plus électrifié, mais sans rompre avec l'esprit qui a fait son succès. Ce choix est important. Le XC60 n'est pas là pour remplacer l'électrique pur. Il occupe l'espace entre deux mondes. Celui des

clients déjà prêts pour le full électrique, et celui de ceux qui veulent réduire l'usage du thermique sans renoncer à la liberté des longs trajets.

L'AUTONOMIE ÉLECTRIQUE CHANGE LA LECTURE DU PHEV

La principale nouveauté se trouve dans l'extension de l'autonomie électrique. Volvo introduit avec les XC60 et XC90 ses premiers hybrides rechargeables à longue autonomie pour les marchés européen et américain. Sur le XC60, l'offre comprend une version B5 essence mild hybrid et deux versions hybrides rechargeables longue autonomie, T6 et T8, toutes associées à une transmission intégrale. La version T6 AWD long-range plug-in hybrid revendique jusqu'à 200 km d'autonomie électrique sur une seule charge. Volvo précise que c'est deux fois et demie plus que la précédente génération hybride rechargeable. Ce n'est pas un détail technique. C'est ce qui change le contrat. Avec une autonomie électrique plus généreuse, le XC60 peut couvrir les trajets du quotidien en mode zéro émission locale, des déplacements domicile travail aux trajets scolaires, tout en gardant le moteur essence pour les escapades, les imprévus et les longues distances. La grande batterie intégrée dans le plancher et le moteur électrique plus puissant permettent cette progression, sans compromis annoncé sur le volume de coffre.

UNE RÉPONSE AUX CLIENTS QUI HÉSITENT ENCORE

C'est ici que le XC60 prend tout son sens. Volvo accompagne ceux qui ne sont pas encore prêts pour le tout électrique. Ces clients existent. Ils peuvent être convaincus par le silence, l'agrément et les coûts d'usage de l'électrique en ville, mais rester prudents sur la recharge, l'autonomie réelle, les trajets autoroutiers ou la valeur de revente. Dans des marchés comme le Maroc, cette prudence est encore plus lisible, car l'infrastructure de recharge progresse mais ne couvre pas encore tous les usages avec la même densité que dans les pays les plus avancés. Le XC60 restylé se positionne donc comme une passerelle premium. Il permet de rouler électrique quand le quotidien s'y prête, puis de retrouver l'allonge du thermique lorsque la route s'allonge. Volvo ne demande pas au client de faire un saut dans le vide. La marque lui propose une marche intermédiaire. Mais cette promesse a une condition. Un hybride rechargeable ne tient son sens que s'il est rechargé régulièrement. Avec une autonomie électrique plus importante, Volvo donne davantage de raisons de le faire. Le bénéfice devient visible, concret, presque quotidien.

UN DESIGN AFFINÉ PLUTÔT QU'UN EFFET DE MANCHE

Le nouveau XC60 reçoit aussi un design plus affiné. La face avant adopte une

nouvelle signature Thor's Hammer, une calandre plus fine, un capot sculpté, ainsi que des boucliers et des ailes redessinés. À l'arrière, le hayon, les feux LED et le bouclier évoluent également, avec un travail plus marqué sur les lignes horizontales pour renforcer la présence du SUV. Volvo ajoute une nouvelle teinte Heather Bronze et de nouvelles jantes de 20 et 21 pouces. Là encore, Volvo reste fidèle à son langage. Le XC60 ne cherche pas à paraître agressif. Il cherche à paraître plus sûr de lui. La nuance compte. Dans le premium familial, la force tranquille peut être plus convaincante qu'un dessin trop démonstratif.

LA SÉCURITÉ RESTE LE SOCLE

Le niveau de sécurité progresse aussi, et c'est peut-être le terrain le plus naturel pour Volvo. Le XC60 reçoit un ensemble de capteurs mis à jour, avec de nouvelles caméras, des radars, des capteurs ultrasoniques, un nouvel ordinateur de sécurité et de nouveaux logiciels. La marque y associe ses dernières technologies de sécurité active, dont la direction d'urgence automatique, le freinage d'urgence auto-

surcharge. Trop de menus, trop d'écrans, trop de fonctions à chercher. Volvo essaie ici de rendre la technologie plus simple, plus lisible et moins envahissante. Le but n'est pas seulement d'ajouter une couche numérique. Le but est de rendre la voiture plus facile à vivre.

