



報道関係各位

2015年10月15日

フェラーリ・ジャパン

Press Release

**F12tdf: サーキット・レベルの性能を一般道で実現した
新型スペシャル・シリーズ限定モデル
11月8日、ムジェッロで開催のフィナーリ・モンディアーリで
オフィシャル・デビュー**

2015年10月13日、マラネッロ発 この度フェラーリは、1950年から60年代にかけて開催された(特に1956年型250GTベルリネッタが4度連続で勝利し、文字通りフェラーリが席卷した)伝説の耐久ロードレース、ツール・ド・フランスに敬意を表したモデル、F12tdfを発表します。1日に数百キロもの距離を、タイトなコーナーが連続するワインディングおよびサーキットを舞台に競うこのレースは、最高の性能はもちろん、卓越したドライバビリティとイーゼードライブを同時に実現した車輜を賞するレースでした。F12tdfは、サーキットでも十分通用する、究極のロードカー・コンセプトを極めた生産台数799台の限定モデルです。

F12tdfには、エンジン、エアロダイナミクスならびにビークルダイナミクスといった、フェラーリDNAの核を成す全ての技術革新が込められています。その結果、この新型ベルリネッタは、加速性能、ロードホールディング、俊敏性の面において頂点を極めました。

F12tdfの性能は、数々の受賞歴に輝くF12berlinettaのエンジンを継承する最高出力780cvの自然吸気V12エンジンがもたらします。この車輜の爽快かつダイナミックな特性は、特にリア・タイヤに対してフロント・タイヤが8%拡大したことによるコーナーでの横加速度に現れます。異なるタイヤ・サイズを装備することで、顕著になるオーバーステア特性は、「バーチャル・ショートホイールベース」として知られる革新的な後輪操舵システムによって補完されます。他のビークルダイナミック・コントロールシステムと一体化して機能するこのシステムは、ステアリング応答時間の短縮と確実なターン・インを保証するとともに、高速安定性も向上させました。コーナーリング速度も、大幅なダウンフォースの増加によって、コーナーリング速度は87%向上しています。この数値は、フロントマウントのV型12気エンジン・ベルリネッタとしては前例のないレベルです。



ボディワークをはじめ、インテリア、エンジン、トランミッション、ランニング・ギアの抜本的な再設計に加えて、ボディ内外の様々な部分にカーボンファイバーを使用することで、車輛重量を110kg削減しました。

これら全ての要素の総合的な効果によって、横方向加速度の向上に加え、0-100 km/h 加速 2.9 秒、0-200 km/h 加速 7.9 秒という記録的な性能数値を達成しました。F12tdf のフィオラーノ・サーキットのラップタイムは、1 分 21 秒フラットです。

また、LaFerrari で導入したワンピース 構造の新型 エクストリームデザイン・ブレーキキャリパーの採用によって、制動距離もまた優れています。この新世代システムによって、100- 0km/h 制動距離は 30.5m、200-0km/h 制動距離は 121m となりました。

パワートレイン

搭載するエンジンは、フェラーリのエンジニアが、740cv から 780cv/8,500rpm に出力向上を図った F12berlinetta の総排気量 6,262cc、バンク角 65 度の V 型 12 気筒で、比出力は、125cv/1L となりました。同時に、最大トルクも 690Nm から 705Nm /6,750rpm へと向上させました。さらに、2,500rpm という低回転域ですでにその 80%を発生させ、最高許容回転数の 8,900rpm に到達するまで途切れることのない比類なき加速性能とスポーティーな応答性を実現させました。

このエンジンは、レースにインスピレーションを得たメカニカル・タペットをはじめ、フォーミュラ 1 カー由来の可変長式インテーク・トランペットを採用して高回転域での容積効率を向上させるなど、数々の改良が重ねられました。F12tdf はまた、トランスミッションもギア比を 6% クロスレシオ化した専用の F1 DCT が奢られ、アップシフトは 30%、ダウンシフトは 40%、それぞれ高速化されました。

ビークルダイナミクス

フェラーリのエンジニア達は、ドライビング・スキルがそれほど高くない方でも運転が可能な、極めて俊敏かつパワフルな車輛の実現に向けて動き出しました。

そして彼等は、アマチュア・ドライバーが高性能車輛の開発に関与する「XX プログラム」で培われた豊かな経験を F12tdf に注ぎ込みました。

最大横加速度と応答性に関しての驚異的なシャシー・ダイナミクスは、タイヤ幅を 225 から 275 に、リム幅を 9.5 インチから 10 インチに拡大したフロント・タイヤ & ホイールが大きく貢献しています。このフロントアクスルのサイズ変更によって、確かに横加速度は向上しますが、これだけでは限界域でオーバーステアとなり、経験の少ないドライバーには難しいドライビングを強いることとなります。

そこで、ステアリングを握った誰もが性能をフルに活用してドライビングを堪能できるように、フェラーリは新たに「バーチャル・ショートホイールベース・システム」を開発しました。F12tdf でデビューするこのシステムは、リアホイールが垂直軸を中心にステアするアクティブなリアアクスル機構です。



フェラーリの完全な社内開発によるモデル基準の制御ロジックは、ステアリングホイールの切り込み角度と入力速度、車輪速度等のデータをもとに理想的なステアリング・アングルを算出、リアアクスル・ステアリングが、自動的にリアホイールの舵角を調整します。

この「バーチャル・ショートホイールベース」によって向上した応答性は、カーブの連続するワインディングでも、難易度の高いテクニカルなサーキットでも瞬時にターン・インする目の覚めるような車輪の挙動で実感していただけます。

