

# Ferrari

# Media



報道関係各位

2015年3月4日

フェラーリ・ジャパン

## Press Release

### Ferrari 488 GTB : 極限のパワーと独自のドライビング・プレジャー



2015年3月3日、スイス・ジュネーブ発 フェラーリ史上初のミッドエンジンV8モデルである308 GTBの登場から40年、プランシング・ホース（跳ね馬）の8気筒の歴史に新たな1ページが刻まれます。Ferrari 488 GTBというネーミングは、古典的なフェラーリのモデル名への回帰を示すもので、ここでの488とはエンジン1気筒あたりの排気量を示す数字であり、そしてGTBとはグランツーリスモ・ベルリネッタの頭文字から取られています。

最新のFerrari 488 GTBは単に卓越した高性能を実現しただけでなく、この過激なまでのエンジン出力を通常のドライバーでもそのパワーを引き出すことができるような、今までにない水準で車輛の制御を可能にしています。比類ないエンジンと洗練されたエアロダイ

Ferrari Japan KK  
Roppongi Hills Mori Tower 37F  
6-10-1 Roppongi, Minato-ku  
Tokyo 106-6137, Japan  
Tel +81 (0)3 6890-6200  
Fax +81 (0)3 6890 6201  
www.ferrari.com



ナミクスが、改良されたビークル・ダイナミック・コントロールと組み合わせることで、すでに切れ味鋭かった応答性を極限まで向上し、ロードカーとしてほぼサーキットカーのレベルの応答性を実現しています。

最高出力（670CV）のエンジンと、車両のレスポンスタイム（それぞれ 0.8 秒と 0.06 秒）により Ferrari 488 GTB は独自の個性を備え、そしていかなる実力のドライバーに対しても抜群のドライビング・プレジャーを保証します。

フェラーリは、この性能を達成するために、世界チャンピオンのタイトルを保持した F1、また 458 が過去 2 回ル・マン 24 時間でクラス優勝を果たしている GT レース、その両方における経験を活かしました。さらに、この新モデルはジェントルマン・テスト・ドライバーのために、究極のサーキット専用車両を提供するという過去 10 年間の「XX プログラム」で得られたフェラーリの技術者たちのノウハウもフルに活用しています

Ferrari 488 GTB の完全に新型となる 3902cc V8 ターボ・エンジンは、出力とトルク、レスポンスタイムの点でこのクラスにおけるトップに位置します。670CV を 8,000rpm で発生し、アクセルのレスポンスタイムは（3 速 2,000rpm からで）わずか 0.8 秒となっており、同じ構造の他の車両における新たなベンチマークとなっています。それを可能にしたのは、タービンの摩擦と慣性を減少させるために取り入れられた革新的な作業の結果です。また、フェラーリのエンジニアたちは Ferrari 488 GTB のエンジン・サウンドを完璧なものにするためにも最大限の注意を払い開発を進め、どのプランシング・ホースのエンジンにも期待される、強烈かつ明快で、進化した完璧に個性的な新しいサウンド・トラックを創造しました。

Ferrari 488 GTB のエアロダイナミクス性能も、パフォーマンスへの重要な役割を果たしています。1.67 という E インデックスの数字は市販のフェラーリとして新記録であり、さらに前モデルよりダウンフォースは 50 パーセントも増し、さらに空気抵抗も低減しています。最も困難だったのはこの 2 つの目標を同時に達成することでした。この目的のためにいくつか革新的な技術が開発され、その中にはフロントのダブル・スポイラーやベースブリードのサイドインテークがあり、さらにリアにはアクティブ・エアロダイナミクスと、フェラーリが特許を取得した革命的なブロウン・スポイラーが組み合わされています。空気力学的に洗練されたアンダーボディのデザインは 458 GT からの転用で、さらにボルテックス・ジェネレーターを採用しています。

エンジンの出力と高性能が即座に得られ、コントロール可能なサブシステムと電子制御のおかげで、Ferrari 488 GTB は最も応答性に優れた市販モデルとなっており、その切れ味シャープな反応時間は、サーキット専用車に比すべきものとなっています。専用のギアレ



