Di Pierpaolo Magagna

>> PRESTAZIONI

Velocità massima **350 km/h**
0-100 km/h 2,15 s
0-200 km/h 5,75 s
100-0 km/h 28 m
200-0 km/h 98 m

>> CONSUMO DI CARBURANTE*

13,5 l/100 km

>> EMISSIONI CO_2*

307 g/km

>> DIMENSIONI

Lunghezza **4840 mm**
Larghezza **2060 mm**
Altezza ODM **1138 mm**
Passo **2665 mm**

** WLTC - Combined*

F80

FERRARI

F80

LA NUOVA SUPERCAR DEL CAVALLINO RAMPANTE

Una supersportiva da pista guidabile alla stregua di una vettura di gamma.

La F80 si pone l'obiettivo di rappresentare l'eccellenza assoluta per una vettura con motore a combustione interna, utilizzando tutte le soluzioni più all'avanguardia, a partire dalla tecnologia ibrida di ultima generazione, per portare il motopropulsore a un livello inimitabile. L'architettura è disegnata per estrarre il massimo della performance, a partire dal telaio in fibra di carbonio per arrivare all'aerodinamica, mai così estrema per una vettura omologata, fino alle nuove sospensioni attive finalizzate all'estrazione della massima prestazione durante la guida in pista.

MOTOPROPULSORE

La Ferrari F80 è spinta da un **motore F163CF a V di 120° da tre litri, che rappresenta l'apice della tecnologia Ferrari a sei cilindri.** Questo propulsore eroga ben **900 CV**, raggiungendo un **record di potenza specifica di 300 CV/l**, a cui **si sommano i 300 CV** forniti da un avanzato sistema ibrido e-4WD con un motore elettrico (MGU-K). Il suo profondo legame con il mondo delle corse è evidente: l'architettura e molti componenti derivano direttamente dal motopropulsore della 499P, vincitrice delle ultime due edizioni della *24 Ore di Le Mans*, condividendo basamento, catene di comando, layout della distribuzione e altri elementi cruciali. La tecnologia della Formula 1 è ripresa con i **motori MGU-K e MGU-H**, quest'ultimo attraverso un innovativo e-turbo che recupera energia cinetica dai gas di scarico.

Per garantire prestazioni massime, **la calibrazione del motore è stata estremizzata**. Un'assoluta novità per una Ferrari stradale è la calibrazione dinamica in ogni marcia, mirata a ottenere una prontezza simile a quella di un motore aspirato. L'e-turbo, con il motore elettrico in asse alle giranti, elimina il *turbo lag*, garantendo risposte rapidissime. Gli iniettori GDI a 350 bar sono posizionati centralmente per **ottimizzare la miscelazione e l'efficienza** con iniezioni multiple. I profili degli assi a camme sono stati rivisti per raggiungere i 9000 giri/min (limitatore dinamico a 9200 giri/min). Condotti di aspirazione e scarico sono lucidati e ottimizzati per le prestazioni e il raffreddamento. La linea di scarico in Inconel® esalta il sound del V6 e rispetta le normative Euro 6E-bis. L'albero motore in acciaio, le bielle in titanio e i pistoni in alluminio sono stati alleggeriti per **resistere a pressioni elevate e flussi termici intensi.** La lubrificazione è migliorata da fori dedicati.

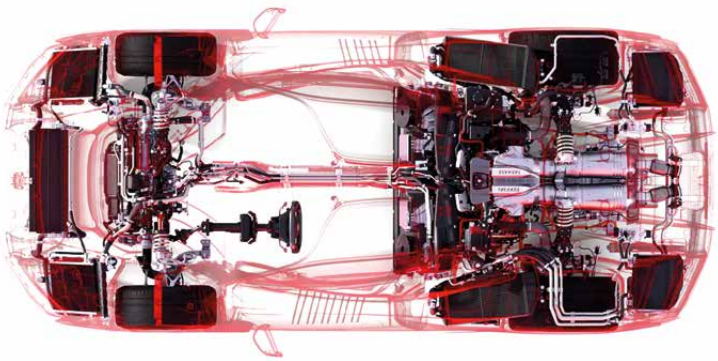
F80

L'intero propulsore è stato installato estremamente in basso per **abbassare il baricentro** (solo 100 mm tra asse, albero motore e fondo coppa) e cabrato per non penalizzare l'aerodinamica, senza compromettere l'efficienza del cambio. Nonostante **l'incremento di 237 CV**, il peso del motore è rimasto invariato rispetto al V6 della 296 GTB grazie a interventi mirati su basamento, sottobasamento, coperchio distribuzione e all'uso di viti in titanio, oltre a un nuovo volano a diametro ridotto che ha permesso l'installazione ribassata.

