



## 296 SPECIALE A: IL PIACERE DI GUIDA A TETTO APERTO RAGGIUNGE UN NUOVO LIVELLO

- È stata svelata oggi la nuova versione speciale basata sulla Ferrari 296 GTS
- La 296 Speciale A rappresenta il nuovo punto di riferimento della gamma in termini di divertimento al volante ed è rivolta a chi non vuole rinunciare al fascino della guida *en plein air*
- Il propulsore ibrido eroga un massimo di 880 cv
- Grazie al rinomato sistema RHT Ferrari, la 296 Speciale A amplifica ulteriormente l'esperienza di guida per pilota e passeggero
- Riduzione di peso, assetto dedicato e strategia di *extraboost* moltiplicano le emozioni di guida

Maranello, 29 aprile 2025 - È stata presentata oggi la **296 Speciale A**, nuova berlinetta spider a motore centrale posteriore in versione speciale del Cavallino Rampante. La vettura si aggiunge alla Scuderia Spider 16M, alla 458 Speciale A e alla 488 Pista Spider, dinastia super esclusiva di berlinette spider Ferrari in versione speciale, e punta a diventare il nuovo riferimento della gamma e del mercato in termini di divertimento alla guida *en plein air*.

La 296 Speciale A aggiunge il tetto rigido retrattile (RHT) alle incredibili doti di agilità, reattività in inserimento curva e stabilità, qualità che, assieme al piacere di poter viaggiare a cielo aperto, la rendono un'auto ineguagliabile. La vettura, infatti, non solo moltiplica le già eccezionali prestazioni della 296 GTS, ma introduce anche una sensazione di predittività e intuitività che la rendono unica nel suo genere. Pensata per Ferraristi che desiderano un'esperienza di guida impareggiabile, la 296 Speciale A rappresenta il nuovo vertice delle emozioni al volante nella gamma delle spider Ferrari, ed è dedicata a chi vuole sentirsi ancor più speciale alla guida di una macchina dalle prestazioni straordinarie ed esclusive.

La 296 Speciale A estremizza le doti di agilità e prontezza della 296 GTS sfruttando al massimo l'architettura ibrida plug-in formata dal motore V6 biturbo con 'V' a 120° e dal motore elettrico in posizione centrale-posteriore, da un passo corto e da controlli dinamici innovativi. Il motopropulsore eroga l'incredibile potenza complessiva di 880 cv, 50 in più della 296 GTS (record per una Ferrari spider a trazione posteriore).

Per raggiungere questo risultato è stato necessario attingere alla grande esperienza di Ferrari nel mondo delle competizioni motoristiche: il motore termico si ispira a quello della 296 Challenge in

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.



termini di calibrazione e gestione della sovralimentazione e vanta bielle in titanio, pistoni rinforzati e albero motore alleggerito. Tutti questi elementi, uniti a un sistema di controllo della detonazione di derivazione Formula 1, spingono il V6 a 700 cv, 37 in più rispetto alla vettura di derivazione. Il motore V6 della 296 Speciale A mantiene la sua caratteristica timbrica con ordini motore puri e multipli di tre, incrementandone tuttavia qualità, intensità e spazialità.

Anche il motore elettrico è stato portato al limite ed è in grado di erogare 180 cv nella nuova modalità *extraboost*. Tale incremento ha permesso di introdurre una nuova logica per la trasmissione DCT a otto rapporti che, grazie all'applicazione di un maggior quantitativo di coppia elettrica in fase di cambio marcia, riduce i tempi di cambiata e incrementa così prestazioni e divertimento di guida.

La 296 Speciale A genera un carico verticale a tetto chiuso pari a 435 kg a 250 km/h, il 20% in più rispetto alla 296 GTS, grazie a soluzioni innovative sviluppate e testate sulla 296 Challenge quali l'*aero damper* sul cofano anteriore e le derive verticali sul paraurti posteriore, le quali integrano *side wings* che lavorano in sinergia con lo spoiler attivo posteriore per generare carico verticale aggiuntivo. Tale spoiler vanta una nuova logica di attuazione che riduce del 50% i tempi di transizione tra le posizioni *Low Drag* (LD) e *High Downforce* (HD) e introduce la nuova posizione *Medium Downforce* (MD) per migliorare la stabilità del posteriore alle alte velocità.

Grande attenzione è stata posta poi alla riduzione di peso, fondamentale per incrementare le emozioni di guida. Il peso è stato ridotto di 50 kg rispetto alla 296 GTS grazie all'uso di materiali nobili come fibra di carbonio per alcune sezioni della carrozzeria e leghe di titanio per importanti componenti del motopropulsore. Il rapporto peso/potenza scende a 1,69 kg/cv, valore record per le berlinette spider Ferrari a trazione posteriore.

