296 Challenge Stradale et 296 Challenge Evo

- La 296 Challenge Stradale est la Ferrari de série pouvant se prévaloir du lien le plus direct avec une voiture de course ; la 296 Challenge Evo fait évoluer la référence absolue en matière de performances du championnat monomarque Ferrari dans la perspective de 2027.
- Les deux modèles adoptent un bloc V6 biturbo ouvert à 120° sans assistance hybride, capable de développer 670 ch (296 Challenge Stradale) et 700 ch (296 Challenge Evo).
- La 296 Challenge Stradale génère 617 kg d'appui aérodynamique à 250 km/h ; la 296 Challenge Evo augmente de 12 % la *downforce* maximale et réduit la traînée de 4 % en configuration *Low Drag* par rapport à sa devancière.
- Ces voitures partagent une philosophie visant à maximiser la précision, la stabilité et la constance du comportement dynamique, sans le moindre compromis.
- Sur la 296 Challenge Stradale, cette quête se traduit par un tempérament plus pur, direct et physique, tandis que sur la 296 Challenge Evo, elle est optimisée pour maximiser la performance pure lors des courses du Ferrari Challenge.
- Leur présentation conjointe dans le cadre des Finali Mondiali Ferrari met en lumière la passerelle continue entre le Ferrari Challenge, le développement *compétition* et les modèles de route.

Montmeló (Espagne), le 21 novembre 2026 – Ferrari a dévoilé aujourd'hui la 296 Challenge Stradale et la 296 Challenge Evo, deux nouvelles créations développées en étroite synergie pour illustrer le lien symbiotique entre les modèles de course et les véhicules de série du Cheval Cabré, ainsi que le très haut niveau de transfert technologique qui les caractérise. La 296 Challenge Evo fait en effet évoluer la machine qui a redéfini les standards du Ferrari Challenge et fera ses débuts lors de la saison 2027, tandis que la 296 Challenge Stradale transpose sur un modèle homologué pour la route l'essence technique et la quête de performance absolue de sa variante de piste.

Les deux voitures ont été révélées dans le cadre des Finali Mondiali Ferrari 2026, organisées sur le Circuit de Barcelona-Catalunya à Montmeló. Ce grand rendez-vous qui clôture la saison *compétition* du Cheval Cabré réunit sur la même piste le Ferrari Challenge, les programmes exclusifs dédiés aux voitures de course et les activités de loisir sur circuit.

Ferrari S.p.A.
Direction et usine :
Via Abetone Inf. n° 4
41053 Maranello (MO), Italie
Tél. : +39 0536 949 111

Siège social :
Via Emilia Est n° 1163
Boîte postale n° 589
41122 Modène, Italie
Capital social
20 260 000 € entièrement versés

Registre du Commerce et des Sociétés de Modène,
N° de TVA et code fiscal
00159560366
R.E.A. de Modène n° 88683

Société à associé unique
Direction
et coordination :
Ferrari N.V.

La 296 Challenge Stradale est la Ferrari actuellement au catalogue pouvant revendiquer le lien le plus direct avec un modèle de course. La voiture se distingue en effet par une configuration épurée, presque chirurgicale, entièrement tournée vers l'offre d'une expérience directe et physique au pilote. Performance, cohérence et constance du comportement dynamique s'affirment ainsi comme les signatures exclusives de ses liaisons au sol.

La 296 Challenge Evo développe quant à elle les atouts majeurs de la 296 Challenge, afin d'accroître la *performance* absolue, sans jamais compromettre la facilité de prise en main ni la constance des temps au tour. Son package aérodynamique polyvalent, l'évolution des systèmes de contrôle dynamique et l'élargissement de sa plage d'utilisation rendent la voiture plus rapide, prévisible et constante, rapprochant encore son expérience de pilotage de celle de la 296 GT3 Evo.

Toutes deux adoptent le bloc moteur V6 biturbo ouvert à 120° Ferrari de 2 992 cm^3, dans la configuration exclusivement thermique issue de la 296 Speciale, qui a remporté de nombreuses distinctions et fait tomber des records sur les circuits de toute l'Europe. Sur la 296 Challenge Stradale, il développe 670 ch à 8 000 tr/min et est associé à une boîte F1 à double embrayage à huit rapports ; sur la 296 Challenge Evo, il délivre en revanche 700 ch à 7 500 tr/min, établissant une puissance spécifique de 234 ch/l avec une transmission F1 à sept rapports. L'absence de toute composante hybride permet de contenir la masse et la complexité de la voiture, soulignant davantage le lien direct entre le pilote et l'accélérateur, le moteur et le train arrière.

