



## 849 Testarossa

- È stata presentata la 849 Testarossa, nuova berlina Ferrari ibrida plug-in da 1050 cv con motore V8 biturbo centrale-posteriore che eleva ulteriormente le vette prestazionali della SF90 Stradale
- Il nome della vettura riprende lo storico lignaggio settantennale di alcune tra le Ferrari più iconiche di sempre
- Il motore V8 da 830 cv è stato completamente rivisto per aumentare di 50 cv la potenza massima
- Nuove soluzioni derivate dal mondo racing e uno spoiler attivo rinnovato incrementano il carico verticale della 849 Testarossa
- L'introduzione dell'ABS Evo e del nuovo sistema FIVE rendono i controlli elettronici della 849 Testarossa i più avanzati nella gamma Ferrari

Milano, 9 settembre 2025 – Ferrari ha presentato oggi a stampa internazionale e clientela la 849 Testarossa, ultima nata della Casa di Maranello. La vettura, che sostituisce in gamma la SF90 Stradale, è una berlina supersportiva ibrida *plug-in* dotata di tre motori elettrici in ausilio al V8 biturbo in grado di erogare complessivamente 1050 cv, 50 in più della vettura della quale prende il posto nella *lineup* del Cavallino Rampante.

La 849 Testarossa si colloca al vertice della gamma Ferrari grazie alle sue prestazioni, al coinvolgimento che sa donare al pilota senza mai compromettere comfort di marcia o raffinatezza degli interni, come pure al suo design avveniristico ma al contempo profondamente legato alla storia del marchio. È una vettura pensata per i clienti più esigenti, coloro che vogliono il massimo da una Ferrari. Ed è anche la ragione dietro il ritorno di un nome leggendario per la storia di Maranello, Testarossa; tale nominativo fu usato per la prima volta nel 1956 sulla 500 TR ed era volto a descrivere il colore delle teste cilindri di alcuni tra i motori da corsa più estremi ed iconici, prima di essere utilizzato su uno dei modelli stradali Ferrari più amati di tutti i tempi – la leggendaria Testarossa del 1984.

L'anima della 849 Testarossa ruota attorno al suo motore endotermico biturbo a otto cilindri, la cui famiglia di provenienza ha ottenuto più volte il prestigioso riconoscimento di *International engine of the year*, rivisitato completamente per raggiungere nuove vette prestazionali (ben 830 cv di potenza massima) e abbinato a un'avanzatissima architettura ibrida mutuata dall'impareggiabile esperienza di Ferrari negli sport motoristici. Tra le innovazioni più evidenti spicca il nuovo turbo, il più grande di sempre per una vettura di gamma Ferrari, che abilita un'accelerazione senza precedenti. Il gruppo ibrido costituito da motore elettrico al posteriore e due unità elettriche installate sull'assale anteriore è in grado di erogare 220 cv; il sistema a quattro ruote motrici *on-demand* e il *torque vectoring* ne massimizzano le prestazioni in tutte le condizioni.

Ferrari S.p.A.  
Direzione e stabilimento:  
Via Abetone Inf. n. 4  
41053 Maranello (MO), Italia  
Tel. +39 0536 949 111

Sede legale:  
Via Emilia Est n. 1163  
P.O. Box n. 589  
41122 Modena, Italia  
Capitale sociale  
€ 20.260.000 i.v.

Reg. Imprese di Modena,  
P. IVA e Codice Fiscale  
n. 00159560366  
R.E.A. di Modena n. 88683

Società a socio unico  
Direzione  
e coordinamento:  
Ferrari N.V.



Per esaltarne le doti dinamiche e migliorare il feeling del pilota nella guida al limite, la 849 Testarossa è dotata (oltre al sistema *brake-by-wire* di ultima generazione e all'innovativo sistema di stima FIVE) del controllore ABS Evo che migliora precisione e ripetibilità della frenata in tutte le condizioni, insieme anche al nuovo impianto frenante. La taratura di molle e ammortizzatori è stata completamente rivista, per un miglioramento del comportamento della vettura al limite di aderenza. L'estensivo lavoro di alleggerimento dei componenti ha permesso alla 849 Testarossa di vantare il miglior rapporto peso/potenza di sempre per un modello di gamma, in quanto l'enorme aumento prestazionale non ha comportato alcun aggravio aggiuntivo di peso rispetto alla SF90 Stradale.

Anche dal punto di vista stilistico, la 849 Testarossa segna una rivoluzione del concetto di berlinetta Ferrari V8 a motore centrale/posteriore: l'ispirazione alle Sport Prototipo degli anni 70, assieme alle linee tese e cartesiane, danno vita a un design unico e senza tempo. La sinergia tra forma e funzione ha permesso di raggiungere prestazioni aerodinamiche impressionanti: il carico totale di 415 kg a 250 km/h corrisponde a un incremento di 25 kg rispetto alla SF90 Stradale e si aggiunge all'aumento del 15% della potenza di raffreddamento di *powertrain* e freni.

