

# Ferrari

## Ferrari 812 GTS: il ritorno della spider con motore V12

Con i suoi 800 cv è la spider di produzione di serie  
più potente sul mercato



*Maranello, 9 settembre 2019* – A 50 anni esatti dall'introduzione dell'ultima spider a motore V12 anteriore nella gamma Ferrari, la 812 GTS segna il trionfale ritorno di questo tipo di modello, che ha avuto un ruolo fondamentale nella storia del marchio sin dalle sue origini.

La storia delle Ferrari V12 spider è costellata di modelli leggendari, a partire dalla 166 MM del 1948, vera e propria gran turismo da competizione che nel 1949 fu in grado di aggiudicarsi la Mille Miglia e la 24 ore di Le Mans, le due gare endurance più prestigiose del mondo.

L'ultima rappresentante di questa nutrita famiglia è la 365 GTS4 del 1969, chiamata anche Daytona Spider in seguito al celeberrimo trionfo targato Ferrari alla 24 Ore di Daytona nel 1967, quando due 330 P4 ufficiali e la 412 P del North America Racing Team si sono allineate davanti a tutti prima di tagliare il traguardo.

Da allora, l'architettura con motore V12 anteriore non era più stata proposta dalla casa di Maranello su una vettura spider di gamma; sono stati invece prodotti quattro modelli in edizione speciale limitata, vale a dire la 550 Barchetta Pininfarina nel 2000, la Superamerica nel 2005, la SA Aperta nel 2010 e, più di recente, la F60 America nel 2014, di cui furono realizzati solamente dieci esemplari, per celebrare i 60 anni di presenza di Ferrari nel mercato statunitense.

Al pari dei modelli storici che l'hanno preceduta, la 812 GTS rappresenta un nuovo punto di riferimento in termini di prestazioni ed esclusività: grazie al maestoso V12 Ferrari da 800 cv è la spider di serie più potente sul mercato, nonché la più fruibile grazie all'hard top ripiegabile, soluzione unica nel segmento che garantisce inoltre uno spazio di carico aumentato.

Il tetto rigido ripiegabile, apribile in appena 14 secondi a veicolo fermo o in marcia fino a una velocità massima di 45 km/h, riesce a preservare lo spazio a bordo per garantire il massimo confort, mentre il lunotto elettrico (che fa anche da wind-stop) rende la vettura totalmente sfruttabile anche a tetto aperto; inoltre, in configurazione coupé può essere lasciato aperto per continuare a godere appieno del rombo unico del V12 aspirato.

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

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.

Media



## MOTORE

La 812 GTS è la versione spider della 812 Superfast, dalla quale ha mutuato specifiche tecniche e prestazioni a partire dal motore, il medesimo propulsore in grado di offrire la potenza più elevata nel segmento (800 cv a 8500 giri/min). I suoi 718 Nm di coppia garantiscono poi un'accelerazione impressionante, praticamente identica a quella ottenibile dalla 812 Superfast. La presenza di un limitatore di giri fissato a 8900 giri/min, inoltre, garantisce una sportività di guida immutata.

Proprio come per la 812 Superfast, è stato possibile ottenere un tale livello di prestazioni ottimizzando il design del motore e introducendo contenuti innovativi, tra cui il sistema a iniezione diretta a 350 bar e il sistema di controllo dei condotti di aspirazione a geometria variabile, mutuato dai motori di F1 aspirati. Tali dispositivi consentono di sfruttare l'incremento di cilindrata (da 6,2 l a 6.5 l) per massimizzare la potenza erogata mantenendo un eccellente livello di guidabilità anche ai bassi regimi.

Il rispetto delle normative sulle emissioni è garantito non solo dall'utilizzo di un sistema di iniezione ad alta pressione, che migliora la nebulizzazione del getto di combustibile iniettato e permette di ridurre drasticamente la quantità di particolato emessa durante la fase di warm-up del catalizzatore, ma anche dall'utilizzo della strategia Stop&Start On the Move di gestione di spegnimento e riaccensione del motore a vettura in movimento.

Particolare cura è stata posta alla calibrazione delle impostazioni del Manettino, al fine di esaltare il potenziale del motore e la sensazione di sportività estrema della vettura, garantendo comunque al pilota la possibilità di gestire agevolmente e in tutta sicurezza l'impressionante coppia disponibile con il pedale dell'acceleratore, grazie a un'erogazione progressiva e lineare a tutti i regimi.

Il profilo di coppia dimostra inoltre come si sia riuscito a evitare di sacrificare la distribuzione sull'altare della potenza; infatti, l'80% della coppia massima è disponibile a partire da 3500 giri/min, a totale vantaggio della guidabilità e dell'accelerazione in ripresa dai bassi regimi.

La forma della curva di potenza, sempre crescente fino al regime massimo di 8500 giri, e la rapidità del motore nel salire di giri grazie alla bassa inerzia regalano agli occupanti del veicolo la sensazione di una spinta e di un'accelerazione inesaurevoli, ulteriormente alimentata sia dal generale incremento della potenza massima sia dall'ottimizzazione della curva di potenza tra i tra i 6500 e gli 8900 giri, che consente di massimizzare la potenza media fruibile durante l'uso prestazionale della vettura in pista, in cui il motore viene costantemente mantenuto agli alti regimi di rotazione.

Le strategie di gestione del cambio a doppia frizione sono volte anch'esse a esaltare la sportività della vettura; i tempi di cambiata in up ed in down-shift, nelle posizioni del Manettino più sportive, sono stati sensibilmente accorciati e le transizioni sono state



ottimizzate per esaltare il feeling di guida e permettere al pilota di apprezzare un'istantanea risposta dell'auto all'accelerazione.