L'ART SCANDINAVE DANS L'HABITACLE

L'intérieur reçoit une mise à jour impor-

tante, avec une inspiration scandinave plus marquée, de nouveaux matériaux premium et une ambiance pensée pour être plus calme, plus contemporaine et plus exclusive. C'est l'un des points qui donnent au XC60 son identité. Chez Volvo, le luxe ne passe pas par l'ostentation. Il passe par les matières, la lumière, la sobriété, l'ergonomie et cette façon de rendre l'habitacle moins agressif. On pourrait parler d'un art

scandinave appliqué à l'automobile. Un intérieur qui ne cherche pas à impressionner au premier regard, mais à installer une sensation durable de sérénité. Dans un SUV familial premium, ce choix a du sens. Le XC60 n'est pas seulement un véhicule que l'on conduit. C'est un espace que l'on habite, parfois longtemps, souvent en famille, avec des trajets qui mélangent ville, route, attente, fatigue et quotidien.

À Göteborg, le nouveau Volvo XC60 n'a pas joué la carte du spectaculaire. Il a joué une carte plus stratégique. Celle de la confiance.

matique, l'évitement de collision, l'alerte d'ouverture de porte et les fonctions d'atténuation. Le Pilot Assist peut intégrer une assistance au changement de voie, tandis qu'une caméra 360 degrés avec vue 3D renforce l'aide aux manœuvres. Ces technologies ne sont pas là pour faire de la démonstration. Elles travaillent en arrière-plan. Une portière ouverte trop vite, un cycliste mal vu, un angle mort, une fatigue sur autoroute, un freinage tardif. Volvo continue de penser la sécurité à partir de situations très ordinaires, là où se jouent souvent les accidents les plus évitables.

UN ÉCRAN PLUS GRAND, MAIS UNE TECHNOLOGIE PLUS APAISANTE

L'infodivertissement évolue avec un grand écran central de 11,2 pouces, associé à la nouvelle génération d'interface Volvo déjà vue sur les modèles électriques récents. L'arrivée de Google Gemini donne une autre dimension à cette évolution. Volvo veut permettre une interaction plus naturelle avec la voiture, par la voix et le langage courant. Les mises à jour à distance doivent aussi permettre au XC60 de progresser au fil du temps. Le risque des voitures modernes, c'est la

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

**SALON DU CHEVAL
D'EL JADIDA**

17 Édition
Du 13 au 18
Octobre 2026



FERRARI 296 GT MODIFICATA

Le laboratoire privé de Maranello

Ferrari dévoile la 296 GT Modificata, une GT réservée à la piste et destinée aux événements non compétitifs du programme Club Competizioni GT. Présentée lors des Ferrari Racing Days à Budapest, cette série très limitée reprend l'héritage technique de la 296 GT3 Evo tout en s'affranchissant des contraintes réglementaires de la compétition. Derrière la fiche technique spectaculaire, le modèle illustre surtout une tendance de fond chez les constructeurs de prestige, transformer l'expérience circuit en territoire exclusif pour clients privés.



Réservée à la piste et aux événements du Club Competizioni GT, la Ferrari 296 GT Modificata reprend l'héritage de la 296 GT3 Evo dans une version libérée des contraintes de la compétition.

Ferrari a présenté ce nouveau modèle à Budapest, en marge des Ferrari Racing Days. La 296 GT Modificata est développée exclusivement pour un usage sur circuit, dans le cadre des événements non compétitifs du Club Competizioni GT, un programme réservé aux clients de la marque. L'objet n'est donc pas une voiture de course au sens classique. Il ne s'agit pas d'un modèle homologué pour un championnat, ni d'une supercar routière. C'est une voiture d'expérience, conçue pour permettre à des propriétaires Ferrari d'accéder à une version radicalisée de la technologie issue de la compétition.

UNE GT SANS RÈGLEMENT À RESPECTER

Le nom Modificata n'est pas anodin. Chez Ferrari, il renvoie à des versions dérivées de modèles existants, modifiées pour

des limites imposées par les règlements de Balance of Performance. Cette liberté change tout. En compétition, une voiture doit entrer dans un cadre. Poids, puissance, aérodynamique, équilibre entre concurrents. Ici, Ferrari peut reprendre une architecture de course et l'orienter vers un autre usage, celui du plaisir de pilotage, de la performance répétée et de l'encadrement personnalisé sur circuit. Le constructeur annonce d'ailleurs que la 296 GT Modificata peut tourner à Fiorano trois secondes plus vite que la 296 GT3 Evo. Ce chiffre doit être lu avec prudence, car il s'agit d'une indication fournie par Ferrari. Il montre toutefois l'objectif du projet, offrir une voiture plus libre qu'une GT de compétition réglementée.