La 296 Challenge Stradale affiche un poids à sec de 1 330 kg, soit 140 kg de moins que la 296 GTB, et peut se prévaloir d'un rapport poids/puissance de 1,98 kg/ch. Cette même valeur de masse caractérise également la 296 Challenge Evo, confirmant pour les deux voitures une conception développée autour de la légèreté et des performances.

Cette approche se manifeste également dans le design. Les volumes et les surfaces de la 296 Challenge Stradale ont été épurés de tout élément superflu, afin de réduire la masse visuelle de la voiture et de rendre ses fonctions techniques plus lisibles. Il en résulte un langage volontairement plus radical et *racing*, dans lequel chaque élément répond à une fonction et contribue à la distinguer des autres berlinettes de la gamme. La voiture conserve ainsi son lien visuel avec la 296 Challenge Evo, en le réinterprétant autour des exigences de sécurité, d'homologation et d'utilisation propres à un modèle de route.

L'aérodynamique représente l'un des principaux points de contact entre les deux voitures : la 296 Challenge Stradale génère 617 kg d'appui à 250 km/h, soit 72 % de plus que la 296 GTB, grâce à un système intégré comprenant un aileron arrière fixe, un *splitter*, des *déflecteurs latéraux*, un *obturateur aérodynamique*, des générateurs de vortex et un fond plat entièrement fermé.

La 296 Challenge Evo augmente de 12 % l'appui maximal par rapport à la 296 Challenge (soit 100 kg supplémentaires à 250 km/h) et introduit la configuration *Low Drag* qui réduit la traînée minimale de 4 %. L'écart d'appui aérodynamique entre les configurations *High Downforce* et *Low Drag* a plus que doublé. La plus grande plage de réglage de l'aileron, le kit *Low Drag*, le diffuseur arrière redessiné, les nouveaux rétroviseurs et les éléments en fibre de carbone élargissent la plage d'utilisation de la 296 Challenge Evo selon les différents circuits. Un arbre de transmission haute performance doté d'un

circuit de refroidissement dédié optimise la plage de fonctionnement du composant dans les conditions d'utilisation les plus sévères. La possibilité de rehausser l'assiette arrière jusqu'à 10 mm permet de générer environ 30 kg d'appui supplémentaires à 250 km/h.

La dynamique du véhicule répond à la même logique d'exploitabilité totale des performances. La 296 Challenge Stradale adopte le système ABS Evo dans toutes les conditions de conduite et sur toutes les positions du Manettino, des lois de contrôle spécifiques, des liaisons au sol dédiées ainsi que les pneumatiques Pirelli P Zero R et P Zero Trofeo RS. La 296 Challenge Evo fait évoluer ses stratégies de contrôle de traction et de différentiel électronique, afin d'optimiser l'adhérence combinée, la stabilité au freinage et l'agilité dans les virages rapides ; la nouvelle cartographie de la pédale de frein améliore par ailleurs la progressivité, la course et l'effort requis pour une décélération équivalente.

La 296 Challenge Evo améliore également la régularité du rythme de course et réduit la dégradation des pneumatiques. Lors des essais comparatifs, la voiture s'est révélée plus rapide sur l'ensemble des circuits analysés, affichant un gain de 0,8 seconde au Mugello par rapport à la 296 Challenge. Le combiné d'instruments redessiné optimise la lisibilité des informations de conduite, des seuils d'intervention des systèmes électroniques, des données TPMS et des temps au tour. Ces caractéristiques revêtent une importance capitale dans la perspective de la saison 2027, qui verra le Ferrari Challenge introduire trois manches au format Endurance de 40 minutes, à commencer par le deuxième rendez-vous de la saison au Mugello qui marquera les débuts de cette nouvelle formule.