Per esaltare le doti dinamiche della 296 Speciale A e aumentarne la coerenza nella guida al limite si è lavorato su controlli elettronici, sospensioni e pneumatici. La 296 Speciale A è dotata dell'ultima versione del controllore ABS Evo che migliora precisione e ripetibilità della frenata su tutte le superfici e condizioni di aderenza. La taratura di molle e ammortizzatori è stata rivista — la vettura è più bassa di 5 mm rispetto alla 296 GTS — consentendo una riduzione del 13% del gradiente di rollio in curva e un miglioramento del comportamento della vettura al limite.

## MOTOPROPULSORE

Il cuore del gruppo motopropulsore della 296 Speciale A è l'evoluzione del V6 Ferrari di cui sono dotate 296 GTB e 296 GTS. Il motore a sei cilindri è accoppiato a un motore elettrico plug-in installato tra motore termico e cambio DCT a 8 rapporti. Una frizione si occupa del disaccoppiamento dei due motori per garantire la marcia in modalità *full-electric*. Completano l'insieme la batteria ad alto voltaggio e l'inverter. Grazie all'aggiunta di un *extraboost* sulla macchina elettrica, la potenza erogata raggiunge ora l'eccezionale valore di 880 cv, in aumento di ben 50 cv rispetto alla 296 GTS.

## MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA



Il motore biturbo Ferrari a sei cilindri che ha debuttato sulla 296 GTB porta in dote un *sound* ancora più coinvolgente e prestazioni al vertice della categoria. Il propulsore mantiene l'innovativa architettura a 'V' con angolo di 120° e configurazione *Hot-V* con i turbo al centro della 'V'; lo sviluppo si è concentrato sull'incremento di coppia e potenza, nonché sull'introduzione di soluzioni di alleggerimento.

La potenza massima del motore a combustione, pari a 700 cv (+37 rispetto a quella della 296 GTB), stabilisce un nuovo record di potenza specifica per la categoria (234 cv/l). L'alleggerimento ha riguardato anche il motopropulsore con azioni dedicate a componenti come fusioni, imbiellaggio e fissaggi, attingendo a piene mani dall'esperienza maturata nel mondo delle competizioni. Il risultato ottenuto è una riduzione di peso del motopropulsore della 296 Speciale A di circa 9 kg rispetto a quello della 296 GTB, valore che rappresenta il 15% dell'alleggerimento totale della vettura.

La pressione in camera è stata aumentata del 7% rispetto alla 296 GTS grazie alla nuova calibrazione della sovralimentazione. Il metodo di gestione della detonazione, ispirato a quello utilizzato in Formula 1, prevede la gestione statistica delle combustioni anomale permettendo di mantenere in ogni ciclo la massima prestazione senza compromettere l'affidabilità dei componenti.

Sono stati utilizzati pistoni irrobustiti e lo stesso imbiellaggio della F80, capace di resistere all'aumento della pressione in camera, nonché getti d'olio specifici per migliorarne il raffreddamento. Le bielle in titanio sono più leggere di circa il 35% rispetto a quelle in acciaio delle precedenti iterazioni dello stesso motore. Anche l'albero motore in acciaio nitrurato è stato alleggerito, per una riduzione totale di massa dell'assieme pistone-biella-albero pari a 2,2 kg che migliora i tempi di risposta del propulsore.

Sfruttando l'approccio usato sulla 499P vincitrice della 24 Ore di Le Mans 2023 e 2024, basamento e sotto-basamento sono stati sottoposti a lavorazioni per asportazione di truciolo al fine di ridurre i sovrametalli sui pezzi finiti, portando a un alleggerimento di 1,2 kg rispetto alle precedenti iterazioni. Altri 1,9 kg sono stati risparmiati introducendo viti di cucitura e prigionieri in titanio sulla chiusura dei banchi principali di albero motore e testa cilindri, soluzione solitamente riservata ai motori da corsa e adottata per la prima volta su una vettura stradale.

La gestione dei flussi termici nel vano motore è stata ottimizzata sfruttando in particolare il sistema di coibentazione delle casse delle turbine derivato dalla 296 Challenge e ripreso anche sulla F80. Il turbocompressore è stato alleggerito di circa 1,2 kg. È stato inoltre sviluppato, come contenuto opzionale, un terminale di scarico in lega di titanio in grado di apportare ulteriori riduzioni di peso.

