Una supercar che si può davvero usare

La F12berlinetta offre performance assolute ma resta comunque fruibile e persino facile da guidare

Così si rinnova il mito. La «berlinetta» è del tutto inedita: presentata a marzo in forma statica al salone di Ginevra raccoglie il testimone della 599

Ferrari. Al volante della F12berlinetta, la «stradale» della casa di Maranello più potente della sua storia

Ecco la «rossa» dei record

È spinta da un V12 da 740 cavalli e arriva ai 200 km orari in 8,5 secondi

Massimo Mambretti

Si presenta con numeri straordinari l'ultima nata di casa Ferrari, ovvero la F12berlinetta. Infatti, tocca i 340 all'ora e raggiunge i 200 orari in 8"5 passando, nel contempo, a 100 km/h in 3"1, grazie a una potenza di 740 cv che supera di 120 unità quella che metteva in campo la 599 Gtb Fiorano, con cui s'avvicenda. In compenso consuma il 30% in meno ed emette 140 g/km in meno di CO_2. Insomma, risolve una delle equazioni che oggi danno i maggiori grattacapi ai progettisti, a dispetto del fatto che sia in assoluto la Ferrari da strada più potente e veloce della storia. Questo grazie alla resa del motore e al peso forma ottimale generato dalla lotta al grammo superfluo che ha implicato anche una radicale riprogettazione del più recente V12 Ferrari di 6,3 litri a iniezione diretta, tanto che a dispetto della cilindrata è differente da quello della FF.

La notizia, comunque, non è figlia unica. Dal posto guida, definito in maniera da concentrare tutti i comandi in prossimità del driver per incrementarne la concentrazione, ne affiorano altre. Come il fatto che, pur essendo dimensionalmente più compatta della 599, la F12berlinetta offre un'abitabilità identica e tale da non imporre limitazioni anche a 2 passeggeri di robusta corporatura, insieme a una zona di carico adeguata alle loro esigenze.

Le sorprese, quelle che sinora sembravano impensabili per una vettura che vanta una simile potenza. La "f" inserita nella denominazione, indubbiamente, vorrà anche dire Ferrari, ma solo dopo poco chilometri suscita la sensazione che significhi "f"acile da guidare piuttosto che "f"ruibile serenamente in ogni situazione. Il merito di questo risultato è la sintonia con cui ogni componente della vettura – dal collegamento al suolo alla prontezza di risposta del V12 e alla capacità della rete elettronica di gestire propulsore, cambio, sospensioni e sistemi di controllo della frenata nonché della trazione e stabilità – esegue il suo compito proprio come ci si attende. Ovviamente, in funzione dei settaggi del Manettino posto sul volante: quello per i fondi a bassa aderenza, lo Sport che in questo caso è lo standard, il Race che lascia maggiore spontaneità all'espressione della cavalleria e del retrotreno sino al Ct-off e all'Esc-off, congeniali all'uso in pista poiché delegano solo a chi guida il controllo della vettura. Tra l'altro, proprio su quella di Fiorano la F12berlinetta, in mani assai esperte, ha polverizzato i record di tutte le più pimpanti Ferrari. Comprese le più recenti, come testimoniano i 3"5 in meno impiegati per completare il giro rispetto alla 599. Con la complicità anche di un baricentro basso, che già in partenza limita ai minimi termini il rollio, la F12berlinetta mette, quindi, in campo un comportamento in cui si coniugano una tenuta di strada elevatissima, reattività istantanea e affidabilità. Sono impresse dall'equilibrio generale, dalla costante motricità, dal rigore dell'assetto (la cui taratura può anche essere modificata da molto a un po' meno rigida nei settaggi più sportivi quando le condizioni del fondo stradale non sono ottimali per migliorare la motricità) e dalla chirurgica precisione dello sterzo e permettono di sfruttare, in maniera coinvolgente e istintiva, il rendimento del V12 che libera la potenza fulmineamente, grazie anche al gran carico di coppia (690 Nm) disponibile all'80% già a partire da 2.500 giri e sino all'intervento del limitatore a quota 8.700! Il tutto accompagnato da una melodia che si sviluppa nell'arco dei regimi in maniera armoniosa ed esaltante, nonché dalla solerte puntualità con cui il cambio a doppia frizione con 7 marce esegue autonomamente o su input dei paddles al volante le variazioni di rapporto. La spontaneità con cui la F12berlinetta esegue ogni comando impartito da chi guida non si limita alle situazioni in cui è messa alla frusta ma, ed è ancora più sorprendente considerando la potenza di 740 cv e la personalità, anche in quelle di utilizzo normale nelle quali si esprime in maniera disinvolta, come fosse un'auto studiata proprio per quelle condizioni.