シフトとバリアブル・トルク・マネジメントの組み合わせから、信じがたいほどの素早いシフトと加速が実現し、さらに高いギアにおいても継続して強力なトルクが得られます。進化したフェラーリのサイドスリップ・アングル・コントロール・システム（サイドスリップ・コントロール 2/SSC2）は、さらに正確さを増した上に、より介入感を低減し、コーナー脱出時に強力な加速を可能にします。F1-Trac および E-Diff と統合された SSC2 は、今回アクティブ・ダンパーも制御するようになり、複雑な条件下の走行時においても車輛の動的特性をよりフラットで安定したものにします。

これら最先端のソリューションは、スタイリングにも反映されており、スポーティーな性格を強調しながらも、純粋かつエレガントなラインを保ったフェラーリ伝統の典型的なスタイリングとなっています。コックピット風のキャビン設計は F1 マシンにヒントを得たもので、ドライバーがドライビングに完全に没入させることを重視しています。

## パワートレイン

### 新型 V8 ターボ・エンジン：フェラーリの DNA を見事に封入

モデルやその目的に関わりなく、全てのフェラーリの心臓はエンジンであり、それは当然ながらこれまでのフェラーリのパワーユニットの品質を備えていなければなりません。強烈な動力性能と高回転での切れ味シャープな応答性、全ての回転域でのパワフルな加速と爽快なサウンド・トラック。Ferrari 488 GTB に搭載する新型の V8 エンジンは、常に新たな卓越したベンチマークを設定する、という難問に対するマラネッロのエンジニアからの最新の回答です。

この 3902cc のパワーユニットは、プランシング・ホースの中でも史上最高の動力性能を備えたエンジンになっており、ゼロ・ターボラグ、さらに独特の魅力的なサウンドも備えています。最高出力は 670CV を 8000rpm で発生し、1 リッター当たりの出力は 172CV と市販のフェラーリでは新記録を更新し、最大トルクは 7 速ギアで 760Nm を発揮、さらにスロットルのレスポンスタイムは 3 速 2000rpm でわずか 0.8 秒を実現しています。この結果、Ferrari 488 GTB は 0-100km/h 加速を 3 秒フラットでこなし、0-200km/h はわずか 8.3 秒です。

この素晴らしい動力性能数値は、あらゆる面において最大限の効率を達成することに注力した結果です。燃焼の面で重要となったのはハイタンプルの吸気ポートで、燃焼室内の流量係数と、スワールモーションを最適化するために特別な形状とした結果、高回転でも均質な吸気が可能となり、これに加え 200 バールの直接燃料噴射を組み合わせています。さらに新型 V8 エンジンは、イオン化電流を計測した上で点火のタイミングを制御し、アダ



プティブに失火を予測するイオン検知システムと、すべての回転域で点火進角を最適化するマルチスパーク機能を備えています。

機械的な効率性を担保するのはオイルポンプで、オイルを高圧または低圧で供給し、今までのポンプに比べて、必要な油圧を最大で 30 パーセント削減しています。ローラー・フィンガー・フォロワーを備えたシリンダーヘッドは、低回転域でバルブトレインが吸収する出力を 10 パーセント削減していますが、これはバルブステムとタペットの間と、カムシャフトとフィンガー・フォロワー・ローラーの間での摩擦が減少したためです。

フラットプレーン・クランクシャフトの構造を採用したことで、最大限にコンパクトなサイズが可能になった他、質量が削減され、エンジン内部の流体力学特性を向上させるのに役立っており、また、等間隔のパルスが保証されてシリンダー間におけるバランスも向上しています。

ターボ・チャージャーは、ボールベアリングをマウントしたシャフトに備え付けることにより摩擦を低減しており、また、コンプレッサーのホイールは TiAl（低比重のチタン・アルミ合金製）となっており、慣性が低いため最大限のスプールアップ速度が保証されます。加えて、ツインスクロール技術により、排気ガスは各シリンダーから独立したスクロールを通り、これでエグゾーストパルスの効率を上げて最大限の出力が得られます。また、タービン・ハウジングの特殊なシールにより、タービンとコンプレッサーホイールのギャップは最低限に抑えられることから最大限の効率が得られています。これらすべてのソリューションが、クラスをリードするターボラグ・ゼロのレスポンスタイムに貢献しています。

