

**Con la GTC4Lusso, per la prima volta nella sua storia la Ferrari adotta sullo stesso modello sia il motore V8 che il V12, abbinati rispettivamente alla trazione posteriore e al sistema a quattro ruote motrici 4RM Evo.**



### Prestazioni eccezionali

Dopo il debutto della GTC4Lusso, che ha portato ad altissimi vertici prestazionali le GT 12 cilindri a 4 posti tipici della tradizione Ferrari, è la volta della **GTC4Lusso T**. Quest'ultima è la prima vettura di Maranello con motore V8, che costituisce una nuova interpretazione del concetto di Ferrari GT. La Ferrari GTC4Lusso T impiega l'ultima evoluzione del motore turbo V8 da 3,9 litri, in grado di sviluppare 610 CV a 7.500 giri/min., nonché la coppia massima di 760 Nm erogata tra i 3.000 e i 5.250 giri/min. Per quanto concerne le prestazioni, l'accelerazione 0-100 km/h si compie in 3"5/10, quella da 0 a 200 km/h in 10"8/10 e la velocità massima raggiunge i 320 km/h.

L'adozione di questo motopropulsore, insieme alla trazione solo posteriore, permette minor peso e una maggiore distribuzione dello stesso all'assale posteriore. Tutto questo consente, assieme alle 4 ruote sterzanti, agilità e reattività estreme. Dal canto suo la Ferrari GTC4Lusso è equipaggiata dal motore **12 cilindri a V 6,2 litri aspirato** che, con **690 CV di potenza massima** a 8.000 giri/min. offre un'erogazione sempre crescente. Il rapporto peso potenza è da record per la categoria con 2,6 kg/CV, così come quello di compressione pari a 13,5:1. La coppia massima è di 697 Nm (contro i 760 Nm del V8 turbo), di cui l'80%

già disponibile a 1.750 giri/min..

Riguardo le prestazioni, le accelerazioni 0-100 km/h e 0-200 km/h si compiono rispettivamente in 3"4/10 e 10"5/10, valori non molto dissimili rispetto alla GTC4LussoT, tuttavia gli allunghi sono decisamente superiori come attesta la **velocità massima di 335 km/h, contro i 320 km/h della sorella minore**. Riguardo il cambio, entrambe adottano il velocissimo sistema doppia frizione F1 a 7 rapporti, la cui funzione manuale si attua mediante i paddle fissi al piantone.

### V8 da primato



Prontezza immediata ai comandi, elevatissime prestazioni, spinta sempre crescente, un sound coinvolgente e posizionamento ribassato, rappresentano alcune peculiarità del V8 turbo della **GTC4Lusso T**. Il raggiungimento di performance ai vertici è garantito dall'impiego di nuovi pistoni e bielle, realizzati in lega di alluminio alto resistenziale, allo scopo di massimizzare la pressione in camera di combustione. L'immediata risposta tipica del motore V8 Ferrari ai comandi dell'acceleratore, è garantita da aspetti come l'albero

piatto, le turbine di dimensioni compatte con tecnologia twin-scroll e lo scarico trifuso, dotato di condotti di eguale misura per ottimizzare le onde di pressione nella turbina. Infine, tra i contenuti più innovativi del V8 Ferrari sovralimentato vi è il Variable Boost Management; in sostanza vi è una spinta sempre crescente al salire delle marce fino a raggiungere i 760 Nm in settima.

### **V12 insuperabile**

Per quanto concerne la Ferrari GTC4Lusso, l'intenso studio e sviluppo effettuato ha portato il V12 da 6.262 cc alla potenza massima di 690 CV, valore che ne rende di fatto la vettura più potente nel segmento di riferimento. Da record per la categoria anche il **rapporto peso potenza di 2,6 kg/CV**, al pari di quello di compressione a 13,5:1. Inoltre, a testimonianza del forte legame tra i motori GT Ferrari e le unità impiegate nel mondo delle competizioni, il numero di giri massimo è fissato alla soglia di 8.250 giri/min. Le elevate performance del nuovo V12 sono possibili grazie a una serie di soluzioni tecniche come le teste dei pistoni caratterizzate da un inedito disegno, l'ultima evoluzione del software di controllo anti-knock, l'adozione dell'iniezione Multispark e la riduzione del peso.