Certo, offre emozioni che può godere solo chi può sborsare 274mila euro, compresi 7 anni di manutenzione (optional) esclusi. Sono tanti e tali da offrire smisurate possibilità di personalizzazione, nonché di rendere partecipe anche il passeggero di cosa combinano vettura e guidatore scegliendo il display emozionale (indica non solo i dati di navigazione ma anche la configurazione vettura) da sistemare davanti alla sua poltrona.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

F12 berlinetta

Coupé 2 porte, 2 posti. Lunghezza 4.618 mm; larghezza 1.942 mm; altezza 1.273 mm; passo 2.720 mm. Bagagliaio da 320-500 litri

Cilindrata (cc)	6.262
Alimentazione	Benzina
Potenza cv/kW	740/545
Coppia (Nm@giri/min)	690@6.000
Trasmissione	Doppia frizione 7 marce
Velocità max (km/h)	340
Consumo (l/100 km)	15,0 (1) (2)
Emissioni CO_2 (g/km)	350
Prezzo (€)	274.000 (3)

Note: (1) con sistema Hele; (2) ciclo combinato Ue; (3) chiavi in mano, Ipt esclusa

La tecnica. Il lavoro degli ingegneri

La sfida di abbinare potenza e leggerezza

Elegante e seducente, la F12berlinetta mostra il suo potenziale anche senza animare il possente V12 a iniezione diretta di 6,3 litri con 740 cv abbinato al cambio F1 a doppia frizione con 7 marce. La linea, infatti, tradisce subito l'attenzione posta nei confronti dell'aerodinamica che dà come risultato un Cx di appena 0,299, anche se può sfuggire il fatto che il lungo cofano è stato definito per generare deportanza convogliando attraverso l'Aero-Bridge (gli sfoghi sui passaruota anteriori) l'aria verso gli incavi sulle portiere, che le prese per i freni carboceramici di terza generazione si aprono soltanto quando la situazione lo richiede e le nervature sul padiglione non sono solo esercizi stilistici ma anche elementi attivamente coinvolti nella profilatura aerodinamica.

Stile ed efficienza si fondono, quindi, in maniera armoniosa e ottimale per supportare la resa della parte meccanica, alla quale contribuisce anche la ripartizione del peso concentrato fra gli assali ma che grava per il 54% sul retrotreno, e il comportamento. Sul quale si riflettono l'architettura delle sospensioni abbinate a una nuova evoluzione del sistema attivo di controllo magnetereologico, il baricentro molto basso e la massa contenuta (1.525 kg) propiziata dalla scocca space-frame, realizzata con 12 diverse leghe d'alluminio. Quest'ultima genera anche a un rapporto peso/potenza di appena 2,1 kg/cv che agevola sia l'ottenimento di prestazioni che una Ferrari stradale non aveva mai sfoderato sia la riduzione di consumi ed emissioni. La radiografia della F12berlinetta è completata dall'estesa rete elettronica che gestisce la risposta del propulsore, il differenziale autobloccante E-Diff3, il set-up delle sospensioni nonché l'Abs e i sistemi che sovrintendono a trazione e stabilità, la cui vigilanza è allentabile o eliminabile con il Manettino sul volante.