L'abitacolo è ancora più avvolgente ed ergonomico che in passato: la vela centrale con cancelletto integrato, di ispirazione F80, migliora la posizione dei componenti e li rende più facilmente raggiungibili. Il nuovo volante dotato di tasti meccanici (iconico pulsante di avviamento incluso) eleva l'esperienza di guida mantenendo intatta l'alta funzionalità dei volanti Ferrari di ultima generazione. Un nuovo sistema di HMI, infine, rende l'interazione con la vettura ancor più semplice e intuitiva.

## **MOTOPROPULSORE**

La 849 Testarossa è dotata di un sistema ibrido plug-in (PHEV) composto da un motore V8 biturbo da 830 cv combinato a tre motori elettrici, a una batteria ad alto voltaggio e a un inverter che erogano una potenza complessiva di 220 cv. Tale sistema vede il totale della potenza del gruppo motopropulsore salire a 1050 cv, record assoluto per una Ferrari di gamma. L'articolata architettura del *powertrain* ibrido *plug-in* della 849 Testarossa è stata progettata per garantire il massimo della performance, della dinamica veicolo e della fruibilità.

## **MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA**

Il motore termico della 849 Testarossa (codice di progetto F154FC) è la versione più recente del pluripremiato V8 biturbo Ferrari. Sviluppa 830 cv, pari a un incremento di 50 cv rispetto alla precedente iterazione, e una potenza specifica di 208 cv/l. Tale risultato è stato ottenuto mantenendo invariata la cilindrata e revisionando totalmente la componentistica, tra cui il turbocompressore totalmente nuovo, le teste cilindri, il basamento, i collettori, i polmoni di aspirazione, la viteria in titanio, il sistema di distribuzione e il *rail* carburante.

È stato adottato un nuovo turbocompressore dalle dimensioni maggiorate, con cuscinetti a basso attrito di derivazione F80 e un innovativo scudo termico sulla cassa turbina ispirato alla 296 GT3 per migliorare la gestione termica nel vano motore. Le ruote di compressore e turbina sono state



ottimizzate in termini di materiali e aerodinamica ed è stata introdotta una affinata strategia di calibrazione per minimizzare il *turbo lag* e mantenere la reattività del propulsore.

L'intercooler è stato ottimizzato al fine di gestire la maggiore potenza e migliorare l'efficienza termica. L'aumento di potenza del motore è stato ottenuto senza aggravio significativo del peso motore grazie all'utilizzo di contenitori di alleggerimento quali lavorazioni ispirate ai motori da corsa, alleggerimento degli assi a camme e l'adozione di viteria in titanio, migliorando così il rapporto peso/potenza di quasi il 10% rispetto alla SF90 Stradale.

Il collettore di scarico in Inconel® vede il diametro dei condotti aumentare del 20% e la sua lunghezza del 10% per migliorare le prestazioni e la timbrica tipica del *sound* Ferrari. L'adozione di un giunto disaccoppiatore dello stesso materiale consente di gestire temperature elevatissime senza aumenti di peso. Il sistema di scarico integra GPF e un catalizzatore ceramico di nuova generazione, che mantengono invariato il layout rispettando i requisiti normativi senza incrementi significativi di massa.

La 849 Testarossa, per la prima volta su una vettura di gamma del Cavallino Rampante, ha inoltre introdotto l'uso di leghe secondarie in alluminio riciclato per le fusioni del motore (testa cilindri, basamento e sottobasamento) riducendo di un massimo del 80% le emissioni di CO<sub>2</sub> per chilogrammo di alluminio utilizzato, il che equivale a una riduzione di fino a 0,4 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente per vettura.

#### **MOTORI ELETTRICI E SISTEMA IBRIDO**

La 849 Testarossa adotta un'architettura PHEV derivata dalla SF90 Stradale, unendo al motore endotermico V8 tre motori elettrici per una potenza complessiva di 220 cv. Due di essi sono collocati sull'assale anteriore e costituiscono il sistema RAC-e (Regolatore Assetto Curva elettrico) che abilita il sistema 4WD e il *torque vectoring* per massimizzare trazione ed efficacia in uscita di curva. Il terzo motore elettrico, posizionato sull'asse posteriore, è denominato MGU-K (Motor Generator Unit, Kinetic) e deriva direttamente dall'esperienza della Scuderia Ferrari in Formula 1.

L'intero sistema è stato rivisto per migliorarne prestazioni e comfort di guida, con una calibrazione ottimizzata per lavorare in sinergia con la parte termica del motopropulsore. Il sistema di controllo integra anche una nuova funzione di smorzamento attivo volta a regolarizzare il minimo motore, migliorando la transizione tra le fasi di funzionamento termica ed elettrica. Le mappe di raffreddamento delle macchine elettriche sono state ottimizzate, garantendo un'efficacia termica più elevata di 10-12 °C. Ciò mantiene le *performance* elettriche costanti per un periodo più lungo, anche in condizioni di utilizzo intensivo.