## **SOUND MOTORE**

La sinfonia della 296 Speciale A raccoglie ed evolve l'apprezzatissima eredità della 296 GTS, mantenendo invariati la timbrica e l'ordine di scoppio rispetto alla vettura di provenienza.

Pur mantenendo la stessa architettura con 'V' a 120°, collettori di scarico della stessa lunghezza e linea monocoda, la 296 Speciale A compie rispetto a quest'ultima un salto di qualità a livello sonoro,



esaltandone la spazialità e ottenendo un'armonia ancor più ricca sulle frequenze acute. La possibilità di viaggiare con il tetto aperto e la maggior permeabilità acustica consentono una miglior fruizione del suono in tutte le condizioni e la guida è scandita da una nuova sonorità in cambiata.

Sono stati progettati a tal fine nuovi convogliatori sonori grazie a raffinatissime simulazioni di acustica 3D; il loro numero è stato raddoppiato rispetto alla vettura di provenienza e la loro posizione è stata rimodulata per perfezionare la spazialità del suono. Il tutto si sposa con un sistema brevettato di condotti che diffonde nell'abitacolo le note prelevate dal cuore del V6: ciascuno di essi è accordato singolarmente su un ventaglio di frequenze medio-alte, creando così la ricca armonia del propulsore.

### **MOTORE ELETTRICO**

Il motore elettrico, che lavora in sinergia col motore termico, oltre a fornire coppia e potenza aggiuntive svolge le funzioni di ricarica della batteria ad alto voltaggio, avviamento del motore a combustione interna e marcia *full-electric* per un massimo di 25 km.

Il motore elettrico MGU-K, interposto tra V6 e cambio, è a flusso assiale, con statore centrale e doppio rotore. A esso si aggiunge la frizione per il disaccoppiamento di motore elettrico e termico, volta a gestire le situazioni di marcia elettrica e ibrida, la batteria ad alto voltaggio da 7,45 kWh installata nel pianale della vettura e un inverter per la gestione dei flussi elettrici.

Il sistema eroga 315 Nm di coppia e una potenza massima di 180 cv tra 6000 e 8500 giri/min. nella nuova modalità *extraboost* con eManettino in posizione 'Qualify'. Tale incremento prestazionale di 13 cv rispetto alla 296 GTB è stato ottenuto ottimizzando le strategie di funzionamento e raffreddamento del motore elettrico. La gestione dei flussi di potenza da e verso batteria ad alto voltaggio e ruote avviene tramite quattro modalità selezionabili dall'eManettino nella parte sinistra del volante:

**eDrive:** il motore endotermico è spento e la trazione è affidata al solo MGU-K. In questa modalità è possibile percorrere un massimo di 25 km. Tale profilo è adatto alla marcia in aree urbane o laddove si preferisca non sprigionare il rombo del V6 Ferrari. La velocità massima di 135 km/h ne consente la piena fruibilità anche su strade extraurbane

**Hybrid:** questa modalità è quella attiva all'accensione della vettura e gestisce i flussi di potenza in modo tale da ottimizzare l'efficienza complessiva del sistema. La logica di controllo decide se tenere acceso o spegnere il motore a combustione: qualora sia acceso può sprigionare la massima potenza, garantendo prestazioni elevate. La prestazione in marcia elettrica è limitata a 125 km/h e a un livello di accelerazione inferiore rispetto alla modalità 'eDrive', che rende tuttavia la vettura comunque fruibile su percorsi urbani ed extraurbani

**Performance:** in questa modalità il motore endotermico è sempre acceso e privilegia il mantenimento della carica della batteria rispetto all'efficienza, garantendo istantanea disponibilità di potenza quando richiesta. È la modalità perfetta per ogni situazione in cui si voglia privilegiare l'ottenimento di emozioni di guida di prima categoria



**Qualify:** questa logica di controllo permette l'ottenimento delle massime prestazioni del powertrain grazie all'implementazione della funzione di *extraboost* del motore elettrico, che ora raggiunge la potenza di 180 cv a partire da 6000 giri/min.

## CAMBIO

Il cambio a doppia frizione e otto rapporti viene confermato anche sulla 296 Speciale A; è stato tuttavia sviluppato un nuovo profilo in progressione sino alla settima marcia che migliora prestazioni, grazie a una maggiore velocità di cambiata, e divertimento di guida, garantiti dall'aumento della rapidità di risposta al comando della paletta. Tale risultato è stato ottenuto integrando le attuazioni del DCT a otto marce a quelle del motore elettrico durante il cambio marcia. Inoltre, il sound in cambiata è stato calibrato e integrato perfettamente al sound del V6 sia in progressione che in scalata, così da offrire un'esperienza di guida ancora più esaltante.