M. Mam.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il cockpit. Il posto guida (nella foto il particolare quadro strumenti) è stato concepito per concentrare tutti i comandi in prossimità del guidatore

Il design. La vettura è stata definita fin dall'inizio dal centro diretto da Flavio Manzoni con la collaborazione della Pininfarina

Le linee molto innovative rispettano il dna del Cavallino

Silvia Baruffaldi

Una grande forza innovativa, unita al più assoluto rispetto del Dna della marca.

È stato questo l'obiettivo che il centro design Ferrari, diretto da Flavio Manzoni, si è posto per la F12 Berlinetta, vettura cui Manzoni è particolarmente affezionato poiché è la prima creatura seguita da lui e al suo team sin dall'inizio del progetto, in collaborazione, come vuole la tradizione, con Pininfarina.

Il risultato è frutto di una totale integrazione tra lo stile e le esigenze tecniche, in particolare aerodinamiche. Volutamente più compatta rispetto alla 599 Fiorano, la F12berlinetta ha un volume anteriore che fende l'aria con ancora maggior decisione (il Cx è di 0,299), strutturato secondo una forma a catamarano con due "scafi" che appoggiano sulle ruote. Sul frontale, il tipico sorriso della calandra è affiancato in basso da due ingressi aria preposti al raffreddamento dei freni; dotati di portello, si aprono solo quando necessario. «Sono uno degli elementi nati dalla collaborazione costante con gli ingegneri aerodinamici, così come i canali per l'aria inseriti tra il cofano e le fiancat», dice Manzoni a proposito dei flussi che attraversano il parafango per poi essere convogliati sull'ampio incavo della porta, partecipando alla deportanza del corpo vettura.

Un design molto scolpito, dunque, che non fa ricorso ad appendici applicate, ma ottimizza l'aerodinamica attiva intagliando i volumi e sottraendo materia. Anche le nervature sul tetto sono funzionali al controllo del flusso dell'aria in velocità, tanto da contribuire al contenimento della sezione frontale. Particolare il design della vista posteriore, che reinterpreta il classico disegno a coda tronca: «È sviluppato – spiega ancora Manzoni – intorno ad un tema a "T" e crea in basso due derive che diventano parte integrante degli scarichi. Al centro, il retronebbia è ispirato alla F1 per forma e dimensione». L'interno della F12berlinetta, interamente realizzato a Maranello dal Design Ferrari, è votato alla leggerezza e alla funzionalità, sfruttando al massimo ogni minimo spazio per destinarlo agli occupanti e al vano bagagli. È evidente l'impegno dei designer per alleggerire la massa della plancia creando una struttura snella intersecata da una console a ponte, un elemento fortemente iconico che integra i pulsanti del cambio di tipo F1 lasciando spazio nell'area inferiore ad un portaoggetti rivestito in Alcantara. Anche il volante fa diretto riferimento alle Ferrari da corsa, con l'eliminazione dei comandi devio e l'integrazione delle funzioni sul volante stesso. Alta tecnologia cui si sposano dettagli raffinati della migliore artigianalità italiana, come vuole il Dna di ogni vera Ferrari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inconfodibilmente Ferrari. La vista posteriore della F12berlinetta esibisce grinta, sportività e l'eleganza tipica delle creature di Maranello

APPROFONDIMENTO ONLINE

Tutti i dettagli tecnici, le foto e i video
www.motori24.ilsole24ore.com

NEWS IN PRESA DIRETTA

MINI CONFERMA

La Countryman sarà anche Coupé

Al Salone di Parigi (settembre) debutterà la nuova Mini Countryman Coupé. Lo ha confermato lo stesso costruttore inglese di proprietà della tedesca Bmw che dovrebbe far debuttare la vetture all'inizio del 2013. Basata sulla Mini Paceman Concept la versione definitiva del nuovo Coupé sarà molto simile al prototipo. Prevista la doppia trazione : anteriore e integrale con il motore 1.600 turbo da 218 cavalli. *(C. Ca.)*