Des visuels et des informations supplémentaires concernant la 296 Challenge Stradale et la 296 Challenge Evo sont disponibles sur media.ferrari.com

Ferrari Media & PR
media@ferrari.com
www.ferrari.com

296 Challenge Stradale – DOSSIER DE PRESSE

GROUPE MOTOPROPULSEUR

Le moteur conserve l'architecture V6 biturbo à 120° en configuration « *Hot-V* » introduite sur la 296 GTB. Sur la 296 Challenge Stradale, ce concept a évolué en parfaite symbiose avec la logique de développement *compétition* : l'absence de toute composante hybride a permis de développer le bloc, la suralimentation et la transmission en référence directe à la 296 Challenge. La puissance maximale s'établit à 670 ch à 8 000 tr/min. L'optimisation de la pression de suralimentation et des variateurs de phase améliore la réactivité à bas régime tout en réduisant le temps de réponse des turbos (*time to boost*). La transmission spécifique adopte un tout nouveau plateau d'entraînement (*flexplate*), à masse inertielle, un arbre de transmission et un carter allégé, conçus pour transférer le couple vers la boîte de vitesses et garantir une fiabilité absolue dans le cadre d'une utilisation intensive sur circuit.

La boîte F1 à double embrayage à huit rapports adopte une stratégie double : à fortes charges et à haut régime, elle déploie des lois de passage dérivées de la 296 Challenge, privilégiant la rapidité et la continuité du couple, tandis qu'à bas et moyen régime, une cartographie spécifique optimise sa fluidité et sa facilité de conduite. Le nouveau système d'échappement, doté de doubles sorties au diamètre majoré, réduit les contre-pressions tout en sublimant les harmoniques les plus aiguës du V6. Le nouveau calibrage du système de transmission du son dans l'habitacle rééquilibre les bruits d'admission et d'échappement, accompagnant la lyrique montée en régime du bloc moteur jusqu'à son régime maximal de 8 500 tr/min.

MOTEUR

La cartographie du V6 a été entièrement retravaillée, afin de sublimer le couple à bas régime, la réactivité et les performances jusqu'au rupteur. La gestion fine de la pression de suralimentation et des variateurs de phase lors des phases transitoires optimise la réponse des turbines ; à sollicitation égale, le couple dynamique bondit de plus de 32 % par rapport à la 296 GTB. Une stratégie de gestion statistique du cliquetis, directement issue de l'expérience acquise en Formule 1, permet d'exploiter le potentiel maximal du moteur à chaque cycle tout en préservant la longévité des composants internes.

Les turbocompresseurs et leurs boucliers thermiques sont directement hérités de la 296 Challenge. Le confinement de l'énergie thermique limite les déperditions directes vers les turbines, permettant de supprimer les protections superflues. La nouvelle ligne d'échappement intègre un silencieux doté d'une double sortie dérivée de la 296 Challenge, élargie pour réduire les contre-pressions. Les turbines isolées optimisent le transfert d'énergie vers le bloc de suralimentation, maximisent la réactivité lors des phases transitoires et permettent d'alléger les écrans thermiques du compartiment moteur.

Le carter de distribution évolue d'un moulage au sable vers un moulage sous pression, optimisant ainsi l'épaisseur des parois pour une réduction de la masse globale. Le bloc inférieur délaisse quant à lui le moulage au sable du prototype au profit d'une fonte en coquille ; ce procédé améliore les performances structurelles et la résistance à la fatigue grâce à un refroidissement thermique différencié du métal.

BOÎTE DE VITESSES

Au passage des rapports supérieurs (*upshift*) à forte charge et à haut régime, la boîte adopte des lois de passage dérivées de la 296 Challenge : avec des temps d'exécution de l'ordre de 170 ms, la priorité absolue est donnée à la vitesse de changement de vitesse et à la continuité du couple. À bas et moyen régimes, la nouvelle logique de passage sportif Ferrari exécutée en près de 250 ms, empruntée à la SF90 XX Stradale, sublime la fluidité et l'immersion de conduite. Au rétrogradage, le coup de gaz plus incisif exacerbe la réactivité et la signature sonore du V6.

SIGNATURE SONORE

L'architecture à 120° et les collecteurs d'échappement de longueur égale permettent de préserver la signature sonore distinctive du moteur des 296 GTB et 296 Speciale, caractérisée par des ordres moteur purs multiples de trois. Le système de « tube chaud » capte les ondes de pression en amont du traitement dei gaz pour les diffuser dans l'habitacle. De plus, l'utilisation de matériaux plus perméables

pour le raccordement au collecteur d'admission redéfinit l'équilibre entre admission et échappement : le son s'enrichit d'harmoniques aiguës et de notes plus rageuses, dont l'intensité grimpe crescendo jusqu'à 8 500 tr/min.

