

Ferrari in rosso e...nero

<p>Uno scheletro di carbonio per la nuova Ferrari Enzo, prodotta a partire dal prossimo anno in serie limitata.</p>

8 ottobre 2012 06:18

Anche Ferrari sposa i compositi in fibra di carbonio, quanto meno per la scocca della nuova Enzo presentata in anteprima al Salone dell'Auto di Parigi, che sarà prodotta a partire dal 2013 in serie limitata.

Una scelta dettata dalla necessità di alleggerire il veicolo e aumentare la rigidità, anche se il presidente della società, Luca Cordero di Montezemolo, ha ribadito la preferenza data all'alluminio quando i numeri dei veicoli prodotti aumentano, come nel caso della gamma "di serie" della casa di Maranello.



L'attenzione verso i materiali è testimoniata dal fatto che a Parigi, la casa del cavallino ha presentato non il prototipo dell'auto vestita, ma solo la scocca in composito, sviluppata da un team a cui ha collaborato anche Rory Byrne, capo progettista della Scuderia Ferrari. E non è un caso: la tecnologia dei compositi è quella sperimentata nelle supercar della Formula 1, più sofisticata e artigianale rispetto alle tecniche normalmente utilizzate in ambito industriale, poiché - affermano i progettisti - queste ultime, come l'RTM, non soddisfano gli standard qualitativi e funzionali che la società si è data.

Per produrre il telaio vengono utilizzati quattro diversi tipi di composito laminati a mano e prodotti in autoclave: T800 per gran parte della scocca con rinforzi locali in T800UD a fibre unidirezionali; composito ad alto modulo (M46J) per i coperchi strutturali del fondo e la traversa della plancia, mentre per le portiere è stato selezionato un materiale ottimizzato per la resistenza all'impatto e l'assorbimento degli urti (T1000), già utilizzato nel musetto della monoposto F1. Inoltre, per proteggere i componenti meccanici e il pacco batterie da sassi e detriti, il sottoscocca è realizzato in un composito rinforzato con fibre aramidiche (Kevlar).

Il risultato è una riduzione del peso del 20%, a fronte di un aumento della rigidità torsionale del 27% e di quella flessione del 20% rispetto al precedente modello Enzo.

Le innovazioni non si fermano ai compositi: la nuova Enzo sarà con tutta probabilità anche la

prima ibrida Ferrari, con motore a benzina e generatore elettrico, quest'ultimo in grado di dare una spinta in più¹ quando serve, come già avviene nelle vetture di Formula 1 con il sistema Kers.



Vuoi restare aggiornato sui materiali innovativi per l'auto e non perderti neanche una notizia? Iscriviti alla nostra [Newsletter bisettimanale](#) con l'elenco di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio.

© Polimerica - Riproduzione riservata