## AERODINAMICA

Il carico verticale della 296 Speciale A è di 435 kg totali a 250 km/h, il 20% in più rispetto alla 296 GTS. La progettazione della 296 Speciale A in parallelo alla coupé ha permesso di tenere in considerazione tutte le evoluzioni della carrozzeria dall'inizio del progetto garantendo, oltre alla invariata performance aerodinamica, un livello di comfort aerodinamico a tetto aperto equivalente a quello della 296 GTS. Per assicurare un elevato livello di *windfeeling*, è stata effettuata un'approfondita ricerca CFD focalizzata sull'analisi dell'andamento dei flussi sia dal punto di vista aerodinamico che termico. Sono state analizzate e approfondite le possibili interazioni tra i flussi in uscita dall'aero *dampers* e dalle *louvres* e i meccanismi di innesco delle turbolenze all'interno dell'abitacolo. Grazie a questo studio è stata affinata la progettazione di ogni dettaglio aerodinamico delle aperture del cofano anteriore, aggiungendo ai parametri target di performance il comfort di guida a tetto aperto, così da evitare la generazione di fastidiose turbolenze e il rientro in abitacolo dei flussi caldi.

Per quanto riguarda gli interni della 296 Speciale A la differenziazione rispetto alla coupé riguarda soprattutto il flap poggiatesta, ottimizzato per agevolare il deflusso verso il *tonneau cover*, e la finizione dietro ai sedili. In particolare, la coppia di *nolder* integrata sulla finizione nella parte posteriore dei sedili impedisce alle turbolenze di raggiungere la zona del tunnel centrale, migliorando il comfort nella zona bassa del tunnel.

Dal punto di vista dello sviluppo aerodinamico sono stati seguiti due principi fondamentali: da una parte l'evoluzione e il perfezionamento della vettura di provenienza, reinterprestandone lo spirito originale ed estremizzandone la prestazione in aree come paraurti anteriore e sottoscocca; dall'altra, il trasferimento di concetti aerodinamici maturati nel mondo delle competizioni, e in particolare sulla 296 Challenge, in forma inedita per una vettura stradale. Tale connubio tra evoluzione e *transfer* tecnologico è stato il *fil rouge* che ha portato alla definizione della base tecnica della 296 Speciale A, grazie a un meticoloso lavoro di ottimizzazione CFD e prove in galleria del vento volto a ricercare la migliore integrazione tra aerodinamica e stile.



Al posteriore uno degli elementi aerodinamici più caratterizzanti della vettura sono le *side wings* che fondono due concetti aerodinamici di ispirazione *racing* quali i flap laterali della FXX K e le paratie esterne del paraurti della 296 Challenge. Grazie alla loro geometria ricurva che abbraccia il corner posteriore, svolgono una doppia funzione: la paratia verticale permette la gestione ottimale della scia vettura riducendo la resistenza, mentre la superficie orizzontale è profilata per generare carico aerodinamico. La loro posizione in coda permette inoltre di interagire con il flusso di raffreddamento dei radiatori posteriori, migliorandone l'efficienza. Le *side wings* si affiancano allo spoiler attivo di derivazione 296 GTB e 296 GTS, completamente rivisto sia con una nuova logica di attuazione che minimizza il tempo di transizione in *High Downforce*, sia tramite l'introduzione di una posizione di *Medium Downforce* che migliora la stabilità del posteriore alle alte velocità.

Lo sviluppo aerodinamico del posteriore è riconoscibile anche dal nuovo diffusore che, in sinergia con il fondo, migliora l'espansione trasversale dei flussi e sfrutta quindi appieno i tre canali di estrazione anche in configurazione *Low Drag*. I generatori di vortice del fondo posteriore, infatti, sono stati ottimizzati per suddividere i flussi tra il canale centrale e quelli laterali che, grazie anche all'*upwash* generato dalle *side wings*, garantiscono un miglioramento del carico verticale posteriore rispetto alla 296 GTS nonché il corretto bilanciamento aerodinamico in ogni posizione dello spoiler.

All'avantreno lo sviluppo si è focalizzato sull'integrazione del concetto dall'*aero damper* mutuato dalla 296 Challenge, che mette in comunicazione fondo anteriore e cofano tramite un condotto che convoglia sull'*upperbody* parte del flusso proveniente dal sottoscocca. In questo modo, si incrementa la portata massima elaborata dal fondo e migliora il funzionamento in effetto suolo dei generatori di vortici ottenendo una maggiore stabilità del carico anteriore al variare dell'altezza da terra dovuta all'accelerazione longitudinale che rende il comportamento aerodinamico più lineare e predittivo.