Pour la 296 Challenge Stradale, un échappement exclusivement réservé à un usage sur piste est également proposé en option. Développé pour s'affranchir des contraintes d'homologation routière, il permet au V6 de libérer toute sa puissance acoustique. Ce système, qui peut être installé et déposé au sein du réseau officiel Ferrari, exalte davantage les harmoniques les plus aiguës du bloc moteur et le tempérament *racing* de la voiture.

SYSTÈMES AUXILIAIRES

L'absence de système hybride a imposé le développement spécifique de certains composants. C'est le cas du compresseur mécanique de climatisation, de la nouvelle chaîne de traction (driveline), ou encore du système *Belt Starter Generator* (BSG) officiant comme alternateur et démarreur, une grande première sur une Ferrari homologuée pour la route. Le tout nouveau plateau flexible (*flex plate*) transmet le couple du volant moteur à la boîte de vitesses via un arbre unique ; il intègre la masse d'inertie requise pour garantir le parfait comportement en torsion de la *driveline*. En combinant l'alternateur et le démarreur en une seule pièce, le module BSG rationalise l'architecture et bénéficie d'un traitement renforcé pour maximiser sa longévité et sa fiabilité. Forgés, le *flex plate* et la masse d'inertie assurent le transfert du couple tout en neutralisant les vibrations et les oscillations. Enfin, l'arbre de transmission fait appel à un alliage spécifique tandis que les carters ont été allégés par usinage de précision.

DYNAMIQUE DU VÉHICULE

Tout le développement dynamique a été calqué sur les méthodologies issues du monde de la compétition. L'objectif consiste à permettre au pilote d'exploiter intuitivement tout le potentiel de la voiture, en s'appuyant sur un niveau d'adhérence exceptionnel, une réactivité immédiate à la moindre commande et un comportement imperturbable, même lors des longues sessions intensives sur circuit.

La 296 Challenge Stradale reçoit des réglages de suspension exclusifs, caractérisés par des raideurs élastiques et des angles cinématiques dédiés. L'allègement de la masse, la hausse de l'appui aérodynamique et ce *setup* sur mesure transcendent le comportement latéral tout en verrouillant les mouvements de caisse. Le châssis profite également d'un étalonnage inédit des amortisseurs semi-actifs : le système contient les variations de garde au sol ainsi que les ruptures d'équilibre, optimisant l'empreinte au sol tout en limitant l'usure des pneumatiques. Par rapport à la 296 GTB, l'accélération latérale maximale bondit de 7 %, la stabilité progresse de 34 % et le gradient de roulis est magistralement réduit de 68 %.

La cure d'amincissement associée aux différents étalonnages spécifiques offre au pilote une conduite particulièrement directe et instinctive. La voiture autorise des freinages tardifs aux portes de la limite,

maintient une vitesse de passage record en courbe et permet de relancer très tôt en sortie de virage, en toute confiance grâce à une motricité et une traction hors pair.

Les enveloppes Pirelli P Zero R et P Zero Trofeo RS ont été développées exclusivement pour la 296 Challenge Stradale. La structure de la carcasse, le dessin de la bande de roulement et les mélanges de gommes ont été sculptés pour maximiser le tranchant des réactions, le grip brut et la constance des performances sur circuit.

CONTRÔLES ÉLECTRONIQUES ET MANETTINO

Les systèmes de contrôle dynamique ont été configurés pour tirer le meilleur parti de l'architecture technique (*hardware*) de la voiture et faire tomber les chronos, tout en distillant une assistance dégressive et fine selon les positions du Manettino. Le contrôle prédictif du patinage associé à un étalonnage typé circuit – du jamais vu sur une Ferrari de route – garantit des interventions transparentes et minimales. En parallèle, l'algorithme *Ferrari Integrated Vehicle Estimator* (FIVE), directement transposé de la F80, aiguise la précision de trajectoire pour maintenir les objectifs (*target*) de stabilité de cette stricte propulsion.

Actif sur la 296 Challenge Stradale quels que soient le niveau d'adhérence ou le mode du Manettino sélectionné, l'ABS Evo exploite les données du capteur 6D et un calculateur de vitesse de pointe, afin d'extraire la quintessence de la puissance de freinage sur n'importe quel revêtement.

