

**Per la prima Ferrari ibrida, vettura-laboratorio del Cavallino, è arrivato il momento della Premiere. Alle Finali Mondiali Ferrari di Abu Dhabi, il prossimo fine settimana sul circuito di Yas Marina ad Abu Dhabi, attenzioni puntate sulla Ferrari FXX K.**



**La star**, il nuovo programma tecnologico che cavalcherà i circuiti mondiali. Nel nome della prima ibrida della Casa di Maranello, la sigla K richiama la tecnologia “**Kers**” di recupero dell’energia cinetica per l’esaltazione delle performance in pista.

Niente norme omologative o regolamenti; la **FXX K** serve a mettere a punto le innovazioni tecnologiche in un programma di test di un paio d’anni.

Il potenziale lo sintetizzano numeri: **1050 CV** complessivi di cui **860 erogati dal motore termico V12** e **190 CV provenienti dal motore elettrico**, con oltre 900 Nm di coppia massima totale.



**Il V12 da 6262 cm<sup>3</sup>** ha nuovi alberi a camme, distribuzione meccanica delle valvole (anziché idraulica), ripensati mappatura del motore, aspirazione, scarico (evitati i silenziatori).

Il **sistema HY-KERS** è in ottica puramente prestazionale. Il pilota dispone di un manettino

a 4 posizioni: Qualify (massima prestazione entro un regime di giri); Long Run (valuta anche la costanza delle prestazioni); Manual Boost (per ottenere la coppia max, tutta e immediata); Fast Charge (ricarica rapida della batteria). Da gestire è il cambio F1 doppia frizione a 7 marce,



**L'aerodinamica** è un altro elemento sul quale si sono impuntati come maniaci.

Sul frontale spicca l'ala a due elementi con il grande e basso splitter. Missione, il **bilanciamento** migliore possibile. Valgono le esperienze nella categoria **GT** del Mondiale Endurance, in cui Ferrari ha trionfato per tre anni consecutivi. Direzione l'aria, lottare con la resistenza, anche nella coda, dove spoiler, pinna e un diffusore per l'estrazione dell'aria debbono giocare anche con il carico. Pneumatici slick **Pirelli sensorizzati**, permettono il monitoraggio dell'accelerazione longitudinale, laterale e radiale, oltre che di temperatura e pressione. Un altro passo nella lotta perenne tra gomma e asfalto.



Ma ovviamente in tale scenario il principe è l'**elettronica** e i suoi microprocessori per trovare nuovi limiti a finezze quali Differenziale elettronico E-Diff (**magnetoreologico** di terza generazione), controllo trazione **F1- Trac**, controllo elettronico dell'angolo di assetto. Il tutto adattato al sistema di propulsione ibrida. e ricordiamo pure i freni carbo ceramici (**Brembo**), sospensioni anteriori a triangoli sovrapposti e posteriori Multilink.

Per restare ai vertici, **si studia...**

**Fabrizio Romano**

**Photogallery**