La strategia di rigenerazione in frenata è stata rivista per migliorare il feeling al pedale del freno, rendendo la corsa ancor più fluida; l'intervento rigenerativo è più progressivo e naturale, migliorando ulteriormente la coerenza tra decelerazione elettrica e idraulica. Le strategie di gestione di batteria e motori elettrici sono state calibrate sulle quattro modalità di guida elettrica selezionabili tramite l'eManettino — *eDrive, Hybrid, Performance e Qualify* — ottimizzando le prestazioni in ogni condizione.



In modalità *eDrive*, la vettura può percorrere fino a 25 km esclusivamente in marcia elettrica grazie alla batteria agli ioni di litio da 7,45 kWh posizionata in modo tale da garantire un baricentro basso e un bilanciamento ottimale delle masse.

## SOUND

La 849 Testarossa introduce una nuova dimensione sonora che riflette l'essenza della vettura, con un carattere potente e puro. La timbrica del nuovo V8 turbo è stata ottimizzata per garantire una firma acustica riconoscibile in tutte le condizioni di guida, conservando le armoniche distintive del motore Ferrari.

Il livello sonoro è stato incrementato a tutti i regimi, con particolare attenzione alla ricchezza e purezza del suono in quelli bassi e medi. L'obiettivo era esaltare i toni brillanti degli ordini nobili di combustione (multipli dell'ordine 2) in accelerazione. Salendo verso il limitatore posizionato a 8300 giri/min., la potenza del motopropulsore si manifesta in modo esplosivo, con un'esperienza immersiva che coinvolge suono, accelerazione e vibrazione, enfatizzata dall'albero motore ad angolo piatto.

La nuova strategia di cambiata, ereditata dalla SF90 XX Stradale, è stata rivista per generare un sound ancora più esaltante in aumento marcia durante l'utilizzo sportivo della vettura e in particolare del cambio. Tale effetto è stato ottenuto tramite una nuova calibrazione del motore che lavora in sinergia con la logica di controllo del cambio, ottimizzando la sequenza delle attuazioni e la pressione in camera di combustione per massimizzare l'intensità sonora in fase di rilascio. Il contenuto è attivo dai carichi e regimi medi, restituendo l'effetto di una cambiata *racing* con il caratteristico timbro del motore in rilascio. La cambiata diventa ancora più estrema dalla posizione 'Race' del Manettino in avanti.

## AERODINAMICA

La progettazione aerodinamica della 849 Testarossa ha perseguito come obiettivi principali l'ottimizzazione delle prestazioni termiche e l'incremento del carico verticale, traendo ispirazione e riferimento da soluzioni *racing* storiche e contemporanee, come quelle che si possono vedere sulla 512 S, sulla 512 M e sulla FXX-K. La 849 Testarossa genera un carico totale di 415 kg a 250 km/h, per un aumento di 25 kg rispetto alla SF90 Stradale, mentre la performance di raffreddamento migliora del 15%.

La volumetria laterale è stata ottimizzata per incrementare del 30% la quantità d'aria che arriva all'intercooler, di dimensioni maggiorate. La porta è stata ulteriormente scavata per ricavare un canale che alimenta la porzione inferiore dell'intercooler, mentre la superficie inferiore del convogliatore è dotata di un soffiaggio che permette di catturare lo strato limite. La mostrina della presa aria laterale avvolge la carrozzeria fino al copribrancardo ed è dotata di una forma profilata con ingresso ausiliario superiore per massimizzare la portata aria verso la massa radiante. La bocca in fiancata, oltre all'intercooler, alimenta anche il condotto freni posteriore e l'aspirazione motore.



Il fondo anteriore, responsabile del 35% del carico complessivo, è stato completamente riprogettato: tre coppie di generatori di vortici in cascata massimizzano *outwash* e aspirazione, garantendo un incremento del 20% del carico rispetto alla SF90 Stradale. Lo scavo a monte delle *louvers* laterali e il relativo *nolder* contribuiscono all'estrazione del flusso caldo dal vano anteriore e riducono la compressione sulla faccia anteriore dello pneumatico, diminuendo la resistenza.

Il paraurti anteriore, più squadrato, integra le nuove *bumperette* che aumentano il passaggio di aria e generano vorticità utile all'estrazione del flusso dal passaruota. Lo *splitter* (anch'esso di dimensioni maggiorate) incorpora un *flick*, ispirato alla SF90 XX Stradale, responsabile del 10% del carico anteriore.