Le Manettino propose les modes « Wet », « Sport », « Race », « CT-Off » et « ESC Off ». L'ABS Evo et le répartiteur EBD fonctionnent selon un calibrage standard en configurations « Wet » et « Sport », avant de basculer sur une logique *high-performance* dès le mode « Race ». Les suspensions semi-actives adoptent des lois de réglage axées sur la performance dès la position « Sport », tandis que la boîte de vitesses bénéficie d'une cartographie dynamique, quelle que soit la configuration du Manettino sélectionnée. En parallèle, le différentiel électronique ainsi que les systèmes F1-Trac, ESC et *Ferrari Dynamic Enhancer* (FDE) modulent progressivement leur seuil d'intervention jusqu'à s'effacer totalement, un cas de figure exclusivement réservé aux configurations les plus extrêmes.

SYSTÈME DE FREINAGE

Sur l'essieu antérieur, la voiture s'équipe d'étriers au profil *Aero*, de plaquettes de frein monoblocs *full-material* et de disques en carbone-céramique de 398 x 38 mm. Cet ensemble s'accompagne de conduits de ventilation à débit majoré, indispensables pour garantir une dissipation thermique optimale. À l'arrière, des plaquettes à surface de friction élargie et des disques surdimensionnés de 380 x 34 mm maximisent le couple de freinage, le refroidissement et la résistance structurelle. Ce système de *cooling* dédié, conçu pour compenser l'absence de freinage régénératif, permet d'encaisser les contraintes extrêmes générées par les hauts niveaux d'adhérence et d'appui aérodynamique.

Le *feeling* de la pédale de frein, conçu exclusivement pour ce modèle, se distingue du reste de la gamme : son but est d'offrir les sensations de freinage pures de la 296 Challenge Evo tout en préservant l'agrément et le confort au quotidien propres aux systèmes de freinage de la gamme

Ferrari. Lors des fortes décélérations, la course de la pédale a été raccourcie, procurant un retour plus ferme, plus sportif et une bien meilleure modulation de l'effort.

SUSPENSIONS

La raideur extrême des ressorts – environ deux fois supérieure à celle des configurations précédentes – a imposé l'installation d'un ressort d'aide (helper) en série avec le ressort principal. Cette architecture *racing*, directement issue de la 296 Challenge Evo, maintient le ressort principal sous précontrainte lorsque l'amortisseur est en pleine détente, tout en évitant le phénomène de rebond *chattering* quand ce dernier se trouve délesté.

CHÂSSIS ET CARROSSERIE

La structure de la 296 Challenge Stradale a été allégée au maximum pour encaisser des niveaux d'appui aérodynamique et d'adhérence en nette hausse. Son poids à sec contenu à seulement 1 330 kg s'explique par l'absence de toute hybridation, sa *driveline* spécifique, le recours massif à des composants ultra-légers et une configuration *racing* de l'habitacle. La cure d'amincissement englobe notamment l'aileron arrière et l'enjoliveur de capot en fibre de carbone, les jantes forgées ainsi que des sièges baquets tubulaires. Pour les puristes, un aménagement intérieur encore plus radical mettant partiellement à nu le châssis et les surfaces structurelles est disponible en option.

PNEUMATIQUES

Les enveloppes Pirelli P Zero R et les gommes semi-slick P Zero Trofeo RS font appel à une structure de carcasse, un dessin de bande de roulement et des mélanges de gommes spécifiquement sculptés pour la 296 Challenge Stradale. Leur architecture optimise la précision directionnelle en courbe en jugulant le lacet tout en aiguisant la réactivité du train, maintenant ainsi une constance des performances et un équilibre dynamique parfaits lors des sessions chronométrées sur circuit. La technologie Pirelli Color Edition permet par ailleurs de personnaliser les flancs des pneumatiques grâce à des inserts de couleur co-vulcanisés. Au-delà du simple grip pur, les ingénieurs ont mis l'accent sur l'endurance et la régularité du comportement, même lors d'un usage intensif prolongé en piste.

SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE

La dotation de série intègre l'Adaptive Cruise Control, l'Automatic Emergency Brake avec reconnaissance des véhicules, des piétons et des cyclistes, l'Automatic High Beam Matrix, le Lane Departure Warning combiné au Lane Keeping Assist, le Traffic Sign Assistance, ainsi que les modules Driver Drowsiness and Attention, Advanced Driver Distraction, Blind Spot Detection, Rear Cross Traffic Alert et la Dual Camera. Radars avant et arrière, caméra de pare-brise, caméra sur la colonne de direction et calculateurs dédiés font corps avec l'architecture de la voiture ; le paramétrage de chaque fonction s'effectue directement depuis les menus du combiné d'instruments.

