

## 新型 Ferrari F8 Tributo : エクセレンスを称賛する

### フェラーリ史上最強のV8オマージュ・モデル

3月5日のジュネーブ・モーターショーでの公式発表に先立ち、  
オフィシャル画像を公開



2019年2月28日、マラネッロ発 フェラーリは、Ferrari F8 Tributoのオフィシャル画像を初公開しました。Prancing Horse（跳ね馬）の歴史の中で築き上げてきた 2シーター・ベルリネッタの究極のモデルとして創造された、最新のミッド・リアエンジン・スポーツカーです。ネーミングには、オリジナルモデルの妥協なきエンジン・レイアウトとパワーへのオマージュが込められています。720 cvという圧倒的な最高出力と、185 cv/lという記録的な比出力を誇るこのエンジンは、フェラーリの現行モデル史上最もパワフルなV8です。この性能によって、ターボエンジンに限らず、あらゆるエンジンの新たなベンチマークを打ち立てました。総排気量3,902 ccのV8エンジンは、2016年、2017年、2018年と、3年連続でインターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーの「最優秀エンジン」に輝いたうえ、2018年には、過去20年にわたる歴代「最優秀エンジン」の中で最も優秀なエンジンを選出する特別賞、「ベスト・オブ・ベスト」も受賞しています。

自動車産業界における権威あるこの賞が証明しているように、フェラーリのV8エンジンは、スポーツ性能とドライビングプレジャーをバランスよく味わうことのできる類まれなパワーユニットです。これは、ミッド・シップ2シーターにとりわけ適した特性です。フェラーリは、40年以上の年月をかけて、最適な重量バランスを生むこのレイアウトを追求し続け、完璧なまでに磨き上げてきました。その集大成が、この史上最速かつスリリングな、そして意のままにコントロールできるスーパーカー、F8 Tributoです。

このニューモデルは、488 GTBの後継モデルです。全面的に見直しを図った結果、限界域での操縦性能および快適性が向上しました。F8 Tributoは、先代モデルより最高出力が50 cv 高められ、さらなる軽量化も達成。エアロダイナミック効率が10%上回るほか、最新バージョン（6.1）のサイドスリップ・アングル・コントロール・システムを搭載しています。このように、F8 Tributoは、現行レンジ・モデルの中でもトップレベルのパフォーマンスと抜群のコントロール性能を備えています。

F8 Tributo は、ターボラグを全く感じさせることなく720 cvの出力を発揮し、同時に刺激的なエグゾースト・サウンドを奏でます。自然吸気エンジンに匹敵するこの瞬発力は、先進のビークルダイナミクス・ソリューションが貢献しています。これによって操縦性能も格段に向上しました。マネットティーノの「RACE」ポジションで最新バージョンのフェラーリ・ダイナミック・エンハンサー（FDE+）を作動させるという初の試みも、こうした走りの性能に磨きを掛けているひとつの要因です。

これによって、さらに多くのドライバーが限界域でのパフォーマンスを簡単に引き出し、コントロールできるようになりました。ステアリングホイールの小径化によって、グ



リップ感覚が強化され、細かなステアリング操作に反応する車輛の挙動がより明確につかめるようになりました。また、軽量化に力を注いだ結果、F8 Tributoの乾燥重量は、488 GTBよりも40 kg軽くなり、キャビンの快適性を犠牲にすることなく、応答性能とドライビングプレジャーが強化されました。

ボディに採用された先進のエアロダイナミック・ソリューションは、並外れたエンジンパワーを最大限活用することを可能としました。488 Pistaと同様に、F8 Tributoのエアロパッケージもサーキットで培われた経験が注ぎ込まれています。後傾マウントのフロントラジエターをはじめ、ボディ側面後部からリアスポイラーの両側に設置場所を移したダイナミックエンジン・エアインテークなど、エンジンの熱管理に関するいくつかの機能を488 Pistaから受け継いでいます。

フェラーリ・スタイリング・センターでデザインされたF8 Tributoは、優れたパフォーマンスと卓越したエアロダイナミック効率というフェラーリならではの特徴を新たなデザイン・アプローチで継承するモデルです。

フロント部には、488 Pistaで初めて導入されたS-Ductを備えています。しかし、このエリアの広範囲にわたる再設計によって、デザインは新しくなりました。その結果、488 GTBよりも増大した総ダウンフォースにおけるS-Ductの貢献度は15%まで向上しました。エアロダイナミクスの特化型は、よりコンパクトになったフラットタイプの新型LEDヘッドランプの採用により、ブレーキ冷却用の新型インテークをバンパー外側のインテークと一体化させました。その目的は、さらなる高速化に向けた対応策として、ホイールアーチ全体の気流を改善することでブレーキシステムのサイズ拡大を避けることです。

新型レキサン製リアウインドウを透してエンジンルームを見ることができます。これは、フェラーリの最も有名なV8モデル「F40」の特徴的なデザイン要素を現代的にアレンジしたものです。リアウインドウのルーバーは、リアで発生するダウンフォースの増加に向けて、さらに進化したブrouンスポイラーの効率に悪影響を及ぼすことなくエンジンルーム内の熱気排出を促します。また、スポイラーは、テールライトを包むことで、視覚的に車輛の重心位置を下げ、ツイン・ライトクラスターとボディ・カラーのテールパネルというクラシックなテール構成を蘇らせました。これは伝説となっているこのシリーズ最初のモデル、1975年製308 GTBをはじめとする初期の8気筒ベルリネッタのシンボルのひとつです。

キャビンのデザインは、基本的にはフェラーリのミッド・リアエンジン・ベルリネッタ伝統のドライバー重視のクラシックなコックピットデザインを踏襲していますが、ダッシュ、ドアパネルおよびトランスミッション・トンネルなど、個々の要素はすべて再設計されています。新世代HMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）に加え、円形エアベント、新型ステアリングホイールおよびスイッチ類、さらには新型7インチのパッセンジャー・タッチスクリーンディスプレイなど、かつての時代から大幅に向上したキャビン環境もこのモデルの特徴です。

Ferrari F8 Tributoの画像は、フェラーリメディアサイト ([www.media.ferrari.com](http://www.media.ferrari.com)) からダウンロードできます。



## Ferrari新型V8 SPORT 技術仕様

### エンジン

型式	90° V 型 8 気筒ターボ
総排気量	3,902 cc
最高出力*	720 cv/8,000 rpm
比出力	185 cv/l
最大トルク	770 Nm/3,250 rpm

### 寸法と重量

全長	4,611 mm
全幅	1,979 mm
全高	1,206 mm
乾燥重量**	1,330 kg

### 加速性能

0-100 km/h加速	2.9 秒
0-200 km/h加速	7.8 秒
最高速度	340 km/h

燃料消費／CO<sub>2</sub> 排出量  
型式認証中

\* オクタン価98ガソリン使用

\*\* 軽量オプション装備車