Il posteriore adotta un'architettura bi-coda ispirata alla 512 S, con due profili alari (chiamati *twin tail*) che sfruttano il flusso ad alta energia che lambisce la parte superiore dei passaruota scolpiti per generare il 10% del carico al posteriore. Lo spoiler attivo posteriore, derivato da quello della SF90 Stradale e della 296 GTB, è integrato nella carrozzeria e azionato da un cinematismo alleggerito di 2 kg. È in grado di passare dalla configurazione *Low Drag* a quella *High Downforce* in meno di un secondo. In configurazione *High Downforce*, contribuisce a generare fino a 100 kg di carico a 250 km/h, lavorando in sinergia con gli elementi passivi della coda.

Il fondo posteriore adotta un diffusore multilivello con elemento inferiore sospeso e derive verticali che permettono di isolare la scia ruota. Una coppia di generatori di vortici a corda maggiorata massimizza l'espansione in corrispondenza dell'asse ruota posteriore. Il carico generato dal fondo posteriore è allineato a quello della SF90 Stradale, con una riduzione del 10% della resistenza all'avanzamento.

## TERMICA

L'incremento di potenza di 50 cv del motore a combustione interna ha richiesto un aumento del 15% della capacità di smaltimento della potenza termica. I radiatori sono stati riprogettati con geometria asimmetrica, ottenendo un incremento del 18% della superficie radiante. Il radiatore per i componenti ibridi è stato adattato alla nuova volumetria anteriore. L'intercooler laterale, mutuato dalla F80, presenta una superficie maggiore del 19% e un'inclinazione ridotta per ridurre l'ingombro verticale.

La bocca anteriore è stata ampliata del 18% per massimizzare la portata d'aria verso le masse radianti. La presa aria del freno anteriore è integrata nella parte alta del convogliatore, separata da una sezione orizzontale. I setti interni dei convogliatori impediscono il mescolamento dei flussi, contribuendo alla rigidità strutturale del paraurti, mentre la carenatura del sensore di parcheggio permette di convogliare il flusso verso la presa freni e il radiatore.

Le prese aria su passaruota e fondo sono state riposizionate e ottimizzate: un generatore di vortici favorisce l'estrazione dalle *louvers* centrali, mentre un *nolder* massimizza la portata in uscita da quelle laterali. Al posteriore, tre slot sulla mostrina laterale e uno sfogo sul paraurti sfruttano la depressione della scia vettura per incrementare l'estrazione d'aria dal vano motore. L'arco ruota posteriore, ispirato



a quello della Ferrari Purosangue, contribuisce all'evacuazione di aria ad alta pressione dal passaruota e alla riduzione della resistenza.

Due asole sul *low deck* e tre sul paraurti posteriore garantiscono la ventilazione del vano motore e il raffreddamento dei componenti elettronici. Il sistema frenante è stato potenziato per smaltire potenze di frenata maggiorate (2% all'anteriore e del 15% al posteriore): all'anteriore, la presa aria integrata nel convogliatore e l'apposita carenatura della staffa di fissaggio del tubo olio garantiscono una portata verso la pinza superiore del 15%, mentre un deflettore posizionato sotto la forcella posteriore e alimentato dal diffusore contribuisce alla ventilazione del disco. Al posteriore la presa è stata integrata nella fiancata, con un incremento del 70% della portata verso la nuova pinza freno.

## DINAMICA DEL VEICOLO

La dinamica veicolo della 849 Testarossa è stata sviluppata con l'obiettivo di migliorare le prestazioni assolute, la loro coerenza e l'accessibilità alle stesse, mantenendo al contempo un elevato piacere di guida. Il progetto ha preso come riferimento la SF90 Stradale, focalizzandosi sull'incremento di potenza, grip e risposta degli pneumatici, sull'efficienza dell'impianto frenante e sull'evoluzione dei controlli elettronici tramite il sistema digitale Ferrari Integrated Vehicle Estimator (FIVE), per fornire alla esperta ed esigente clientela di questa vettura prestazioni di livello superiore.

Il piacere di guida è stato come di consueto analizzato tramite cinque indicatori: accelerazione laterale e longitudinale, cambiata, frenata e sound. L'indicatore laterale è stato ottimizzato intervenendo su assetto e gestione dei controlli, con una risposta più pronta allo sterzo e un appoggio posteriore migliorato. Il comportamento longitudinale beneficia di una risposta più rapida all'acceleratore e dell'aumento di potenza massima. La cambiata è stata affinata per restituire un feeling più progressivo e tempi ridotti. La frenata è stata migliorata in termini di efficienza e modulabilità, con l'introduzione dell'ABS Evo in tutte le condizioni di guida di derivazione SF90 XX Stradale. Il sound è stato calibrato per garantire qualità e progressività in abitacolo al crescere dei giri.

Il sistema FIVE rappresenta un'evoluzione significativa nei controlli dinamici. Si tratta di un sistema di stima in grado di creare un gemello digitale che replica in tempo reale il comportamento della vettura, basandosi su un modello matematico semplificato alimentato da misure reali (accelerazioni longitudinali e laterali, sensore 6D). Il FIVE consente di stimare con precisione grandezze non direttamente misurabili come velocità (con un margine di errore inferiore a 1 km/h) e angolo d'assetto (margine inferiore a 1°) del veicolo, migliorando il controllo di trazione, la gestione del differenziale elettronico e l'erogazione del sistema e4WD. Tali stime alimentano tutti i controlli di dinamica veicolo, rendendo la risposta più precisa e ripetibile.