Les projecteurs Matrix LED sculptent le faisceau des feux de route de manière sélective et adaptent le flux des feux de croisement aux conditions urbaines, autoroutières ou pluvieuses. Le dispositif Dual Camera s'appuie sur deux caméras (avant et arrière) pour sécuriser et faciliter les manœuvres. Enfin, les algorithmes de vigilance analysent les signes de fatigue et de distraction en évaluant le

comportement dynamique de la voiture, son positionnement sur la voie et l'orientation du regard du pilote.

THERMOFLUIDODYNAMIQUE

À 250 km/h, la 296 Challenge Stradale plaque littéralement sa carrosserie au sol en générant 617 kg d'appui vertical. L'architecture aérodynamique n'emprunte pas seulement des composants isolés à la 296 Challenge Evo, mais s'approprie également toute sa philosophie de conception axée sur la stabilité absolue, l'efficience et la pleine exploitation des performances en conditions limites.

À l'avant, la combinaison entre le *splitter*, les *flicks*, les *side wings* et les *endplates* canalise les flux d'air autour du bouclier et des roues, maximisant par là même l'efficacité du fond plat. Entièrement caréné, ce dernier préserve l'intégrité du flux d'air sous la caisse pour alimenter de manière optimale le diffuseur avant, les générateurs de vortex et l'extracteur arrière. Enfin, l'*aero damper* atténue la sensibilité de l'appui face aux mouvements d'assiette, lissant ainsi la réponse aérodynamique de la voiture.

Le refroidissement thermique fait corps avec l'aérodynamique globale. Les deux radiateurs d'eau et les deux condenseurs sont logés en amont des roues avant ; des extracteurs dédiés orientent l'air chaud vers le capot avant de le projeter au-dessus du pare-brise et du toit, évitant ainsi toute perturbation sur les principales surfaces génératrices d'appui.

Sur la poupe, l'aileron fixe directement hérité de la 296 Challenge Evo délivre une charge de 270 kg à 250 km/h, agissant en parfaite synergie avec l'extracteur et les générateurs de vortex. Les dérives verticales du diffuseur dictent la répartition des flux et neutralisent les turbulences générées par le sillage des roues pour préserver le rendement des canaux centraux.

Le développement a exigé des milliers d'heures de simulations numériques CFD, des centaines d'heures d'essais en soufflerie ainsi qu'une collaboration étroite avec le Ferrari Design Studio. Chaque choix technique a été validé en simulant de multiples variations d'assiette, dans le but d'obtenir un gain d'appui parfaitement fluide et progressif. Cette synergie fine entre aérodynamique, pneumatiques et réglages du châssis garantit un équilibre dynamique impavide à chaque phase du virage, y compris lors des transferts de charge rapides à haute vitesse ou en utilisation intensive prolongée sur circuit.

AÉRODYNAMIQUE

Le *splitter*, élargi sur les plans transversal et longitudinal, maximise la surface utile de contact avec l'air. Le fond plat avant est calibré à une garde au sol compatible avec un usage quotidien, affichant un angle d'attaque idéal pour franchir les ralentisseurs et absorber les imperfections du bitume. La refonte en profondeur du soubassement et la transition entre le *splitter* et le fond plat maximisent l'effet de sol (effet Venturi) ; trois paires de générateurs de vortex à l'avant et deux à l'arrière créent des structures tourbillonnaires qui dopent la production d'appui vertical.

Placés sur les flancs du bouclier, les *flicks* incurvés agissent de concert avec les *side wings* et les *endplates* pour générer un effet d'*outwash* et dévier le flux d'air à l'extérieur du passage de roue. Le

nolder d'extrémité vient quant à lui accentuer la formation de vortex. Ce dispositif optimise le rendement des diffuseurs avant et des générateurs de vortex, tout en accélérant l'extraction de l'air chaud provenant du système de freinage.

Également intégrés à la 296 Challenge Evo, deux conduits latéraux baptisés *aerodamper* et implantés à l'extérieur du logement de coffre relient le fond plat à la partie supérieure de la carrosserie. Ce système atténue la sensibilité de l'appui face aux variations de tangage *pitch* et contribue à canaliser l'air chaud extrait du capot le long de l'axe central de la voiture, évitant ainsi toute perturbation au niveau des prises d'air de la climatisation.

