

Ferrari 575M Maranello

Con la 575M Maranello la berlinetta sportiva Ferrari a motore anteriore esprime la sua massima evoluzione ed il più elevato contenuto tecnico e prestazionale. Il lancio al 72° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra della 575M Maranello segna infatti un nuovo traguardo per una delle più affermate architetture di prodotto Ferrari – la berlinetta sportiva con motore anteriore 12 cilindri – nel solco dei più prestigiosi modelli della storia Ferrari e soprattutto come ulteriore, consistente sviluppo della 550 Maranello, lanciata nel 1996 e unanimemente riconosciuta come uno dei modelli Ferrari di maggiore successo.

Il design Pininfarina e l'efficienza aerodinamica

Nello sviluppo di stile della 575M Maranello si è scelto di non modificare l'equilibrio estetico che la 550 Maranello ha incarnato sin dalla sua prima apparizione, e che le è valsa l'unanime apprezzamento di "instant classic", in perfetta sintonia con il ritorno al motore anteriore della berlinetta Ferrari ad alte prestazioni.

Si è scelto quindi di intervenire nel rispetto delle forme originali, concentrandosi sulle aree che richiedevano adeguamenti alle mutate richieste tecniche, in virtù del nuovo motore e delle accresciute prestazioni (5.750 cc, dinamica del veicolo più avanzata e introduzione del cambio F1), a conferma dello stretto legame che esiste su ogni Ferrari tra la funzione e la prestazione da una parte ed il disegno che deve favorirne il conseguimento dall'altra.

In particolare, una presa d'aria di forma e dimensione diversa inserita nel nuovo frontale della vettura, molto curata nei dettagli interni ed esterni (raccordi, griglia, convogliatore) ed un nuovo trattamento dello spoiler anteriore, che prende tutta la larghezza del muso, hanno consentito un adeguato raffreddamento dei radiatori ed il conseguimento degli obiettivi di deportanza aerodinamica. Anche la presa aria sul cofano, senza cambiare forma, è aumentata nella dimensione in funzione delle aumentate richieste motoristiche.

La vista frontale della vettura è stata poi caratterizzata da un nuovo trattamento estetico dei gruppi ottici, con corpo del faro in colore vettura e palpebre in colore grigio, abbinati di serie a tecnologia allo xeno per la luce anabbagliante, con dispositivo lavafari.

Il disegno delle ruote è nuovo, per comunicare un senso di accresciuta sportività.

Dal punto di vista aerodinamico la 575M Maranello rappresenta la punta dello sviluppo applicato da Ferrari alle vetture con motore anteriore.

Particolare attenzione è stata dedicata alla griglia anteriore, realizzata con bacchette con sezione di profilo alare per ridurre le perdite di carico e per migliorare l'efficienza di raffreddamento.

La maggiore esigenza di raffreddamento ha comportato un aumento della quantità di flussi circolanti all'interno della vettura con conseguente aumento di resistenza all'avanzamento.

Questo ha richiesto un'attività parallela di ottimizzazione del corpo vettura per recuperare l'efficienza perduta. Per non stravolgere le caratteristiche stilistiche della vettura si è scelto di lavorare sul fondo, parte non visibile.

L'ottimizzazione del sottoscocca ha introdotto i canali rialzati dal fondo vettura per generare carico ma rendere la vettura non sensibile alle variazioni di assetto. Ogni dettaglio del fondo è stato curato per generare il carico desiderato e diminuire la resistenza.

L'ottimizzazione finale ha portato a curare il flusso attorno alle ruote e a definire speciali piccole carenature che permettono di ridurre la resistenza pur mantenendo l'efficacia deportante del fondo anteriore. La stessa tipologia di carenature ma in forma più tradizionale è stata adottata anche per le ruote posteriori.



L'interno vettura

Pur mantenendo il concetto, espresso con successo dalla 550 Maranello, di un ambiente interno accogliente e di una elevata qualità di vita a bordo, l'interno della 575M Maranello è stato rivisto in maniera profonda, allo scopo di renderlo ancora più sportivo, essenziale e funzionale, coerentemente alle accresciute prestazioni e all'obiettivo di incrementare ulteriormente l'efficacia nel controllo di guida assegnato al pilota.

Tutta la strumentazione è ora riunita in un unico quadro posto davanti al guidatore. Il contagiri, di dimensioni prevalenti rispetto agli altri strumenti e sottolineato da un anello metallico, occupa la posizione centrale. La multispia posta di fronte al pilota raggruppa le principali informazioni accessorie, tra le quali la funzione orologio e l'indicazione della pressione pneumatici.

Il nuovo volante è più snello e con la struttura di metallo a vista; i pulsanti dell'avvisatore acustico e le leve del cambio F1 sono in alluminio spazzolato.

Il volume della plancia si presenta più compatto, grazie alla nuova disposizione degli strumenti e all'accorciamento del mobiletto sul tunnel, provvisto comunque di nuovi vani porta-oggetti. Anche il diverso taglio di colore contribuisce a questa sensazione, accrescendo la luminosità dell'interno grazie alla riduzione delle aree trattate in pelle nera.

Nuovi i sedili, con 6 regolazioni elettriche e memorie lato guida, con una confezione coordinata con quella delle borse porta (anch'esse completamente ridisegnate e con maniglie di appiglio più snelle ed eleganti), allo scopo di avere un'area armonica ed omogenea nel disegno che accoglie guidatore e passeggero.

L'intervento ha curato l'aggiornamento della vettura fino ai dettagli meno evidenti: la plancetta dei comandi del climatizzatore è ora integrata con il gruppo dei tasti a bilanciere e caratterizzata da una nuova grafica, mentre la panchetta posteriore presenta nuovi motivi estetici e funzionali in gomma per migliorare la ritenuta delle valigie e nuovi fissaggi delle cinghie per aumentare la superficie di carico.

Migliorati infine alcuni aspetti funzionali, come la nuova posizione dei pulsanti per l'apertura dello sportello carburante e del cofano baule, ora collocati in una posizione accessibile anche dall'esterno nelle operazioni a portiera aperta lato guida.