L'ABS Evo, tra gli altri, sfrutta le stime del FIVE per determinare lo slittamento target alle quattro ruote e ottimizzare la distribuzione della frenata. Il sistema è attivo in tutte le posizioni del Manettino e in ogni condizione di aderenza. La migliorata stima della velocità consente di sfruttare meglio la forza longitudinale degli pneumatici, sia in frenata rettilinea che in combinato (*brake turn-in*), riducendo le



dispersioni dovute a tolleranze dei componenti o variabilità ambientali. Il risultato è una frenata che è più ripetibile rispetto alla SF90 Stradale, con l'efficienza di controllo elettronico più elevata per una vettura di gamma Ferrari.

Anche l'impianto frenante è stato completamente rivisto per gestire il livello di prestazioni superiore. Anteriore e posteriore beneficiano di dischi e pastiglie maggiorate; all'anteriore si possono osservare canali di ventilazione ottimizzati, mentre al posteriore la pinza ottimizzata migliora gestione termica e rigidità. La sinergia tra tali componenti garantisce efficienza termica, resistenza strutturale e costanza di rendimento anche in condizioni di utilizzo prestazionale prolungato.

La 849 Testarossa adotta rigidità elastiche e angoli cinematici dedicati, ottimizzati per il comportamento al limite. L'incremento di performance laterale rispetto alla SF90 Stradale è pari al 3%, grazie ai nuovi pneumatici e al setup specifico che ha permesso anche una riduzione del peso delle molle del 35%. Il gradiente di rollio è stato ridotto del 10%, migliorando la gestione dei moti di cassa e massimizzando benefici aerodinamici e *camber* dinamico. Gli ammortizzatori sono stati ottimizzati tramite sessioni virtuali e fisiche per l'utilizzo su strada e pista.

L'incremento di accelerazione longitudinale ottenuto in terza marcia rispetto alla SF90 Stradale, osservabile dai 5500 giri, è il risultato dell'aumento del rapporto peso/potenza, dell'incremento di performance del motore termico agli alti regimi e dello *shaping* dedicato della potenza complessiva del sistema. Tale miglioramento è stato ottenuto senza compromettere la risposta ai bassi regimi.

Nonostante l'introduzione di componenti maggiorati che avrebbero aumentato il peso di oltre 20 kg, la 849 Testarossa mantiene lo stesso peso della SF90 Stradale grazie a un lavoro estensivo sull'alleggerimento delle masse. Il risultato è il miglior rapporto peso/potenza mai raggiunto da un modello di gamma della Casa di Maranello.

## **PNEUMATICI**

Gli pneumatici, come da tradizione Ferrari, sono stati co-sviluppati tramite un intenso lavoro di affinamento in collaborazione con Michelin, Pirelli e Bridgestone; tale co-sviluppo ha prodotto soluzioni specifiche per le più diverse esigenze. Le tecnologie disponibili includono Michelin Pilot Sport Cup2R (su richiesta), Michelin Pilot Sport Cup2 (Assetto Fiorano), Pirelli PZero R (standard) e Bridgestone Potenza Sport (standard, anche in versione *runflat*). Ogni soluzione è stata co-progettata tramite sessioni virtuali e fisiche congiunte per garantire prestazioni ottimali in vari contesti, con focus sul mantenimento delle emozioni di guida, sull'aumento della performance pura e sul comportamento in condizioni di media aderenza. Le misure adottate sono 265/35 R20 all'anteriore e 325/30 R20 al posteriore.

## **ADAS**

I sistemi di assistenza alla guida sono stati integrati per aumentare il comfort e la sicurezza, intervenendo solo in situazioni di emergenza e nella maniera meno invasiva possibile, solo quando il pilota lo necessita. Sono completamente configurabili tramite i menu del quadro strumenti e le loro



funzionalità includono *Adaptive Cruise Control con Stop&Go*, frenata automatica d'emergenza con rilevamento ciclisti, *Blind Spot Detection*, *Lane Departure Warning*, *Lane Keeping Assist*, abbaglianti automatici, riconoscimento segnali stradali, *Surround View*, *Rear Cross Traffic Alert* e monitoraggio della stanchezza del guidatore.

## STILE

### ESTERNI

La 849 Testarossa è stata disegnata dal Centro Stile Ferrari, sotto la direzione di Flavio Manzoni, rivoluzionando le forme della SF90 Stradale e seguendo un profilo ancor più tecnologico e votato alle prestazioni. Il linguaggio stilistico si orienta verso una direzione architettonica e futuristica, con un equilibrio tra forme scultoree ed elementi grafici. Le linee verticali e trasversali generano uno schema visivo inedito, ispirato all'aeronautica e alle Sport Prototipo degli anni 70.