Sempre sul cofano anteriore, che richiama il linguaggio aerodinamico della 296 GT3, sono presenti due coppie di *louvres* che ne caratterizzano la zona laterale: esse sfruttano le aree di forte aspirazione in prossimità dei parafanghi per ridurre la pressione nelle cavità della ruota, a vantaggio sia della resistenza che del carico aerodinamico.

L'intero sviluppo del fondo anteriore è improntato alla ricerca del massimo carico verticale. Il canale di rifornimento centrale che alimenta l'*aero damper* è profilato per aumentare la portata d'aria verso il fondo. Nelle parti laterali invece, grazie al miglioramento della gestione termica, è stato possibile massimizzare l'estensione dei diffusori anteriori e ripulire i flussi aerodinamici verso il sistema di generatori di vortici per estrarne il massimo carico verticale.

La guancia del paraurti è stata progettata per massimizzare l'effetto *outwash* e lavorare in stretta sinergia con i vortici che si sviluppano dal fondo anteriore. La sezione più interna è scavata e la sua curvatura permette di generare carico aerodinamico comprimendo il flusso e guidandolo verso l'esterno della ruota anteriore grazie alla parete esterna che determina così un vero e proprio condotto laterale. Lo *splitter* presenta tre tagli sulla parte laterale che aiutano l'estrazione dell'aria calda sfogata dai radiatori anteriori.



Nella zona dell'arco ruota anteriore, anche il copribrancardo concorre a migliorare l'estrazione laterale del flusso dal fondo anteriore innescata dai generatori di vortici. Sulla parte posteriore del longherone, una presa d'aria alimenta il soffiaggio della ruota che pulisce i flussi in un'area cruciale per la gestione della scia.

## TERMICA

L'incremento di potenza del motopropulsore della 296 Speciale A ha comportato un innalzamento dei requisiti di raffreddamento, soprattutto del motore termico. La gestione termica della vettura è stata pensata con l'obiettivo di massimizzare l'efficienza di raffreddamento per garantire la piena funzionalità dei sistemi senza modificare il layout dei radiatori o incrementarne le dimensioni. In questo modo, si è potuto conservare l'equilibrio perfetto della 296 GTS nella gestione dell'interferenza termica tra i flussi freddi di raffreddamento e quelli caldi in uscita dai radiatori.

Lo sviluppo termico è stato incentrato sulla massimizzazione della portata d'aria verso le masse radianti, in modo da ridurre al minimo le aperture di evacuazione del calore verso il fondo aerodinamico. La sezione frontale del convogliatore anteriore è stata incrementata del 12%: la geometria di ingresso della 296 Speciale A, perfettamente integrata al nuovo design del paraurti, si sviluppa con una forma più regolare tra la linea di guardia e lo *splitter*. Nel sottoscocca sono stati ottimizzati gli sfoghi del calore con l'adozione di una nuova configurazione che consente di ripulire i flussi aerodinamici del fondo. L'apertura centrale presente sul fondo anteriore della 296 GTS è stata eliminata, mentre le *louvres* laterali sono state traslate verso l'esterno sfruttando anche l'interazione benefica con i tre tagli dello *splitter*. Grazie a questi interventi è stata incrementata la portata d'aria verso i radiatori anteriori, ripristinando il corretto raffreddamento del motore termico a fronte dell'aumento di potenza.

Anche l'impianto frenante è sottoposto a una maggiore sollecitazione termica rispetto a quello della 296 GTS, per effetto dell'aumento della potenza, del carico verticale e del *grip* degli pneumatici che comportano un incremento della velocità in ingresso curva. Per migliorare il raffreddamento dei freni è stata massimizzata la ventilazione della zona di contatto tra disco e pastiglia al fine di smaltire in modo più efficace il calore prodotto in frenata ed evitare il surriscaldamento dell'olio nella pinza.

Per quanto riguarda l'anteriore è stata aumentata la sezione di ingresso del condotto integrato al proiettore e ne è stato ricavato un secondo, di ispirazione F80, che preleva l'aria dal fondo e la convoglia verso la pinza. Il fondo è stato ottimizzato nella zona del diffusore e del generatore di vortici più esterno, il quale lavora in sinergia con un deflettore installato sotto la leva della sospensione per indirizzare l'aria verso la parte inferiore del disco. Al posteriore è stata aumentata del 50% la sezione del condotto ed è stato rivisto l'ingresso dell'aria dal fondo vettura con l'inserimento di un nuovo convogliatore, soluzioni che garantiscono una portata d'aria doppia rispetto alla 296 GTS.