LE V6 POUSSÉ HORS DU CADRE

Au centre du dispositif, on retrouve un V6 2,9 litres à 120 degrés, installé en position centrale arrière. Il conserve l'architecture du moteur de la 296 GT3 Evo, mais reçoit

mentation du débit moteur. La puissance atteint 730 ch, soit 130 ch de plus que la 296 GT3 Evo soumise aux règles de Balance of Performance. Ferrari revendique également une puissance spécifique de 244 ch par litre. L'intérêt n'est pas seulement dans la puissance. Il est dans ce que Ferrari cherche à offrir à ses clients les plus engagés. Une voiture capable de reprendre le langage d'une GT3, mais de le rendre plus intense, plus direct, plus exclusif et moins contraint par les règles du sport automobile.

UNE AÉRODYNAMIQUE PENSÉE POUR L'EFFICACITÉ

La carrosserie n'est pas seulement modifiée pour impressionner. Ferrari a travaillé deux zones principales, l'avant et l'arrière. À l'avant, la 296 GT Modificata reçoit un nouveau dessin d'aile, un capot spécifique et un splitter à fentes destiné à améliorer la gestion des flux sous la voiture. Le capot avant dispose d'une ouverture plus large pour mieux dissiper la chaleur. Une lame dirige l'air chaud issu du radiateur central afin d'éviter qu'il n'interfère avec les intercoolers latéraux. À l'arrière, l'aile est entièrement revue, avec un pylône central, un Gurney Flap et des dérives inspirées de la 499P.

FREINER LONGTEMPS, PAS SEULEMENT ACCÉLÉRER FORT

Ferrari a également revu le système de freinage. La 296 GT Modificata reçoit de nouveaux disques avant en acier avec une ventilation améliorée. Des prises d'air supplémentaires dans la partie basse du bouclier avant augmentent le flux dirigé vers les freins, tandis que les conduits de

refroidissement ont été optimisés. Sur circuit, la performance ne se juge pas uniquement sur un tour lancé ou une accélération. Elle se mesure aussi à la répétition. Freiner fort, longtemps, sans dégradation excessive, fait partie de la différence entre une voiture spectaculaire et une voiture réellement exploitable. Ferrari précise que l'ABS a été calibré pour rendre la performance accessible à des conducteurs de différents niveaux, y compris lors d'un usage prolongé sur des circuits exigeants pour les freins.

DEUX PLACES POUR APPRENDRE, PAS SEULEMENT POSSÉDER

La 296 GT Modificata est une biplace. Ce choix n'est pas décoratif. Ferrari explique que la modification de l'arceau a permis d'intégrer un second siège, afin de partager l'expérience avec un passager ou de rouler avec un instructeur pendant les track days. Un repose-pied dédié et un système d'intercom permettent au passager et au conducteur de communiquer en permanence.

LA PERFORMANCE DEVIENT UN SERVICE

La 296 GT Modificata arrive équipée de nombreux dispositifs habituellement optionnels sur la 296 GT3 Evo. Ferrari cite, notamment, un système d'acquisition de données, des capteurs supplémentaires, une VideoBox Premium pour enregistrer les sessions, une caméra arrière, un système de surveillance de pression et de température des pneus, un embrayage carbone, des harnais professionnels et une fonction de refroidissement renforcé de l'habitacle.

Elle ne courra pas en championnat. Elle ne prendra pas non plus la route. La Ferrari 296 GT Modificata existe dans un espace particulier, celui de la performance libérée du règlement, mais réservée à quelques clients.

pousser la performance plus loin lorsque les contraintes techniques ou sportives ne s'appliquent plus. La 296 GT Modificata s'inscrit dans cette logique, avec une base inspirée de la 296 GT3 Evo, mais libérée

plusieurs modifications sur l'embellage, les arbres à cames, l'admission, les intercoolers et les turbocompresseurs. Ferrari indique aussi avoir optimisé le système d'alimentation pour répondre à l'aug-