SMARTPHONE A BORDO

L'iPhone diventa un Gps Garmin

Si chiama Garmin StreetPilot & Designer Car Kit la soluzione perfetta per montare lo smartphone di Apple sul cruscotto dell'auto.
Il kit è stato studiato da Platinumdesign ed è corredato dal voucher per scaricare l'app StreetPilot con le mappe dell'Europa occidentale. Tra le funzioni offerte ci sono il 3D Traffic, l'avviso per gli autovelox e gli svincoli fotorealistici. Costa 100 euro. *(Lu. F.)*

YOKOHAMA

Il risparmio inizia dagli pneumatici

L'ultima proposta a basso impatto ambientale di Yokohama è lo pneumatico BlueEarth AE-01. Evoluzione dell'A-Drive, abbina a doti che migliorano il confort di marcia innovative tecnologie rivolte a incrementare sia il grip su asciutto e bagnato, sia la scorrevolezza, per ridurre i consumi. Le doti di grip dipendono dal battistrada che, al pari di quello di consanguinei sviluppati appositamente per il primo equipaggiamento delle ibride Lexus, ha anche un disegno che non influenza il confort acustico persino nella marcia a Emissioni Zero. La scorrevolezza è frutto tanto dell'impiego di una mescola composta da materiali "rinnovabili", come la gomma naturale e l'olio estratto della buccia d'agrumi, quanto di una struttura ottimizzata che genera un peso inferiore a quello del predecessore. È in vendita in misure che spaziano da 13" a 16" di diametro e a prezzi che vanno da 90 a 158 euro. *(M. Mam.)*

Land Rover/1. Progettazione

Il mondo virtuale dove nascono le auto da sogno

Luca Figini

Anche l'industria dell'auto si evolve inglobando le nuove tecnologie disponibili, acquisendo dalla consumer electronics funzioni "on board" e ricevendo dal mondo dell'It un contributo fondamentale per migliorare la sicurezza e velocizzare la progettazione dei modelli. Per esempio, Jaguar Land Rover, facente capo al gruppo Tata, si affida al 3D per trasformare i disegni degli ingegneri in modelli complessi che possono essere "navigati" come se fossero un videogame in prima persona di ultima generazione. Questo mondo virtuale, non a caso si trova all'interno della sezione Vr (Virtual Reality), è accessibile nella cosidetta Cave, una speciale «stanza» del centro di ricerca di Gaydon nel Regno Unito composta da quattro superfici, escluso il pavimento, su cui sono proiettati i modelli preparati dai tecnici. Nello specifico, ogni parete è illuminata da due proiettori Sony Srx-S105, per un totale di otto, ciascuno controllato da due computer a elevate prestazioni, per un totale di sedici. Questa la potenza elaborativa necessaria per ricreare un universo tridimensionale fotorealistico. Indossando un paio di occhialini polarizzati e impugnando un controller a metà strada tra una pistola e un joystick, si entra, a tutti gli effetti, nel disegno e nei modelli preparati al computer attraverso i classici strumenti di elaborazione grafica ingegneristica (Cae, Cad e così via). In sostanza, nel Cave si porta su un piano reale i disegni che i vari reparti di progettazione si sono abituati a vedere solo sul monitor. Un passaggio epocale, perché il 3D permette un superiore livello di analisi di ogni singola parte del veicolo e del suo insieme: poter navigare all'interno di ogni condotto, componente e struttura e sfogliare in ogni sua parte l'auto permette di trovare soluzioni più sofisticate. Il tutto senza creare prototipi fisici, finché non sia davvero necessario a fini di test. Ma la fase di sviluppo iniziale, prima della messa su strada effettiva, può essere eseguita in virtuale con un notevole risparmio di costi e di tempi, e il vantaggio di scovare soluzioni raffinate perché ci si trova immersi in ogni singola parte e nel veicolo nel suo complesso, come se fosse reale. Oltre a poter eseguire simulazioni reali sul comportamento del mezzo e sollecitandolo per mezzo di opportuni programmi. Non è una tecnologia del domani, ma dell'oggi: la Range Rover Evoque è nata così, partendo dal prototipo Lrx (presentato nel 2008) e seguendo perfettamente le linee della sua progenitrice. Una misura di quanto incida il Cave si ha osservando il posteriore del 4x4. Il profilo così basso non ha impedito di impacchettare tutta la meccanica, solo con i modelli 3D navigabili è stato possibile trovare soluzioni che rasentano la perfezione in soli 4 anni dalla concept car, quasi un record.