La vista laterale è caratterizzata dalla porta con modellato tridimensionale derivato dalla linea maestra principale. Tale elemento, noto come *sponda*, ridefinisce il rapporto tra corpo vettura e cabina, con una sezione interna che raggiunge una tridimensionalità mai ottenuta prima su una vettura di gamma. La sponda è realizzata in un unico elemento in lega di alluminio senza tagli o scomposizioni, dando origine ad una porta unica nel suo genere e brevettata da Ferrari.

La sua peculiarità è l'utilizzo della porta come vero e proprio condotto aerodinamico, il che le conferisce uno slancio e un'architettura distintive. Un elemento verticale a contrasto di colore nero, che integra la presa d'aria dell'intercooler e una presa d'aria aggiuntiva, rafforza l'impronta architettonica generale, introducendo il concetto di livrea tridimensionale. La linea di carattere si estende così verso il posteriore, collegandosi a una doppia coda ispirata alla 512 S che modifica la percezione visiva della cabina, rendendola più compatta e spinta verso l'anteriore.

Dal punto di vista tecnico, la sponda si distingue per l'adozione di un processo di estrazione non convenzionale che consente di formare il pannello senza incastri, superando i limiti dello stampaggio tradizionale. Inoltre, la parte strutturale è stata realizzata tramite tecnologia di pressofusione, invece della precedente soluzione in lamiera. L'insieme di tali innovazioni ha permesso di ottenere una superficie complessa e profonda, che contribuisce anche al miglioramento dell'aerodinamica del veicolo, incanalando l'aria verso gli intercooler.

Il frontale presenta volumi strutturati che richiamano geometrie Ferrari anni 80. Una fascia orizzontale delinea una figura a ponte che collega i proiettori in un unico gesto, donando un senso di forte orizzontalità e larghezza alla vettura e richiamando uno schema comune alle Ferrari 12Cilindri e F80. Si crea così un nuovo rapporto tra pieni e vuoti che fa emergere una geometria alare a tutta larghezza che completa la lettura del frontale. I flick in tinta carrozzeria e la zona inferiore del paraurti molto tecnica rafforzano la vocazione alla performance della vettura.



Il posteriore è dominato da due code ispirate alla 512 S, che insieme a un'ala attiva costituiscono un sistema oggetto di brevetto. Il paraurti posteriore è caratterizzato da modellati molto scultorei che conferiscono una forte identità sportiva allo schema generale. Sugli angoli del posteriore i trattamenti donano larghezza alla vettura mentre nella parte centrale una sezione fluida e rimboccata esalta la presenza di due scarichi tondi molto iconici. A completare il posteriore, un diffusore a tutta larghezza, molto pronunciato nella parte centrale, conferma la missione sportiva ed estrema della 849 Testarossa.

La vista dall'alto mostra estrema pulizia compositiva. I 'flick' che emergono dal paraurti, insieme alla doppia coda al posteriore, caratterizzano ulteriormente il perimetro generale della nuova 849 Testarossa, aumentandone l'armonia del footprint generale. Il lunotto si raccorda alle due code posteriori in un gesto fortemente riconoscibile che proietta in avanti la cabina donando un forte dinamismo alla forma generale.

I cerchi forgiati sono stati sviluppati in stretta sinergia con il reparto aerodinamico. Le razze volventi con trattamento diamantato esteso ottimizzano l'estrazione dell'aria dal vano ruota e il controllo della scia. Le geometrie consentono un'ampia personalizzazione estetica e funzionale.

## **INTERNI**

L'abitacolo della 849 Testarossa è una sintesi tra l'impostazione da berlinetta con plancia orizzontale e il cockpit da monoposto. Il corpo superiore della plancia presenta modellati plastici con effetto flottante e bocchette incorniciate da una struttura in alluminio che definiscono un caratteristico tema a 'C'. Tra la parte superiore e quella inferiore si sviluppa una fascia orizzontale a contrasto che integra i comandi principali e lo schermo passeggero. La parte inferiore della plancia è caratterizzata da due vele architettoniche che inglobano le funzioni di comando, dove emerge in posizione flottante il cancelletto ispirato alla F80.

L'architettura del tunnel centrale è stata ripensata distribuendo le funzioni secondarie con un approccio più razionale e minimalista. La vela del tunnel centrale si specchia sul pannello, accogliendo un woofer in alluminio che incorpora anche l'impugnatura pullcap del maniglione porta. Tra la vela ed il woofer, molto ben integrati, trovano posto i comandi porta.

Arredi e strumentazione sono stati concepiti con l'idea di ottimizzare tutto lo spazio disponibile in abitacolo, per ottenere il massimo del comfort di bordo. Questo risultato è stato raggiunto snellendo il più possibile la parte inferiore del pannello porta e le zone adiacenti, guadagnano spazio anche per la panchetta posteriore e il cassetto portaoggetti del passeggero.