## DINAMICA DEL VEICOLO

In Ferrari il concetto di emozioni di guida, alla base dello sviluppo della 296 Speciale A, si declina seguendo cinque parametri oggettivizzati: laterale, longitudinale, cambiata, frenata e sound. Per



laterale si intendono le doti di risposta al comando del volante – sensazione di prontezza e appoggio del posteriore – associate alla facilità di guida al limite. Il longitudinale è caratterizzato dalla risposta del comando dell'acceleratore e dalla crescita dell'accelerazione longitudinale al variare del regime del motore. La cambiata si misura tramite il feeling restituito al pilota a ogni cambio marcia (tempi di cambiata, sensazione di progressione data dal cambio). La frenata è contraddistinta dal feeling del comando associato al pedale freno come corsa e come risposta, concetti che si traducono in efficienza e modulabilità della azione di frenata. Il sound è infine percepito come il livello accoppiato alla qualità e alla progressività del suono in abitacolo al crescere dei giri motore.

Per aumentare le prestazioni della 296 Speciale A rispetto alla vettura di provenienza in tutti questi parametri, la riduzione di peso ha costituito uno dei temi prioritari di sviluppo. Gli ingegneri Ferrari hanno utilizzato tutto il *know-how* delle competizioni per introdurre soluzioni di alleggerimento e materiali quali titanio e fibra di carbonio (tra cui, per esempio, la possibilità di configurare la propria 296 Speciale A con paraurti e cofano motore in questo materiale) per ridurre il peso della 296 Speciale A di oltre 50 kg rispetto alla 296 GTS, con un effetto nettamente percettibile su agilità e prontezza di risposta. Il contenimento delle masse ha riguardato tanto il motore quanto la carrozzeria e gli interni.

Il telaio della 296 Speciale A, progettato in parallelo rispetto a quello della 296 Speciale, è stato ottimizzato per garantire la massima rigidità torsionale e flessionale. Le aree oggetto di trattamento sono state principalmente il montante A, il montante B e la zona dei longheroni.

La 296 Speciale A è dotata del controllore ABS Evo, co-sviluppato da Ferrari, il quale sfrutta le informazioni provenienti dal sensore 6D integrandole in uno stimatore che permette di ottenere un valore molto preciso della velocità della vettura. Una miglior stima consente a sua volta di determinare il valore di slittamento *target* di ciascuna ruota, ottimizzando così la distribuzione della frenata. Tale aumento di precisione consente di sfruttare al meglio la forza longitudinale dei quattro pneumatici in condizioni di frenata, tanto in rettilineo come in combinato, e al contempo di massimizzare la ripetibilità della manovra attorno al valore *target*, riducendo le dispersioni dovute alle tolleranze dei componenti e alla variabilità delle condizioni dovute, per esempio, alla temperatura dell'asfalto.

La 296 Speciale A è dotata della logica di controllo *extraboost* nata sulla SF90 XX Stradale che sfrutta i limiti dei sistemi di potenza per garantire un surplus di performance in una finestra di tempo definita. L'obiettivo dell'*extraboost*, disponibile solo nella posizione 'Qualify' dell'eManettino, è fornire un picco di potenza in uscita curva che porti a ridurre il tempo sul giro. La logica monitora costantemente lo stress termico dei componenti in modo da adeguare, quando serve, il limite di potenza a un valore stabilmente mantenibile senza sovraccaricare i sottosistemi della vettura dal punto di vista termico.

La disponibilità di potenza aggiuntiva è visualizzabile sul quadro strumenti grazie a uno specifico indicatore ad arco posto sul lato destro del tachimetro che mostra il numero disponibile di utilizzi residui di *extraboost*. La logica di controllo ne garantisce la completa fruibilità per almeno un giro di



pista in base alle peculiarità del tracciato. Ciò è possibile grazie a un approccio euristico dei punti della pista: il sistema valuta dove conviene utilizzare il surplus di potenza ed esclude le zone in cui non sarebbe conveniente sfruttarlo. A Fiorano, per esempio, è possibile sfruttare l'*extraboost* 14 volte in due giri, mentre al Mugello sono stimati 15 utilizzi nell'arco di una tornata.