エアロダイナミクス

F12tdf のエアロダイナミクスは、記録的です。そのエアロダイナミクス効率数値は 1.6 で、これは F12berlinetta の約 2 倍です。また、200km/h 走行時に 230kg というダウンフォースも 107kg 増となりました。

開発は、車輪のフォルムのあらゆる分野に影響を及ぼしました。機能からの要求が印象的な要素を生成しながら、そのフォルムに独特の優美な力を与えています。

フロントは、非常に複雑なパンパーがダウンフォース生成に貢献しています。大胆にえぐられたロア・エリアにはレースカー譲りのスプリッター、ダイブ・プレーン、フロア・ウイング、ルーバーが組み込まれ、側面およびアンダーボディの効率向上を図っています。

フロント側面のエアロブリッジは、側面上部に沿って流れる気流エネルギー効果の向上を目的に再設計されました。一方、リアでは、ホイールアーチに備えたルーバーが低圧を生成し、ホイールアーチ内部の空気を抽出して通常ダウンフォース生成にあまり使われることのないアンダーボディの効率を向上させました。

リアスポイラーは 60mm 長く、また 30mm 高くなりました。このスポイラーの表面積を拡大させ、ダウンフォースの生成および効率的にその力を利用できるように、リアスクリーンの傾斜角度はより垂直にデザインされています。リアスクリーン両サイドのリア・ラゲッジハッチの凹曲面デザインもまた、この機能の強化に寄与しています。

GT レーシングカー由来の 3 対のストレークがエアロダイナミック・アンダーボディーに装備され、F12berlinetta 比で 30% 増となるダウンフォース獲得に貢献しています。

リア・ディフューザーは、3 基のスポーツ・システム、アクティブ・フラップを搭載した完全新設計となりました。このシステムは、3 つのチャンネルに分けられ、水平面での気流の展開を強化し、特徴的なカーブ・フェンスと垂直スプリッターによって生成する渦の力を増大させます。このラジカルなエアロダイナミック・デザインによって、ベースモデルの F12berlinetta の様式とは異なる、全く新しいモデルが生まれたのです。

スタイリング



フェラーリ・スタイリング・センターがデザインした新型 F12tdf は、とりわけ力強く堂々としていますが、フォルムは官能的です。まさしく、彫刻のような美しさと機能的な要求を調和させるというフェラーリのプロダクト伝統を継承するモデルです。

整ったノーズからテールに至るまで、全てのボディパネルが修整されています。より広くなったフロントおよびリア・トレッドによって、F12tdf は、さらにアグレッシブなフォルムとなりました。

デザイン面における真の目的は、F12berlinetta の彫刻のような外観と、様々な新しいエアロダイナミック機能におけるより多くのグラフィック処理との高度な洗練された相互作用の生成です。

この目的達成を示す顕著な証拠は、エアロブリッジの進化です。このデザインは、無塗カーボンファイバーの使用により、さらに強化されています。このような技術的な方法で開発されたコンポーネントは、他のディテールと結びつき、F12tdf 全体に一貫したエスティックアプローチの創造に貢献しています。

この F12tdf の妥協なきスポーティーへの追求は、スパルタンなコックピット・デザインにも表れています。インストルメントおよびサテライトポッドのハウジングにカーボンファイバーを用いることで、ドライビング・ポジションを包み込むラップアラウンド効果が強化されました。

ドアパネルは、カーボンファイバー・シェルのみとなり、グローブボックスは姿を消し、シンプルなニーパッドに置き換えられました。

キャビンのトリムには従来のレザーでなくアルカンターラを採用したほか、シートはテクニカル・ファブリック製、フロアにはマットでなくパターンが刻まれたアルミニウム製とし、最後の 1g まで徹底した軽量化を図りました。

F12tdf の諸元は、パネ下重量の軽減を目的にデザインされた細い星形 ツインスポーク軽量合金ホイールによって完成します。

F12tdf のテキストおよび画像は、フェラーリ・メディアサイトからダウンロード可能です。
www.media.ferrari.com

F12tdf 技術諸元

エンジン

形式	65 度 V 型 12 気筒
総排気量	6,262 cc
最高出力 *	574 kW(780 cv) / 8,500 rpm
最大トルク	705 Nm / 6,750 rpm
最高許容回転数	8,900 rpm (リミッター)

サイズ & 重量

全長	4,656 mm
全幅	1,961 mm
全高	1,273 mm
乾燥重量**	1,415 kg
重量配分	フロント 46%:リア 54%

タイヤ & ホイール



フロント 275/35 ZR 20" 10" J
リア 315/35 ZR 20" 11.5" J

パフォーマンス

最高速度 340 km/h 以上
0-100 km/h 2.9 秒
0-200 km/h 7.9 秒
フィオラーノ・ラップタイム 1 分 21 秒

燃料消費量 & CO2 排出量

燃料消費量*** 15.4 L/100 km
CO2 排出量*** 360 g/km

* *エンジン出力は国際単位系(SI)によって定義されている kW、cv (1KW=1.3596216 cv)によって表されます。ラム圧効果含む。

** 軽量オプション装備

*** HELE システム搭載、複合サイクル (ECE+EUDC)

フェラーリ・ジャパン コミュニケーション

TEL: 03-6890-6200 (代表)

TEL: 03-6890-6211 (直通)

FAX: 03-6890-6201

E-mail: media.japan@ferrari.com

Facebook: <http://www.facebook.com/FerrariJapan>

Twitter: <https://twitter.com/FerrariJPN>