POWERTRAIN IBRIDO

La Ferrari F80 integra un powertrain ibrido all'avanguardia, con **motori elettrici** (due anteriori e uno posteriore) interamente progettati e prodotti a Maranello per massimizzare prestazioni e ridurre il peso. Il design dei motori elettrici utilizza la tecnologia *Halbach array* per garantire massima densità magnetica e leggerezza, con rotori in fibra di carbonio per raggiungere i 30.000 giri/min.
Un innovativo convertitore DC/DC gestisce tre livelli di tensione (800 V, 48 V, 12 V) da un'unica batteria, eliminando la necessità di una batteria a 48 V e garantendo **efficienza superiore al 98%**.
L'assale anteriore, sviluppato internamente, integra due motori elettrici, un inverter e un sistema di raffreddamento, permettendo il *torque vectoring* (controllo dinamico della trazione). Questo componente pesa solo 61,5 kg (14 kg in meno delle versioni precedenti) e vanta un'efficienza meccanica ottimizzata con lubrificazione a carter secco e ingranaggi HCR per ridurre la rumorosità.

Gli inverter (uno anteriore da 210 kW, e uno posteriore per l'MGU-K da 70 kW in rigenerazione e 60 kW in supporto) convertono la corrente e gestiscono i motori, recuperando energia in frenata. Entrambi integrano il compatto sistema **Ferrari Power Pack** (FPP) con moduli in carburo di silicio.
La batteria ad alta tensione (2,3 kWh, 242 kW), derivata dalla F1 e posizionata strategicamente per un baricentro basso, è costruita con fibra di carbonio e tecnologia *cell-to-pack*. Un sistema sensoristico wireless (CSC) monitora tensione e temperatura delle celle, ottimizzando l'integrazione elettronica.



PASSATO E FUTURO SI FONDONO IN UN'ESTETICA INNOVATIVA

Il suo design nasce da input tecnologici e obiettivi di performance ambiziosi, frutto di una stretta sinergia tra Centro Stile e ingegneria. **L'impatto è fortemente avveniristico,** con richiami all'industria aerospaziale: una sezione a diedro con appoggi solidi sulle ruote, muscolosità posteriore e un pannello anteriore che omaggia la F40.
La cabina, una "bolla" sospesa e compatta (50 mm più corta del modello LaFerrari), amplifica la percezione dei volumi.
Il design esalta le funzioni tecniche con una parte superiore in tinta carrozzeria e una inferiore in fibra di carbonio.
Il frontale evita un effetto antropomorfo, con proiettori mimetizzati in un visore nero aerodinamico e ottico.
Il posteriore, a coda tronca, offre due configurazioni (ala riposta o sollevata) e gruppi ottici incastonati in un doppio livello, creando un effetto "sandwich" sportivo.
Funzioni termiche e aerodinamiche sono integrate in elementi iconici come il canale "NACA" sulla fiancata. Gli sfoghi d'aria sulla dorsale, sei fessure a richiamo dei cilindri, creano una relazione inattesa tra linee geometriche e superfici plastiche.

INTERNI DA FORMULA 1 STRADALE

L'abitacolo della Ferrari F80 è stato progettato per il massimo coinvolgimento del pilota, **ispirandosi a una monoposto "carenata"**. Grazie a un lavoro congiunto di designer ed esperti, si è creata una soluzione "1+" dove il cockpit avvolgente è interamente focalizzato sul conducente, con comandi e plancetta orientati ergonomicamente per un effetto "cocoon".

Il sedile del passeggero è integrato in modo discreto, quasi "scomparendo" alla vista, grazie anche a materiali e colori differenziati. Un innovativo sfalsamento longitudinale dei sedili permette al passeggero di essere più arretrato, riducendo le dimensioni complessive della cabina senza compromettere comfort ed ergonomia, e contribuendo a snellire la sezione frontale.

La F80 monta **un nuovo volante**, più stretto e con una forma rinnovata, che migliora visibilità e sportività. L'impugnatura è ottimizzata per un grip superiore.
Infine, segnando un ritorno significativo, **i tasti fisici sulle razze del volante** sostituiscono l'architettura full-digital, migliorando l'utilizzo e il riconoscimento tattile dei comandi – una novità che sarà estesa anche ai futuri modelli stradali Ferrari.

F80

Fonti
media@ferrari.com
ferrari.com