



Comunicato Stampa

Ferrari a Ginevra con la 599 GTB Fiorano in allestimento HGTE e in anteprima mondiale la 599XX

Ginevra, 3 marzo 2009 – Al 79° Salone Internazionale dell'Auto di Ginevra, Ferrari annuncia due novità: sullo stand debutta infatti l'allestimento Handling GT Evoluzione (HGTE) per la 599 GTB Fiorano e viene presentata in prima mondiale la 599XX. Destinata ad un selezionato gruppo di clienti, rappresenta la sintesi della più alta innovazione tecnologica disponibile oggi. Molte delle soluzioni introdotte sono applicate per la prima volta su di una vettura e dedicate esclusivamente alla 599XX.

Sportività e dinamicità di guida sono le caratteristiche dell'allestimento HGTE che enfatizza il posizionamento della 599 GTB Fiorano nel segmento "sports car" sottolineandone la differente missione rispetto all'altra 12 cilindri, la 612 Scaglietti, che insieme alla nuova V8 Ferrari California rappresenta l'anima Gran Turismo nella gamma del Cavallino Rampante. Le modifiche tecniche dell'allestimento HGTE sulla meccanica, sull'assetto e sugli pneumatici conferiscono alla vettura un handling più sportivo e più compatto, con inserimenti più repentini in curva e maggiore prontezza di risposta ai comandi, continuando a garantire una eccellente facilità di controllo.

La 599XX, con il relativo programma di eventi in pista che Ferrari organizzerà nel biennio 2010/2011, è invece destinata a chi cerca il puro piacere di guida in pista. Nasce come berlinetta sportiva estrema non omologata, concepita per un uso esclusivo in circuito al di fuori di qualsiasi competizione ufficiale e quindi libera da qualsiasi vincolo di carattere regolamentare o omologativo. La 599XX è equipaggiata con il meglio della tecnologia Ferrari, frutto della ricerca sia sulle vetture stradali che in Formula 1. Il concentrato di innovazione in termini di aerodinamica, controlli elettronici e dinamica, con contenuti applicati per la prima volta insieme su di una vettura, la rendono un vero e proprio laboratorio tecnologico. Le soluzioni adottate, alcune delle quali rimarranno esclusiva della 599XX, concorrono tutte armonicamente alla performance della vettura esprimibile con un unico dato di sintesi, il giro sulla Pista di Fiorano percorso in 1 minuto e 17 secondi.



La 599XX pur essendo una vettura estrema conserva caratteristiche di vivibilità a bordo derivate dal modello stradale essenziali per piloti non professionisti in caso di uso intensivo in circuito.

Oltre alla 599 GTB Fiorano in allestimento "Handling GTE" in un nuovo colore Rosso metallizzato a tre strati e alla 599XX che nei colori ricorda la F2008, a Ginevra clienti e appassionati potranno ammirare proprio la monoposto vincitrice del 16° Titolo mondiale Costruttori di F1 per il Cavallino Rampante, oltre alla gamma completa delle vetture stradali: l'aggressiva Scuderia Spider 16M in grigio Titanio, la 430 Scuderia Rosso Corsa e i modelli del segmento Gran Turismo, la Ferrari California in Nero metallizzato e interni Sabbia e la 612 Scaglietti, posizionata nella speciale area Atelier a rappresentare le infinite possibilità di personalizzazione offerte dalla Casa di Maranello.

599 GTB Fiorano in allestimento "Handling GTE"

Al suo debutto la 599 GTB Fiorano significò per la Casa del Cavallino Rampante il raggiungimento di un nuovo target prestazionale tutt'oggi riferimento per lo sviluppo delle nuove vetture. Oggi Ferrari presenta questo nuovo allestimento denominato "Handling GTE", (Handling Gran Turismo Evoluzione), che ne enfatizza la vocazione sportiva e rappresenta una evoluzione della dinamica vettura.

L'allestimento prevede un rinnovato assetto, caratterizzato da nuove molle e barra posteriore più rigide e da una nuova taratura degli ammortizzatori a controllo magnetoreologico nelle posizioni più sportive del Manettino. L'altezza vettura da terra è stata inoltre ridotta consentendo un ulteriore abbassamento del baricentro, intervento che, abbinato al nuovo assetto, contribuisce a ridurre i moti di cassa. Nuovi anche gli pneumatici ottimizzati specificamente per questo allestimento con una miscela dal grip ancor più prestazionale.

Analogamente agli interventi sulla meccanica anche i controlli elettronici sono evoluti con l'obiettivo di dare al pilota una maggior prontezza di risposta ai comandi. L'attuazione del cambio F1 è adesso più rapida nel campo di guida prestazionale. Un ulteriore intervento ha interessato il controllo motore che prevede ora una legge pedale acceleratore con mappatura modificata che assicura la rapida salita di giri lungo l'ampio campo di utilizzo motore.

Modificato anche il silenziatore di scarico per cui il suono è ora ancor più marcato e coinvolgente nell'uso sportivo pur mantenendo il giusto livello di comfort a velocità di crociera.