V8 エンジンのサウンドは、高回転数域で音量を増して明瞭になり、それと同時に出力も上がります。キャビン内のサウンドで重要なのは、等長の長い配管を持つエグゾースト・ヘッドと、フラットプレーンのクランクシャフトです。さらにサウンド・トラックは、様々なエンジン回転数で倍音周波数や音質を徹底的に研究することで改善、向上しています。それはフェラーリが常に卓越しているもうひとつの分野です。

## エアロダイナミクス

### 卓越した動力性能と、その記録破りの高効率

マラネッロのサーキット上における経験から転用された空力の解決策は、抵抗を増大させることなくダウンフォースを増加させるというもので、その結果、効率数値は 1.67 となっています。これは、公道走行可能なフェラーリとしては新記録を達成しています。ダウンフォースは前モデルから 50 パーセント向上しており、空気抵抗は減少させています。



フロントで目立つのは、中央のエアロピラーと F1 マシンに似たダブル・スポイラーです。後者は次の 2 つの部分で構成されています：上部のエレメントは、ダクトとともに機能するように設計されており、ラジエーターに向かって流れる気流を管理するためのものとなっており、効率が向上しています。より大きな下部のセクションは、ラジエーターの下に向かって流れる気流を偏向させる負圧を発生し、ダウンフォースを生成させます。

エアロピラーは、車体前部に当たる強力な気流を管理し、それを縦方向と横方向の両方に分配するという役割があります。下部の縦方向の面では、加速した極度に高速な気流をアンダーボディ中央に導き、一方上部の横方向の面では、流れをラジエーターの入口へと偏向させ、その膨張を制御して冷却させる質量の効率を向上させています。

また、Ferrari 488 GTB は、革新的なアエロダイナミック・アンダーボディを備えており、これにはボルテックス・ジェネレーターと、空気の速度を高めることにより圧力を減らす特殊な曲面の空力的付加物が装備されています。その結果、アンダーボディは地面に「吸いつけ」られ、ダウンフォースは増加しますが空気抵抗は増加しません。アンダーボディの前部はフラットになっているためダウンフォースを発生し、車体は地面に押し付けられ、気流がフロント・ストレーキに到達する際の衝撃は、可能な限り小さく抑えられ、その結果、生成されるダウンフォースは 250km/h で 325kg を達成しています。

巨大なリアディフューザーには曲がったフェンスがあり、これにより車体下部に導かれた大量の空気の膨張を最適化し、ダウンフォースを強化しています。同時に、ディフューザー内部のチャンネルに、後輪が発生する乱気流が入らぬよう保護しており、これにより抵抗は減少しています。

リアディフューザーには、CPU で制御する可変フラップジオメトリーが他の車輛制御システムと統合される形で装備され、ディフューザーの膨張を変更できるようになっています。走行状況に応じて、ダウンフォース増加（フラップを閉じた状態：コーナーとブレーキ中）と、抵抗減少（フラップを開いた状態：ストレートと加速中）の間のバランスを調整します。

ブローン・スポイラーは今回新たに追加されたソリューションです。空気はリアスクリーンの基部にあるエアインテークに入り、バンパーを経由して出ていきます。この形状により、表面に空気力学的な負荷がかかるよう、より強調した曲面を持たせることが可能になり、さらにダウンフォースが増加します。このソリューションでは、リアスポイラーの高さを上げる必要がなくなり、そのため空気抵抗は低く抑えられます。



車体両脇にあるベースブリード・エアインテークは、中央のフラップで分かれています。フラップ上部の気流は、エンジンのエアインテークにも使われますが、偏向されてテールから出て行き、車体真後の低圧後流による抵抗を低減させます。この効果は、リアに圧力がかかった気流により生じるもので、車輛のテールに形成される後流にエネルギーを与えてテールよりもさらに遠くに動かし、その結果、車輛の空気力学への干渉が減少します。フラップ下部の気流は、インタークーラーに流れて吸気を冷却させます。

## ビークル・ダイナミクス

### 独自のドライビング体験のための極限のパフォーマンス

Ferrari 488 GTB の極限のパワーを、走行条件に関係なく純然たるドライビング・プレジャーへと変えるため、フェラーリは、世界中のサーキットでのレース経験とテスト車輛を通じて培われたビークル・ダイナミクスの経験を活用しました。