### **Sound tipicamente Ferrari**





Entrambi i motori hanno un sound unico, inconfondibile e inimitabile. Più in dettaglio, il V8 della GTC4Lusso T oltre all'adozione di un albero piatto, che consente di sincronizzare gli scoppi del motore, e di condotti di eguale misura in grado di equalizzare la portata sonora, impiega una nuova prolunga centrale della linea di scarico ad H, nonché uno specifico silenziatore a diametro maggiorato.

Il risultato è un rombo inconfondibile, melodioso ed aggressivo nel contempo e per nulla penalizzato dai turbocompressori che in altri casi tendono ad agire come silenziatori. Per quanto concerne il **V12 della GTC4Lusso**, l'adozione di un sistema di collettori 6 in 1 di eguali dimensioni, l'introduzione di una nuova valvola by-pass elettronica e l'accurato studio delle armoniche in ogni condizione di regime e di transitorio, si traducono in un suono unico e avvolgente, capace di enfatizzare il coinvolgimento emotivo di tutti gli occupanti, con una tonalità forte e marcata nella guida sportiva, che si ammorbidisce in un sound equilibrato e raffinato nella guida in città o in autostrada.

### **Massima aderenza con il 4RM Evo**

La notevole fruibilità della GTC4Lusso V12 su ogni tipo di strada e aderenza è garantita dall'evoluzione del sistema a quattro ruote motrici 4RM Evo, brevetto Ferrari, per la prima volta integrato con le ruote posteriori sterzanti. Nasce così il sistema di controllo 4RM-S (quattro ruote motrici e sterzanti) che, basandosi sull'evoluzione dello Slip Side Control, anch'esso brevettato dalla Ferrari e giunto alla versione 4.0, include ora anche il controllo del differenziale elettronico (E-Diff) e dello smorzamento delle sospensioni (SCM-E). Questi sistemi, così integrati e gestiti da software proprietari, consentono al pilota della GTC4Lusso di poter sfruttare la straordinaria coppia anche su strade innevate, bagnate o comunque con bassa aderenza per una stabilità costante con un'aumentata sensazione di controllo e sicurezza. Le sospensioni a smorzamento SCM-E di ultima generazione contribuiscono a massimizzare le prestazioni anche su fondi stradali sconnessi per un comfort eccellente.

### **La sportività della trazione posteriore**

Una differenziazione in termini dinamici per una maggiore sportività al volante, nel pieno rispetto però delle linee guida tracciate dalla versione V12. Questo era l'obiettivo degli ingegneri Ferrari con l'adozione del motore turbo V8 e la trazione posteriore per GTC4Lusso T. Il minore peso complessivo e la distribuzione di quest'ultimo spostato maggiormente sull'asse posteriore (46:54%) hanno quindi permesso l'impiego di una specifica taratura dei sistemi di controllo 4WS e SCM-E. Questo garantisce alla GTC4Lusso T una maggiore sensazione di agilità, un minor angolo di rollio e un differente feeling di prestazione longitudinale enfatizzato ai bassi regimi dal Variable Boost Management.

In particolare, nella guida sportiva, l'asse posteriore sterzante 4WS aiuta a ottenere una più rapida risposta al comando volante nella fase di inserimento ed uscita di curva, grazie alla sterzata delle ruote posteriori effettuata in fase con quelle anteriori. Infine, le sospensioni Magnaride SCM-E, le stesse presenti sulla GTC4Lusso V12, rappresentano il più elevato grado di sviluppo degli algoritmi di controllo e sono adattate alla distribuzione dei pesi, nonché alle rigidità di questo modello.

### **Coupé shooting brake**

Sviluppato dal Centro Stile Ferrari diretto da Flavio Manzoni, il design della GTC4Lusso T si mantiene fedele a quello della versione con motore V12. Caratterizzato dall'innovativa interpretazione sul tema di coupé shooting brake, sfoggia un volume estremamente slanciato e sportivo che lo avvicina di più a una silhouette di tipo fastback. Gli interni sono

un perfetto connubio tra l'eleganza sofisticata della selleria di grande pregio artigianale e la sportività di tutta la componentistica in metallo, o carbonio, correlata principalmente a tutte le funzioni di interfaccia uomo-macchina. Infine, entrambe le Ferrari GTC4Lusso vantano l'architettura della plancia Dual Cockpit, studiata per esaltare l'esperienza al volante e condividere le emozioni di guida tra pilota e passeggero, e impiegano l'ultima versione del sistema infotainment caratterizzato dall'adozione di uno schermo da 10,25" ad alta definizione e tecnologia touch capacitiva.

**Gian Marco Barzan**