Dal punto di vista stilistico questo allestimento prevede alcuni interventi distintivi in chiave sportiva sia agli esterni che in abitacolo, con largo uso di elementi in fibra di carbonio per quest'ultimo. I cerchi da 20" componibili sono di nuovo disegno e si distinguono per il trattamento superficiale di diamantatura e la speciale verniciatura con trasparente opaca. Il trattamento dell'estrattore posteriore, ora in color nero opaco, sottolinea il nuovo assetto e mette in risalto i terminali di scarico cromati. L'abitacolo è reso più sportivo attraverso un equilibrato abbinamento tra la pelle pieno fiore, dettagli di rivestimento in Alcantara® nera e finizioni in fibra di carbonio. Il sedile, dal nuovo disegno sportivo, presenta uno schienale



interamente rivestito in carbonio ed una nuova sellatura bicolore in pelle ed Alcantara® nera. Sul poggiatesta spiccano il “Cavallino” e la scritta “Handling GTE” ricamati con un filo in contrasto.

599XX

Partendo dalla 599 GTB Fiorano, di cui la 599XX conserva la tradizionale architettura transaxle ed il frazionamento del propulsore, i tecnici di Maranello hanno realizzato una vettura estrema espressamente concepita per l'utilizzo in pista. Il motore ha subito sostanziali interventi alla camera di combustione, alla linea di aspirazione e scarico. Questi, congiuntamente alla riduzione degli attriti dei vari organi meccanici e al regime massimo di rotazione elevato a 9.000 giri/min, assicurano la potenza massima richiesta pari a 700 CV. Una attenzione particolare è stata data anche alla riduzione del peso di molti componenti del motopropulsore ottenuta sia mediante l'ottimizzazione delle forme, come nel caso del nuovo albero motore, sia attraverso l'utilizzo di materiali nobili, come la fibra di carbonio impiegata per il polmone di aspirazione. Per quanto riguarda la trasmissione viene utilizzata una nuova gestione del sistema di cambiata che riduce il tempo totale di passaggio marcia a 60 ms.

La 599XX è caratterizzata anche da un criterio innovativo per quanto riguarda l'utilizzo dell'elettronica. Il sistema, denominato High Performance Dynamic Concept, è stato definito allo scopo di ottenere la massima reattività dalla vettura, gestendo in modo ottimizzato la combinazione del limite meccanico con il potenziale dei controlli elettronici. Meccanica ed elettronica concorrono quindi a raggiungere il massimo potenziale della vettura, in modo costante e in condizioni di utilizzo estreme. L'handling sportivo è incrementato grazie all'adozione delle sospensioni a controllo magnetoreologico di seconda generazione. La guida sportiva è facilitata mediante la presenza di un “ingegnere di macchina virtuale” che consente di monitorare in tempo reale lo stato di efficienza e di utilizzo della vettura fornendo al pilota tutte le informazioni necessarie attraverso il quadro di bordo.

Lo studio aerodinamico del corpo vettura è stato oggetto di numerose sessioni di test in galleria del vento attraverso i quali si è ottenuto un valore di carico verticale di 280 kg a 200 km/h (630 kg a 300 km/h). Il fondo scocca è stato completamente carenato e gli sfoghi d'aria per il raffreddamento dei liquidi motore sono stati spostati sul cofano. Per la prima volta è impiegato l'Actiflow™ System che contribuisce ad incrementare il carico verticale e/o ridurre la resistenza nelle diverse condizioni di dinamica in pista. Questa soluzione consiste nell'adozione di due ventole, alloggiato nel bagagliaio, che grazie alla presenza di un materiale poroso nel diffusore aspirano l'aria dal fondo vettura espellendola dal retro attraverso due griglie sistemate all'altezza dei fanali posteriori. Sulle pinne l'impiego di una aletta laterale incrementa il carico verticale mentre l'adozione di getti sintetici, posizionati nella parte posteriore della vettura, consente di controllare la vorticità della scia e ridurre la resistenza aerodinamica. Infine, sono stati introdotti schermi di ispirazione F1 (detti “wheel donuts”) che carenano parzialmente i dischi freni e il cerchio con la duplice funzione di migliorare sia l'aerodinamica che il raffreddamento.



La carrozzeria è stata rivista anche nei materiali, con largo uso di compositi e fibra di carbonio, e nelle tecnologie, sfruttando la conoscenza acquisita nell'impiego dell'alluminio, al fine di raggiungere l'obiettivo di peso. Lo sviluppo di materiali più performanti ha interessato anche l'impianto frenante. Il materiale delle pastiglie freno è infatti in fibra di carbonio e consente un ridimensionamento della pinza a pari efficacia. Il nuovo impianto carboceramico di tipo racing consente quindi spazi d'arresto ancor più ridotti ed una miglior efficienza complessiva.

Gli pneumatici di tipo slick (29/67 R19 Anteriori e 31/71 R19 Posteriori) sono montati su cerchi da 19 x 11J all'anteriore e 19 x 12J al posteriore e sono stati specificamente sviluppati per la 599XX allo scopo di contribuire alla massimizzazione della stabilità in curva e all'aumento dell'accelerazione laterale.

Foto della 599 GTB con Allestimento Handling GTE e della 599XX sono scaricabili dal Ferrari Media Center, all'indirizzo www.media.ferrari.com oppure dalla cartella FTP ftp://press_ferrari:prsfrr@62.152.104.162/Geneva_Autoshow_2009

Per informazioni:

Ufficio Stampa Ferrari, www.media.ferrari.com
tel. +39 0536 949185 / 072
e-mail: media@ferrari.com