L'aileron fixe se distingue par sa large envergure et sa position surélevée, une configuration pensée pour maximiser l'appui et limiter les interactions aérodynamiques avec la carrosserie, tout en préservant la rétrovision. Les *endplates*, d'une inspiration aéronautique évidente, maximisent l'efficacité de l'aileron arrière en canalisant parfaitement le vortex de bout d'aile. Ce concept est directement transposé de la 296 Challenge Evo.

GESTION THERMIQUE

Les deux radiateurs d'eau et les deux condenseurs prennent place en amont des roues avant, à l'extérieur du logement de coffre, et sont alimentés par les ouïes latérales du bouclier. Après avoir traversé les faisceaux des radiateurs, l'air est capté par des écopes dédiées puis évacué vers le haut via les *louvers* du capot. Des ailettes et des déflecteurs orientent ensuite ce flux d'air vers le pare-brise et le toit, en le tenant à distance des prises d'air de la climatisation. Une ouverture supplémentaire aménagée sur le flanc du bouclier exploite la dépression créée par le *flick* inférieur pour en extraire l'air chaud.

DESIGN

EXTÉRIEUR

Le développement de la 296 Challenge Stradale s'inscrit dans la lignée directe de la 296 Challenge Evo, afin d'en perpétuer l'identité visuelle. Il en résulte un design résolument *racing*, où les lignes des faces avant et arrière s'allègent visuellement pour mettre en exergue leurs fonctions techniques. Ses attributs exclusifs dictent l'équilibre parfait entre exigences aérodynamiques, pureté stylistique et contraintes d'homologation inhérentes à une voiture de route. Le Ferrari Design Studio, sous la direction de Flavio Manzoni, a ainsi sculpté chaque détail formel pour exprimer instantanément le tempérament et la vocation radicale de la voiture.

La proue est dominée par l'imposant insert technique du capot – qui intègre l'extracteur d'air des radiateurs – ainsi que par deux ouïes positionnées au ras du pare-brise ; ces dernières extraient l'air directement depuis le soubassement pour maximiser l'appui. Le bouclier avant arbore une aile suspendue entre deux « griffes » couleur carrosserie, un clin d'œil direct à la face avant de la 296 Challenge Evo. À chaque extrémité du bouclier, deux écopes d'air caractéristiques assoient visuellement la posture de la voiture, complétées sur les flancs par deux *flicks* destinés à doper l'appui aérodynamique.

L'agencement du coffre à bagages fait écho à l'ADN *racing* du modèle : à l'ouverture du capot, l'espace se veut volontairement dépouillé, brut et débarrassé de tout attribut superflu.

Le profil préserve la silhouette compacte de la 296 GTB, sublimée ici par des appendices aérodynamiques et des attributs hautement fonctionnels. La poupe est sculptée par un imposant aileron fixe monté sur des mâts évidés, ainsi que par une grille de protection noire qui laisse entrevoir les organes mécaniques et les sorties d'échappement. Deux *side wings* viennent parfaire le design du bouclier arrière. L'extracteur intègre deux dérives proéminentes, un clin d'œil direct à la technicité du diffuseur de la 296 Challenge Evo. Enfin, les jantes se distinguent par une architecture technique à sept branches doubles, dictée par une esthétique purement de course.

HABITACLE

L'habitacle fait écho à l'architecture de la 296 GTB, mais autorise une configuration beaucoup plus radicale, dépouillée de tout élément non essentiel pour distiller l'ambiance brute d'une voiture de course. La contre-porte est sculpté dans un seul panneau de fibre de carbone, exempt d'accoudoir et de vide-poche. Pour la première fois sur un modèle de série, une configuration directement inspirée de la 296 Challenge est proposée en option : elle supprime tous les habillages superflus sous les assises, au bas des tapis de sol et sous la console centrale, mettant ainsi le châssis partiellement à nu. La console centrale adopte un agencement volontairement minimaliste : la structure avant en forme de fourche est façonnée en fibre de carbone et intègre la grille de sélection des rapports, le *cupholder* ainsi que la zone de recharge *wireless* , tandis que la section arrière est entièrement confectionnée en carbone.