サブシステムと電子制御の開発は、最大限の実用性とアクセルの応答性、それにサーキット用車輛と比較できる程のレスポンスタイム（0.06 秒）の総合的な制御を目的としたものです。

トランスミッションには専用のギアレシオを採用し、とてつもないエンジンのトルクを最大限に活用することを可能にしています。バリアブル・トルク・マネジメントは、トランスミッションを通過するトルク量を増加させて加速を最適化し、ドライバーに果てしないパワーフィールを与えます。このソリューションの結果として、Ferrari 488 GTB は、サーキット車輛のようなギアシフトを提供しており、1 速での静止状態から 4 速ギアでリミッターが作動するまでわずか 6 秒しかかかりません。

フェラーリ独自のシステムで、改良版となるサイドスリップ・アングル・コントロール・システム 2（SSC2）は、さらに正確さを増した上により介入感を低減し、多種多様なパラメータを解析することから、コーナー脱出時の加速度を 12 パーセント向上させました（マネッティエの設定を Race と CT Off にした場合に作動）。F1-Trac および E-Diff と統合された SSC2 は、今回アクティブ・ダンパーも制御するようになり、複雑な条件下の走行時においても、車輛の動的特性をよりフラットで安定したものにします。

Ferrari 488 GTB の素晴らしいビークル・ダイナミクスには、SCM3 磁性流体ダンパーシステムも寄与しており、こちらは ECU を高速化してダンパー内の磁界を変更し、さらにフェラーリが特許を持つ新しいソフトウェアを搭載しており、車体に設置された 3 ヶ所のセンサーを利用しています。ダンパーには新しいピストンロッドを装備し、摩擦を低下させ



てより効率的な制御が可能になったことから、優れたボディ制御と衝撃吸収力が感じられるようになりました。

最新の ESP により、グリップの低い状況での ABS の介入もさらに効率的なものになりました。これは、新型のハードウェアとソフトウェアのアップデートにより、計算速度と応答速度が高速化（-8 パーセント）したために実現しています。

新しく採用されたブレンボ・エキストリーム・デザインのブレーキシステムにより、Ferrari 488 GTB の制動距離は、今までのモデルより 9 パーセント短縮されています。LaFerrari から転用したこの新しいブレーキには新型のキャリパーも採用され、過酷な運転時にも最適な冷却が可能になっています。さらに、新素材の採用で最適な動作温度に素早く到達し、また、耐久性も増しています。

## スタイル

### エクステリア

Ferrari 488 GTB の傑出したスポーティー感とパフォーマンスは、独特なアグレッシブなスタイリングによりさらに強調されています。デザインは、空気力学的にきわめて効率的でありながら、フェラーリならではの見事なスタイリングの伝統である清潔感のある純粋なラインを引き継いでいます。

フェラーリ・スタイリング・センターのデザインによる新型 Ferrari 488 GTB は、きわめて彫刻的なサイドが特徴で、この車輛の個性の鍵となっています。巨大で目立つエアインテーク形状は、初代の 308 GTB への敬意であり、スプリッターで 2 つの部分に分割されています。

フロントはダブル・グリルの開口部が特徴で、ここから空気を 2 台のラジエーターに導きます。さらに空気力学上の理由からダブル・フロント・スポイラーも装備されており、近くで見ると F1 のシングルシーターに非常によく似ています。中央にある 2 本のパイロンは、デフレクターとの組み合わせで空気をフラットなアンダーボディに流しています。ボンネットは一段高い中央部と 2 つのサイドチャンネルが目立ちます。このチャンネルには 2 つの機能があり、車輛のルックスをスポーティーに見せると同時に、2 つのベントからの空気をバンパーへ導いており、バンパー自体は巧妙にフロントの視界から隠されてラインをクリーンに保っています。



テール部分で目立つのは、ブロン・スポイラーと大きなエアベントで、これが車輻のエアロダイナミクスを向上させるのに役立っています。新しいエグゾーストのテールパイプは位置を変更して、急峻なランプ角のディフューザーに必要な高さを確保するようになっています。これら総合的な結果として、力強さと高性能が演出されています。

新しいカラーのロッソコルサ・メタリッザートも、このモデルの極めてスポーティーなキャラクターを強調するとともに独自のエレガンスと希少性を演出しています。斜め位置から寄って見るとわかるように、数百万の微粒子が浮遊する塗料を3層重ねた塗装により驚くほど深い色彩と光沢を実現しています。