I sedili sono disponibili in due versioni: comfort, con trattamento scultoreo dei sellati e armonizzazione con le geometrie dell'abitacolo; e racing in fibra di carbonio, con contenimento elevato. Entrambe le versioni sono frutto di uno studio combinato di ergonomia e stile.



## HMI

Il volante della 849 Testarossa integra funzionalità digitali e analogiche: sono stati reintrodotti i comandi meccanici introdotti su F80, incluso l'iconico pulsante di accensione, mentre il *cluster* digitale consente la rapida riconfigurazione delle modalità di guida elettrica (tramite l'eManettino).

L'interfaccia utente è progettata per concentrare le funzioni attorno al pilota, con un effetto avvolgente che coinvolge anche il pannello porta e il tunnel centrale. La zona passeggero riprende formalmente questo effetto, in modo meno esplicito. La connettività è garantita dalla compatibilità con Apple CarPlay® e Android Auto®, mentre la ricarica wireless per smartphone è integrata nel tunnel centrale. La vettura è inoltre dotata del sistema MyFerrari Connect, che consente di monitorare da remoto lo stato del veicolo tramite App dedicata.

## ASSETTO FIORANO

L'allestimento Assetto Fiorano è una configurazione della 849 Testarossa configurabile su richiesta dotata di contenuti esclusivi non disponibili singolarmente, ed è stata sviluppata per massimizzare le prestazioni dinamiche e aerodinamiche della vettura. L'Assetto Fiorano prevede un alleggerimento complessivo di circa 30 kg, ottenuto grazie all'uso estensivo di materiali compositi come fibra di carbonio e titanio. Tra i componenti specifici figurano il nuovo sedile tubolare leggero rivestito in Alcantara® nera, che consente un risparmio di circa 18 kg rispetto ai sedili standard, e i cerchi in fibra di carbonio da 20" che riducono la massa non sospesa e migliorano la reattività in accelerazione e frenata.

Anche dal punto di vista aerodinamico l'Assetto Fiorano introduce modifiche sostanziali. Il frontale è caratterizzato da uno splitter molto più estremo con fondo anteriore dotato di una coppia supplementare di generatori di vortici, che incrementano l'aspirazione locale, assicurando il perfetto bilanciamento aerodinamico. Al posteriore, due *twin wings* sostituiscono le *twin tails*: si tratta di spoiler ridotti sormontati da profili aerodinamici ad alta incidenza, incastonati tra due *endplate* verticali. Tale soluzione consente di triplicare il carico verticale rispetto a quello delle *twin tails* senza penalizzare in maniera significativa la resistenza aerodinamica.

La dinamica veicolo è stata ottimizzata con sospensioni rigide Multimatic, molle alleggerite del 35% e un gradiente di rollio ridotto del 10%, migliorando la gestione dei moti di cassa e l'efficacia aerodinamica. Per la prima volta, è possibile equipaggiare l'Assetto Fiorano anche con il sollevatore anteriore, il che comporta tuttavia in tal caso il mantenimento delle sospensioni semiattive Magneride. Tra gli pneumatici disponibili anche le coperture Michelin Pilot Sport Cup2, specifiche per l'Assetto Fiorano e sviluppate per garantire maggiore grip, consistenza e prestazioni in condizioni di guida sportiva.

L'Assetto Fiorano può essere completato con una livrea esclusiva disponibile in due varianti cromatiche - Bianco Cervino e Rosso Corsa - a campitura a gradiente, che reinterpreta il classico tema a doppia banda longitudinale con un effetto sfumato. Il motivo parte dall'estremità del cofano,



attraversa il tetto per poi concludersi sul *low deck* posteriore, generando un forte senso di dinamismo e modernità.

## PERSONALIZZAZIONI

La 849 Testarossa offre un'ampia gamma di possibilità di personalizzazione pensate per esaltare il carattere sportivo e l'identità stilistica della vettura. Tra le novità più rilevanti figurano due nuove tinte sviluppate appositamente: il Rosso Fiammante, evoluzione tecnologica della storica tinta pastello Rosso Corsa arricchita da un effetto metallico ottenuto tramite un processo che dona riflessi caldi e brillanti sotto la luce solare; e il Giallo Ambra, tonalità intensa e calda con sfumature rossastre, ispirata alla profondità e alla ricchezza cromatica dell'ambra naturale.

Per gli interni, è stato introdotto un nuovo rivestimento in Alcantara denominato Giallo Siena, pensato per armonizzarsi con il Giallo Ambra dell'esterno. Questa tonalità, raffinata e sportiva, contribuisce a creare un ambiente moderno e al tempo stesso rilassante all'interno dell'abitacolo.