La 296 Speciale A è dotata di uno spoiler retrattile che ne completa il profilo aerodinamico posteriore. La sua logica di attivazione prevede una configurazione *Low Drag* (LD) di riposo; una nuova posizione intermedia che predispone l'ala alla posizione di apertura per favorire la reattività di raggiungimento della condizione *High Downforce* (HD) di massimo carico aerodinamico rimanendo a filo paraurti; la nuova posizione *Medium Downforce* (MD) riservata alle alte velocità per enfatizzare la stabilità del posteriore in rettilineo senza penalizzare la velocità massima raggiungibile; e infine la posizione *High Downforce* (HD) che si attiva in caso di forti accelerazioni laterali oppure di frenate prestazionali per massimizzare il carico aerodinamico al posteriore, stabilizzando così ulteriormente la vettura.

L'assetto elastico della 296 Speciale A prevede rigidzze e angoli cinematici appositamente calibrati allo scopo di ottimizzarne il comportamento. L'incremento di accelerazione laterale rispetto alla 296 GTS raggiunge il 4% grazie alla riduzione di massa, al diverso baricentro e per l'appunto all'assetto elastico dedicato. Il gradiente di rollio è ridotto del 13% e garantisce una miglior gestione dei moti di cassa, massimizzando i benefici dell'aerodinamica e l'ottimizzazione del *camber* dinamico. La 296 Speciale A è dotata di ammortizzatori Multimatic® a taratura singola, di derivazione 296 GT3, e molle in titanio per contenere al massimo il peso della 296 Speciale A. La caratteristica degli ammortizzatori è stata ottimizzata tramite diverse sessioni di test virtuali che hanno permesso di definire le condizioni di smorzamento migliori per l'utilizzo in pista e su strada.

## **PNEUMATICI**

La 296 Speciale A ha visto lo sviluppo di una versione dedicata della copertura Michelin *Pilot Sport Cup2* che fa tesoro dell'esperienza maturata sulla F80. La progettazione, basata in buona parte su simulazioni virtuali, ha permesso di ridurre i tempi di sviluppo da 18 a 12 mesi. Questo pneumatico consente di ottimizzare caratteristiche dinamiche e fruibilità della vettura in svariate condizioni tramite una progettazione dedicata di carcassa e battistrada, caratterizzati da un disegno e una realizzazione specifici per raggiungere livelli di rigidzza di deriva e laterale che ottimizzino gestione dell'imbardata e tempi di risposta. Il risultato è un bilanciamento ottimale e quindi una prontezza straordinaria in ogni condizione di guida. La miscela del battistrada, sviluppata tenendo conto dell'esperienza maturata su F80, ha permesso di ottenere una eccezionale consistenza e una finestra operativa più estesa in varie condizioni di utilizzo.

## **STILE**

### **ESTERNI**

La 296 Speciale A segue le linee pulite e raffinate che caratterizzano la 296 Speciale. A tetto aperto rappresenta la versione ancor più esclusiva del concetto di berlinetta in versione speciale *open air*. L'intenzione di preservare le caratteristiche principali della 296 Speciale ha richiesto una intensa fase di analisi degli ingombri tecnici, con l'intenzione di minimizzare l'impatto delle modifiche agli esterni.



Il gruppo del Centro Stile Ferrari guidato da Flavio Manzoni è riuscito a coniugare le proporzioni della zona posteriore della 296 Speciale e l'esigenza di riporre il tetto rigido retrattile (RHT) all'interno del vano motore. Se sulla 296 Speciale A il cofano motore è più scavato, grazie all'alternanza tra pieni e vuoti ottenuta per sottrazione di volumi, con l'*aero damper* di derivazione 296 GT3 a segnare il tratto più distintivo della parte centrale, la zona posteriore della vettura assume un aspetto assolutamente unico.

Il tema del *flying bridge*, già presente su 296 GTS, viene ulteriormente evidenziato sulla 296 Speciale A dal trattamento cromatico scuro del tetto; le nervature dorsali delle pinne sono integrate in seconda lettura, non snaturandone così il tema architettonico. Grazie a tale accorgimento, anche la cabina assume un aspetto più aggressivo, come di bolla incastonata nel corpo vettura. L'effetto complessivo è quello di una maggiore sportività e freschezza, anche a tetto aperto.

La vettura, lanciata in **Rosso Dino**, è dotata di una nuova livrea, per la prima volta proposta anche in versione bianca, è composta da una o due fasce longitudinali che si estendono su tutta la lunghezza della vettura. A scelta, il cliente può abbinare ad essa un numero da 00 a 99.

