

HOMEPAGE

- FORMULA 1
- RALLY
- INDYCAR
- FIA FORMULA 2
- SUPER FORMULA
- FIA FORMULA 3
- FORMULA E
- REGIONAL EUROPEAN
- EUROCUP-3
- REGIONAL MID-EAST
- REGIONAL OCEANIA
- EUROFORMULA
- F1 ACADEMY
- GB3
- S FORMULA LIGHTS
- INDY NXT
- USF PRO
- F4 ITALIA
- E4
- F4 SPANISH
- F4 FRENCH
- F4 MIDDLE EAST
- F4 CEZ
- F4 NEL MONDO
- 24 ORE LE MANS
- WORLD ENDURANCE
- ELMS
- IMSA
- GT WORLD
- CHALLENGE
- GT OPEN
- SUPER GT
- SUPER TROFEO
- LAMBORGHINI
- GT ITALIANO
- GT INTERNAZIONALE
- DTM
- TCR SERIES
- KARTING
- ALTRE

WORLD ENDURANCE

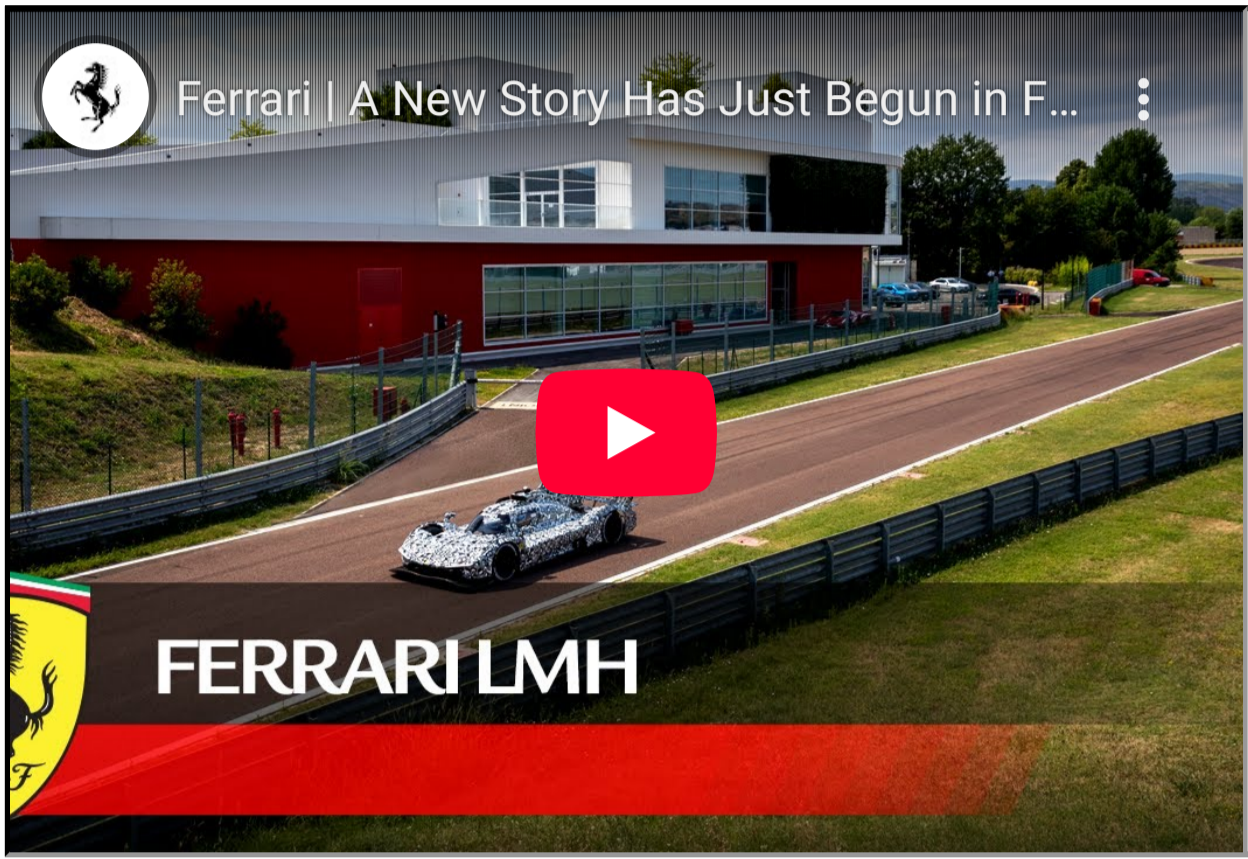


Ferrari prosegue i test della LMH
Cosa nasconde la livrea mimetica



Michele Montesano

È un'estate intensa e priva di soste quella del reparto Ferrari Competizioni GT. Gli uomini di Maranello stanno proseguendo incessantemente i test della loro LMH che dal prossimo anno affronterà il FIA WEC e la 24 Ore di Le Mans. Dopo il primo shakedown, avvenuto sul tracciato di Fiorano (nel video sotto), i tecnici del Cavallino Rampante hanno raccolto i dati del collaudo per analizzarli e poi scendere nuovamente in pista. Inizialmente il prototipo ha macinato parecchi chilometri sul tracciato spagnolo del Montmeló, dal 2 al 4 agosto, per poi ritornare in Italia, più precisamente a Imola. I test continueranno su altri circuiti europei e, il 13 e 14 ottobre, l'Hypercar affronterà i lunghi rettilinei dell'autodromo di Monza.



Sul tracciato intitolato a Enzo e Dino Ferrari, benché ancora dotata di livrea mimetica, per la prima volta la LMH del Cavallino ha mostrato il suo 'sguardo'. Infatti, oltre alle luci di posizione a sviluppo orizzontale in stile Ferrari Daytona SP3, sul prototipo si sono visti i fari anteriori posti sotto il muso e ai lati della presa d'aria centrale. Ancora una volta sono stati i piloti ufficiali Ferrari GT ad alternarsi al volante della vettura coadiuvati come sempre dagli uomini di AF Corse, vero e proprio braccio armato Ferrari nelle competizioni Endurance.



Nonostante la particolare colorazione camouflage, si sono potute già osservare alcune soluzioni aerodinamiche dell'Hypercar Ferrari. Se ad un primo sguardo la LMH del Cavallino può sembrare meno estrema rispetto alla Peugeot 9X8, andando più nel dettaglio si notano soluzioni tecniche decisamente elaborate. Partendo dal frontale si può osservare la forma sinuosa dello splitter che ha il compito di incanalare