I cerchi forgiati, sviluppati in stretta sinergia con il reparto aerodinamico, sono anch'essi personalizzabili. Le geometrie sofisticate permettono di scegliere tra diverse configurazioni, adattando l'estetica al gusto personale.

## 7 ANNI DI MANUTENZIONE

Gli impareggiabili standard qualitativi raggiunti e la grande attenzione nei confronti del cliente sono alla base del programma settennale di assistenza estesa di Ferrari, offerto anche sulla 849 Testarossa. Questo programma, valido per l'intera gamma, prevede la copertura di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per i primi sette anni di vita della vettura. Il piano di manutenzione ordinaria rappresenta un servizio esclusivo per i clienti, che saranno certi di mantenere inalterato il livello di prestazioni e sicurezza della propria auto nel corso degli anni. Questo servizio speciale è riservato anche a chi acquista una Ferrari non di prima immatricolazione.

Tra i vantaggi principali del programma Genuine Maintenance, controlli pianificati, ricambi originali e ispezioni accurate attraverso i più moderni strumenti di diagnostica a opera di personale qualificato formato direttamente presso il Ferrari Training Centre di Maranello. Il servizio è disponibile in tutti i mercati e riguarda tutti i Punti Vendita della Rete Ufficiale.

La Ferrari offre un'ampia gamma di servizi post-vendita e in particolare due programmi, denominati *Warranty Extension Hybrid* e *Power Hybrid*, che mirano a soddisfare le esigenze dei clienti che desiderano preservare le prestazioni e l'eccellenza che caratterizzano tutte le vetture sportive ibride Ferrari. Chi possiede un'ibrida plug-in del Cavallino Rampante gode già di una garanzia di cinque anni sui componenti ibridi e, scegliendo il programma *Warranty Extension Hybrid*, non solo potrà usufruire di un'estensione della garanzia di fabbrica che copre l'intera vettura, ma, estendendo la garanzia fino



all'ottavo anno, dal termine della stessa in poi Ferrari mette a disposizione la sostituzione del pacco batterie ad alto voltaggio (HVB) senza costi aggiuntivi.

Il programma *Power Hybrid* consente invece ai clienti di estendere la garanzia di fabbrica su tutti i principali componenti del gruppo motopropulsore (compresi quelli relativi al sistema ibrido) dall'ottavo al sedicesimo anno, e prevede anche in questo caso la sostituzione, senza costi aggiuntivi, del pacco batterie ad alto voltaggio (HVB) dalla fine del sedicesimo anno.

*È possibile scaricare ulteriori immagini e contenuti sulla vettura da [ferrari.com/media-centre](http://ferrari.com/media-centre)*

Ufficio Stampa Ferrari  
[media@ferrari.com](mailto:media@ferrari.com)  
[ferrari.com](http://ferrari.com)



## 849 Testarossa – SCHEDA TECNICA

### MOTOPROPULSORE IBRIDO

Potenza massima 1050 cv

### MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA

Tipo V8 biturbo – Carter secco  
Cilindrata totale 3990 cm<sup>3</sup>  
Alesaggio e corsa 88 x 82 mm  
Potenza massima\* 830 cv a 7500 giri/min.  
Coppia massima 842 Nm a 6500 giri/min.  
Regime massimo 8300 giri/min.  
Rapporto di compressione 9,54:1  
Potenza specifica 208 cv/l

### SISTEMA ELETTRICO

Potenza massima in eDrive 163 cv  
Capacità batteria 7,45 kWh  
Autonomia massima in eDrive 25 km

### DIMENSIONI E PESI

Lunghezza 4718 mm  
Larghezza 2304 mm  
Altezza 1225 mm  
Passo 2650 mm  
Carreggiata anteriore 1678 mm  
Carreggiata posteriore 1673 mm  
Peso a secco\* 1570 kg  
Rapporto peso a secco/potenza 1,5 kg/cv  
Distribuzione dei pesi 45% ant. / 55% post.  
Capacità serbatoio 68 litri  
Capacità baule 74 litri

### PNEUMATICI E CERCHI

Anteriore 265/35 R20 J9.5  
Posteriore 325/30 R20 J11.5

### FRENI

Anteriore 410 x 223 x 38 mm  
Posteriore 372 x 233 x 34 mm

### TRASMISSIONE E CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 8 rapporti

### CONTROLLI ELETTRONICI

Side Slip Control (SSC) 9.0, TC, eDiff, SCM, FDE 2.0, EPS, FIVE, ABS Evo ed EBD prestazionali in tutte le posizioni del Manettino

### PRESTAZIONI

Velocità massima >330 km/h  
0-100 km/h <2,3 s  
0-200 km/h 6,35 s  
100-0 km/h 28,5 m  
200-0 km/h 108,0 m  
Tempo sul giro di Fiorano 1' 17" 500

### CONSUMO DI CARBURANTE

In corso di omologazione

### EMISSIONI CO<sub>2</sub>

In corso di omologazione

\* *Allestimento con contenuti opzionali*