## INTERNI

Gli interni della 296 Speciale A seguono la filosofia delle Ferrari in versione speciale di ultima generazione. Rispetto alla 296 GTS gli interventi hanno riguardato un numero limitato di elementi e sono stati volti ad alleggerire la vettura attraverso l'utilizzo più esteso di fibra di carbonio e Alcantara®. Linguaggi più scarni, oltre all'uso prevalente di fibra di carbonio a vista e alluminio, producono l'effetto complessivo di un abitacolo più corsaiolo.

Per la 296 Speciale A è stato progettato un pannello porta specifico, un blocco unico in fibra di carbonio dal design minimalista. Il maniglione è ricavato da una zona funzionale in rilievo che termina in una caratteristica superficie sflettata. In continuità materica con il resto del pannello, quest'area integra l'impianto Hi-Fi i cui woofer diffondono la musica attraverso forature ricavate nella fibra di carbonio.

I fissaggi a vista ben si armonizzano con il clima *racing* che si respira nell'abitacolo. Il tunnel è caratterizzato da una struttura interamente in fibra di carbonio in cui si innesta il corpo principale; è una superficie in rilievo in cui sono concentrati gli elementi funzionali sui quali spicca l'iconico cancelletto che contraddistingue gli interni di tutte le vetture recenti del Cavallino Rampante.

L'ispirazione di questo elemento trae origine dalla torretta di supporto della leva del cambio delle Ferrari sportive del passato, in cui il volume era evidenziato da un blocco a sé stante. Sulla 296 Speciale A il tema è stato rielaborato, ottenendo un oggetto dalla forma moderna e sportiva. Il design e la sapiente combinazione della trama degli elementi che compongono il tunnel permettono di esaltare proprio la zona del cancelletto, rendendolo il protagonista indiscusso degli interni.

## 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 296 Speciale A. 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 (a intervalli di 20.000 km oppure una volta all'anno senza limiti di chilometraggio), 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.

Grazie al programma Genuine Maintenance si amplia ulteriormente la vasta gamma di servizi di post-vendita offerti da Ferrari per soddisfare i clienti che desiderano conservare immutate nel tempo le performance e l'eccellenza che contraddistinguono le vetture fabbricate a Maranello.

*È possibile scaricare immagini e video delle vetture da [www.media.ferrari.com](http://www.media.ferrari.com)*  
Ufficio Stampa Ferrari  
[media@ferrari.com](mailto:media@ferrari.com)  
[www.ferrari.com](http://www.ferrari.com)



## 296 SPECIALE A - SCHEDA TECNICA

### MOTORE TERMICO

Tipo	V6 - 120° - biturbo - carter secco
Cilindrata totale	2992 cm <sup>3</sup>
Alesaggio e corsa	88 mm x 82 mm
Potenza massima**	515 kW (700 cv) a 8000 giri/min.
Coppia massima	755 Nm a 6000 giri/min.
Regime massimo	8500 giri/min.
Rapporto di compressione	9,4:1
Potenza specifica	234 cv/l

### SISTEMA IBRIDO

Potenza massima Ibrido***	648 kW (880 cv)
Potenza massima di guida in eDrive	113 kW (154 cv)
Capacità batteria	7,45 kWh
Autonomia massima elettrica	25 km

### DIMENSIONI E PESI

Lunghezza	4625 mm
Larghezza	1968 mm
Altezza ODM	1181 mm
Passo	2600 mm
Carreggiata anteriore	1665 mm
Carreggiata posteriore	1632 mm
Peso a secco*	1490 kg
Rapporto peso a secco/potenza	1,69 kg/cv
Distribuzione dei pesi	40% ant. / 60% post.
Capacità serbatoio	65 l (10 l riserva)
Capacità vano baule	169 l
Capacità panchetta posteriore	112 l

### PNEUMATICI E CERCHI

Anteriore	245/35 ZR 20 J9.0
Posteriore	305/35 ZR 20 J11.0

### FRENI

Anteriore	CCM, 398 x 223 x 38 mm
Posteriore	CCM, 360 x 233 x 32 mm

### TRASMISSIONE E CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 8 rapporti

### CONTROLLI ELETTRONICI

SSC 9.0, TC, eDiff, SCM, FDE2.0, EPS, ABS Evo/EBD *all range-all grip* con recupero di energia *extraboost*

### PRESTAZIONI

Velocità massima	>330 km/h
0-100 km/h	2,8 s
0-200 km/h	7,3 s
200-0 km/h	106 m

### CONSUMO ED EMISSIONI CO<sub>2</sub>\*\*\*\*

In corso di omologazione

\* Allestimento con contenuti opzionali

\*\* Con benzina a 98 ottani

\*\*\* In modalità 'Qualify' (eManettino)

\*\*\*\* Ciclo WLTP