aria nel sotto vettura. Infatti, in Ferrari si è preferito generare maggior deportanza, e carico aerodinamico, dal fondo piuttosto che dalla carrozzeria. La presa d'aria frontale presenta due canalizzazioni per raffreddare l'impianto frenante anteriore. Invece il cofano, così come i passaruota anteriori, sono dotati di piccoli flap utili a stabilizzare aerodinamicamente la vettura controllando al meglio gli angoli di imbardata in curva.



Le pance laterali sembrano piuttosto chiuse con le minigonne laterali che hanno lo scopo di 'sigillare' il flusso generato dal sotto scocca. Le prese dei radiatori sono avanzate e carenate, mentre le 2 canalizzazioni prima delle ruote posteriori dovrebbero servire a raffreddare le componenti ausiliarie. Generoso l'airbox che sporge dal cupolino dell'abitacolo, a sua volta diviso in 3 sezioni. A schermare la presa d'aria ci sono 2 flap laterali posti ai lati che hanno anche il compito di pulire il flusso diretto verso l'alettone posteriore.

Il retrotreno presenta numerose soluzioni interessanti. Partendo dalla lunga pinna che si estende dall'abitacolo fino ad arrivare alla coda del prototipo. Tale appendice aerodinamica ha il compito di stabilizzare il posteriore della vettura, inoltre presenta una forma sagomata con la parte terminale che ricopia il profilo delle paratie laterali dell'alettone posteriore. Gli endplate, a loro volta, presentano 3 feritoie in basso per ridurre la pressione che si genera nel retrotreno. Gli elementi orizzontali dell'alettone sono solamente 2, ma la vera novità riguarda il profilo inferiore. Tale 'beam wing', posta proprio sopra il diffusore, ha il compito di incrementare la downforce sull'asse posteriore grazie anche agli scarichi alti del propulsore che soffiano proprio su tale profilo.



Infatti, a differenza degli altri prototipi che presentano gli scarichi sulle fiancate, in Ferrari hanno optato per una configurazione alta dei terminali. Ciò significa che il propulsore, con ogni probabilità un V6 sovralimentato a 120°, avrà i turbocompressori alloggiati all'interno delle bancate. La LMH, come da regolamento, sarà inoltre dotata di un motore elettrico che erogherà 200 kW esclusivamente sull'asse anteriore.

WORLD ENDURANCE

WRT saluta Audi a fine 2022: gestirà le BMW LMDh nel WEC

WORLD ENDURANCE

Continuano i test della 963 a Daytona
La Porsche non debutterà in Bahrain