TEMPI DI SVILUPPO
La Evoque è stata definita in pochi mesi con sistemi di prototipizzazione computerizzata basata su immagini 3D

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grafica 3D. Nel centro di progettazione di Jaguar Land Rover vengono utilizzate tecniche all'avanguardia

Land Rover/2. In arrivo una Range tutta nuova

Telaio in alluminio e un 6 cilindri diesel

Loriano P. Martinoli

Ormai è pronta. La nuova Range Rover arriverà nella prima parte del 2013, dopo il debutto ufficiale che dovrebbe avvenire al prossimo salone dell'Automobile di Parigi. Come sarà? Innanzitutto un po' cresciuta nelle dimensioni, poiché potrà avere anche i sette posti. Poi il look che seguirà, pur nella caratteristica muscolosità di questo modello, la linea stilistica la cui strada è stata aperta dalla Evoque. Ma due importanti novità tecnologiche caratterizzeranno il "nuovo corso" dell'ammiraglia del brand Range Rover. Innanzitutto il telaio in alluminio spaceframe (concettualmente ereditato dalla cugina Jaguar Xj), caratterizzato da elevata resistenza alle sollecitazioni e che consentirà, rispetto al modello precedente, di risparmiare ben 410 kg di peso. E meno peso, si traduce in migliori prestazioni ma anche in un'ottimizzazione del bilancio energetico, con una riduzione dei consumi e un contenimento consistente delle emissioni inquinanti. E proprio in questa ottica andranno anche i motori turbodiesel, ottimizzati da Jaguar Land Rover, Il TDV8 di 4.4 litri e il TDV6 di 3.0 litri. Nel futuro del gruppo, inoltre, è in previsione una gamma di motori a 4 cilindri, sempre turbodiesel ad alta efficienza energetica ed eco-sostenibili, di progettazione Jaguar Land Rover, la cui produzione verrà incentrata nel nuovo stabilimento di Wolverhampton. Infine la nuova Range Rover sarà quasi sicuramente la prima vettura del marchio sulla quale debutterà un sistema diesel/ibrido (che si avvarrà di un V6 della nuova serie).

Infine ha debuttato il model year 2013 della Range Rover Sport, nella versione con il motore TDV6 depotenziato a soli (si fa per dire) 155 Kw/211 cavalli e che di conseguenza rimane al di sotto della soglia limite del superbollo. Un motore che tra l'altro, in questa versione aggiornata, si avvantaggia anche dal punto di vista dei consumi Il tutto per un prezzo di listino chiavi in mano a partire da 58.423 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OGGI ON LINE

MOTORI24.it

www.motori24.com.it
Lettere alla redazione motori del Sole 24 Ore
mario.cianflone@ilsole24ore.com

NOVITÀ SUL WEB

Due e quattro ruote: i modelli mai visti e quelli al debutto

Online, sul sito Motori24.it, dedicato al mondo delle due e delle quattro ruote, le novità, le anteprime e le indiscrezione sui modelli di auto, moto e scooter in arrivo con fotogallery e approfondimenti. Notizie *cool*, divertenti e insolite si trovano invece nella nuova sezione «Passioni».

IMMATRICOLAZIONI

Tutti i dati di vendita del mercato italiano e di quello europeo

APPROFONDIMENTI

Gli scenari e i trend in atto nell'industria globale dei motori