## キャビン

Ferrari 488 GTB のキャビンは、乗り手の快適性を犠牲にすることなく、極限のスポーティー感を演出するようデザインされています。このため、コックピットがドライバーのニーズに沿って特別に注文されたかのように、ステアリング・ホイールにまとめられていない操作系はサテライトポッドに配置され、ドライバーの真正面を向くようにポッドには角度が付いています。

新たに軽量化された横方向がコンパクトになったダッシュボードには、軍用ジェット機のエアインテークからヒントを得た、きわめてスポーティーなエアベントがあります。

これら総合的な結果としては、革新的な質感とコンパクトで機能的なフォルムが自然にマリアージュしています。デザインは、典型的なフェラーリの特徴を踏襲しており、ダッシュボードとトンネルが明確に分かれ、多機能なステアリング・ホイールとトンネル上部のコントロールブリッジが目立ちます。全てが素材から手作業で美しく造り上げられ、トリムはエレガントかつスポーティーであり、機能的な空間を創り出すことを特に強調しています。

センタートンネルは、スリークかつダイナミックで、そして機能的にも仕上がっています。特徴的な縦方向に並ぶF1ブリッジはプランシング・ホースの象徴となっており、さらに実用性からも多くの小物入れが用意され、メインの機能ボタンはより人間工学的に考慮された位置に配置されるようになりました。小物入れは細部まで徹底した注意が払われ、豊富な収納場所用意されるようになりました。Ferrari 488 GTB の新しいドアパネルは、細心な作業が結実したものとなっており、品質を中心に考慮され、細部まで注意が払われています。その触感さらには心地よいものとなっており、アームレストもより人間工学的





なものになりました。デザインは非常に清潔かつスポーティーで、各ボタンも非常に手が届きやすい位置に配されています。

固定式のヘッドレストになった新型シートも、非常に考え抜かれたものとなっています。軽量化がさらに進み、サポート力はきわめて高くすばらしい快適性も有しています。長距離の旅行時のためにデザインされた、新たな輪郭と形状がその快適性を生み出しています。

さらに Ferrari 488 GTB は、新たなスポーツ・インフォテインメント・システムを装備していますが、ディスプレイは依然としてインストルメント・クラスタの一部に収まり、すべてを目の届く位置に置くというコックピットの哲学は守られており、ナビゲーションやさまざまな機能へのアクセス、加えてシームレスな美しい統合を実現しています。

Ferrari 488 GTB の新たなキーの形状は、V8 のインテーク・プレナムからヒントを受けた、キーレス・スタート装備となりました。同時に、今回からキーはチップを採用し、クルマの ECU と無線で通信するようになり、ドライバーはキーを自分のポケットかトンネルの特別な小物入れに入れたまま、ステアリング・ホイールの上にある「Start/Stop Engine」ボタンを押すだけでエンジンの始動や停止が行えるようになりました。

## オプション装備

Ferrari 488 GTB をさらに独自のものにしてオーナーの様々な要求にお応えするために、フェラーリはパーソナライゼーション・プログラムを作成し、この V8 ターボに合わせた新たなオプションを多数用意しました。

とりわけ、カーボンファイバーの内外装トリムは数多くの選択肢があり、その中には、フロント・スポイラーやリア・エクストラクター、サイドシルとインタークーラー・インテーク・スプリッター、それにドアパネルやブリッジも含まれます。鍛造で仕上げられた 20 インチのホイールも装着可能となり、車両重量を 8kg 以上軽減することができます。

同様に Ferrari 488 GTB に用意されているのが、LaFerrari でデビューした 12 スピーカーで、1280 ワットのアンプを備えた Quantum Logic 技術を使用した上質でピュアかつパワフルなサウンドを奏でるハイエンドのオーディオシステムです。



## 7年間のメンテナンス

フェラーリの比類ない品質規準とさらなるお客様へのサービスを支えるのが、Ferrari 488 GTB と共に提供される 7 年間の拡張メンテナンス・プログラムです。すべてのラインアップに用意されるこのサービスは、車輛の最初の寿命となる 7 年間のあらゆる標準メンテナンスをカバーしています。