PERSONNALISATIONS

COULEURS ET MATÉRIAUX

La livrée optionnelle habille l'enjoliveur de capot, le toit ainsi qu'un bandeau courant le long des bas de caisse, des boucliers et du panneau arrière. Des liserés personnalisables rehaussent les appendices avant et l'extracteur. Les jantes peuvent être configurées en Grigio Corsa Opaco, Nero Opaco avec finition diamantée ou Bianco Fuji Opaco ; cette dernière teinte, subtilement métallisée, exalte magistralement les volumes de la roue. À bord, le mariage exclusif entre tissu technique et Alcantara® accentue le tempérament résolument sportif de la voiture.

ÉQUIPEMENTS OPTIONNELS

Parmi la liste des options, on retient l'enjoliveur de capot en fibre de carbone (-0,7 kg) ainsi que des jantes forgées à sept branches doubles déclinées en plusieurs finitions, lesquelles permettent d'alléger les masses non suspendues d'environ 11,9 kg (les jantes en fibre de carbone inaugurées sur la 296 GTB restant bien entendu disponibles). Le tunnel arrière monolithique en aluminium se prolonge par des repose-pieds trilobés noirs pour le conducteur et le passager. Introduits sur la SF90 XX Stradale, les sièges baquets tubulaires en carbone offrent un maintien digne d'un véritable baquet de course et affichent un gain de poids de 25 % par rapport aux sièges *racing* de série. Les habillages en Alcantara® se déclinent en Nero, Charcoal, Rosso, Azzurro Dino, Giallo Modena, Blu Elettrico et Rosso Dino, rehaussés au choix par des passepoils et des surpiqûres contrastantes.

GENUINE MAINTENANCE

Les standards de qualité exceptionnels de la marque et son attention absolue envers ses clients dictent les contours du programme d'entretien exclusif de sept ans Ferrari, dont bénéficie également la 296 Challenge Stradale. Valable pour l'ensemble de la gamme, ce programme prend intégralement en charge les opérations de maintenance périodique durant les sept premières années de la vie du véhicule.

Le programme Genuine Maintenance garantit notamment des révisions planifiées tous les 20 000 km (ou une fois par an sans restriction de kilométrage), le recours exclusif à des pièces d'origine ainsi que des examens rigoureux menés sur les bancs de diagnostic les plus avancés par des techniciens hautement qualifiés, formés au Ferrari Training Centre de Maranello.

296 Challenge Stradale – FICHE TECHNIQUE

MOTEUR THERMIQUE

Type	V6 – 120° – Turbo – carter sec
Cylindrée totale	2 992 cm³
Alésage et course	88 x 82 mm
Puissance maximale	670 ch à 8 000 tr/min.
Puissance spécifique	224 ch/l
Couple maximal	740 Nm à 6 250 tr/min.
Régime maximal	8 500 tr/min.
Rapport volumétrique	9,4:1

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur	4 678 mm
Largeur	2 039 mm
Hauteur	1 301 mm
Empattement	2 600 mm
Voie avant	1 678 mm
Voie arrière	1 654 mm
Poids à sec*	1 330 kg
Rapport poids à sec/puissance	1,98 kg/ch
Répartition des masses	41,5 % av./58,5 % arr.
Capacité du coffre à bagages	67 l
Espace de rangement arrière	88 l
Capacité du réservoir de carburant	64,5 l

PNEUMATIQUES

Avant	245/35 R20
Arrière	305/35 R20

FREINS

Avant	Disque CCM 398 x 38 mm
Arrière	Disque CCM 380 x 34 mm

TRANSMISSION ET BOÎTE DE VITESSES

Boîte de vitesses F1 à double embrayage, 8 rapports

CONTRÔLES ÉLECTRONIQUES

SSC 9.0 : TC, eDiff, SCM, FDE 2.0, EPS

ABS Evo/EBD haute performance All Range All Grip

PERFORMANCES

Vitesse maximale	> 300 km/h
0-100 km/h	2,8 s
0-200 km/h	7,9 s
200-0 km/h	101 m
Rapport poids à sec/puissance*	1,98 kg/ch
Temps au tour à Fiorano	1' 18" 000

CONSOMMATION ET ÉMISSIONS

Consommation WLTP	En cours d'homologation
Émissions de CO_2 WLTP	En cours d'homologation

** Modèle présenté avec équipements optionnels*