フェラーリのスケジュール化されたメンテナンス・プログラムは独自のサービスであり、この間お客様はご自分の車輛を確実に最高性能かつ安全な状態で保つことができます。この非常に特別なサービスはアプルーブド・フェラーリのオーナーにもご用意されます。

マラネッロのフェラーリ・トレーニング・センターで直接研修を受けたスタッフにより、最新の診断ツールを使用して、定期メンテナンス（20,000km 毎、もしくは走行距離が達しない場合は毎年 1 回）と、純正部品の交換と細かな点検が行われるのは、正規メンテナンス・プログラムの利点の一部に過ぎません。サービスは、全世界のマーケットで用意されており、フェラーリの正規ディーラー・ネットワークに属するすべてのディーラーで受けることができます。

正規メンテナンス・プログラムは、フェラーリが提供するアフターセールス・サービスの範囲をさらに広げるものです。このプログラムにより、最先端のテクノロジーとスポーティー感を意味する、マラネッロで造られたすべての車輛の特徴とも言える高性能と卓越性をより長く保持したいと願うお客様に満足を得ていただけます。

## Ferrari 488 GTB 主要技術諸元

### エンジン

形式	V8 - 90°ターボ ドライサンプ
総排気量	3,902 cm <sup>3</sup> (238.1 cu in)
ボア & ストローク	86.5 x 83 mm (3.4 x 3.3 in)
最高出力 *	492 kW (670 CV) / 8,000 rpm
最大トルク *	760 Nm / 3,000 rpm (7 速にて)
比出力	172 cv/L (2,07 kW/cu in)
圧縮比	9.4:1

### サイズ & 重量

全長	4,568 mm (179.8 in)
----	---------------------



全幅	1,952 mm (76.9 in)
全高	1,213 mm (47.8 in)
ホイールベース	2,650 mm (104.3 in)
フロント・トレッド	1,679 mm (66.1 in)
リア・トレッド	1,647 mm (64.8 in)
空車重量**	1,475 kg (3252 lb)
乾燥重量**	1,370 kg (3020 lb)
重量配分	46.5% フロント : 53.5% リア
トランク容量	230 リットル (8.12 cu ft)
燃料タンク容量	78 リットル (22.7 US Gallon)

### タイヤ

フロント	245/35 ZR20 J9.0
リア	305/30 ZR 20 J11.0

### ブレーキ

フロント	15.7 x 8.8 x 1.4 in
リア	14.2 x 9.2 x 1.3 in

### トランスミッション &ギアボックス

7 速 F1 デュアルクラッチ・トランスミッション

### 電子制御システム

E-Diff3, F1-Trac, 高性能 ABS (Ferrari Pre-Fill 装備) , FrS SCM-E, SSC

### パフォーマンス

最高速度	330 km/h (205mph)以上
0 - 100 km/h (0 - 62 mph)	3.0 秒
0 - 200 km/h (0 - 124 mph)	8.3 秒
0 - 400 m (0 - 437 yd)	10.45 秒
0 - 1000 m (0 - 1093 yd)	18.7 秒
乾燥重量 / 出力比	2.04 kg/cv (6,13 lb/kW)
フィオラーノ・ラップタイム	1 分 23 秒 00

### 燃料消費量\*\*\*

11.4 L/100 km



C02 排出量\*\*\*

260 g/ km

\* オクタン価 98 (RON) 燃料にて

\*\*オプション装備の場合

\*\*\* HELE システム搭載による複合サイクル (ECE+EUDC)

フェラーリに関する最新情報は Ferrari.com (日本語版) よりご覧いただけます。

[http://auto.ferrari.com/ja\\_JP/](http://auto.ferrari.com/ja_JP/)

画像は、フェラーリ・メディアサイト (英語/イタリア語) からダウンロードいただけます。

なお、メディアサイトのご利用には、ユーザー登録が必要です。

閲覧および登録申請はこちらから : <http://www.media.ferrari.com>

フェラーリ・ジャパン コミュニケーション マネージャー 片岡 真紀

TEL : 03-6890-6200 (代表)

TEL : 03-6890-6211 (直通)

FAX : 03-6890-6201

E-mail : [media.japan@ferrari.com](mailto:media.japan@ferrari.com)

Facebook : <http://www.facebook.com/FerrariJapan>

Twitter : <https://twitter.com/FerrariJPN>