La geometria dell'impianto di scarico è stata sviluppata al fine di incrementare e bilanciare la sonorità proveniente dal motore e dai terminali di scarico, per esaltare il carattere estremamente sportivo della vettura e poterne godere appieno specialmente a tetto aperto.

Sulla linea di scarico è stato dato maggiore risalto agli ordini di combustione conformando opportunamente la geometria delle prolunghe centrali. Tutti i condotti dal collettore di scarico 6 in 1 al catalizzatore monolitico hanno uguale lunghezza, il che garantisce l'ottimizzazione del suono, dando predominanza all'ordine principale di combustione.

Il risultato? Un sound motore pieno e consistente all'interno dell'abitacolo in tutte le condizioni di guida, specialmente a tetto aperto.

## DESIGN

La 812 GTS, progettata dal Centro Stile Ferrari e basata sulla 812 Superfast, conferma il codice di lettura delle proporzioni delle V12 anteriori Ferrari senza alterarne dimensioni esterne né abitabilità interna. Proprio grazie alle sue proporzioni, la dodici cilindri Ferrari risulta quindi un connubio perfetto tra sportività ed eleganza. Osservandone la silhouette si nota la connotazione da fastback: una 2 volumi dalla coda sostenuta che richiama la leggendaria 365 GTB4 (Daytona) del 1968.

Sempre sul laterale, si nota come il disegno della fiancata accorcia otticamente il posteriore grazie al suo disegno a mantello e ai suoi parafanghi muscolari, dando così alla vettura un senso di potenza e di aggressività che rendono onore alle prestazioni del suo poderoso V12.

Per quanto riguarda la zona posteriore, la carrozzeria della versione spider della 812 Superfast è stata totalmente rimodellata (tetto, tonneau e vano bagagli). Si è voluto dare nuovo slancio ed equilibrio d'insieme grazie alla presenza di due pinne sotto le quali è alloggiato il meccanismo di movimentazione del tetto; la loro progettazione genera una forte spinta visiva sull'anteriore e conferisce alla vetratura laterale il caratteristico disegno che contraddistingue la versione spider dalla berlinetta. A tetto ripiegato, i pannelli a scomparsa trovano alloggio al di sotto del tonneau.

Da un punto di vista stilistico, il parafango posteriore perde la caratteristica presa d'aria della 812 Superfast; l'assenza di tale condotto viene compensata da una riconfigurazione del diffusore posteriore, che presenta un flap in più.

Per la 812 GTS è stato progettato un nuovo cerchio forgiato multi-razza dal disegno scolpito estremamente caratterizzante, disponibile in tre diverse versioni: Diamond, Liquid Silver e Grigio Scuro.

## AERODINAMICA



Dal punto di vista aerodinamico, la 812 GTS ha posto due grandi sfide ai progettisti Ferrari: garantire le stesse performance della versione coupé a tetto chiuso e assicurare ai passeggeri il massimo comfort a tetto aperto.

Per quanto riguarda la pura performance aerodinamica, la presenza dell'hard top retrattile e del suo alloggiamento hanno comportato una modifica alla zona posteriore della vettura. Grazie a un'attenta riprogettazione della superficie del tonneau e soprattutto all'implementazione di un profilo triplano nel diffusore posteriore in grado di estrarre carico efficiente (e quindi deportanza) dal sottoscocca, gli aerodinamici sono riusciti a compensare la perdita di deportanza dovuta alla rimozione del condotto di by-pass del passaruota posteriore della 812 Superfast, la cui presa d'aria si trovava dietro la terza luce.

La resistenza aerodinamica è stata invece ridotta grazie alle bocchette d'aria posizionate sul fianco posteriore al fine di scaricarne la sovrappressione e la conseguente forza frenante.

Un meticoloso lavoro di dettaglio è stato invece condotto sulle finizioni per garantire un eccellente livello di comfort a bordo in configurazione aperta, con l'attenzione rivolta alla minimizzazione delle turbolenze e della rumorosità aerodinamica in abitacolo per consentire agli occupanti di conversare anche alle alte velocità.

Gli angoli superiori del parabrezza sono stati dotati di due piccoli deflettori a L, come nella LaFerrari Aperta, per creare una vorticità concentrata che ha come effetto la generazione di una componente di outwash nel campo di velocità immediatamente sopra al lunotto posteriore, evitando così il crearsi di dannose sovrappressioni nella zona dietro alle teste degli occupanti.

Proprio in questa zona, nella finizione anteriore delle due pinne che carenano le sedute, è stato creato un passaggio aerodinamico sormontato da un profilo portante che ha lo scopo di agevolare lo scorrimento della vena fluida impattante la finizione verso il posteriore all'interno della zona del tonneau, facilitando scarico di pressione dall'abitacolo e ricompressione della bolla di separazione a valle del wind-stop, il che a sua volta va a vantaggio dell'efficienza aerodinamica e della stabilizzazione del flusso.

## DINAMICA VEICOLO

Durante la fase di sviluppo della F152M RHT, l'obiettivo era quello di mantenere inalterate le intense sensazioni di velocità e potenza della versione berlinetta in termini di livelli di accelerazione, tempi di risposta e agilità.

La 812 GTS è equipaggiata con i componenti e i sistemi di controllo di ultima generazione della 812 Superfast e, al pari di quest'ultima, si contraddistingue per la sua eccellente guidabilità. È dotata di EPS (Electric Power Steering), il servosterzo elettrico che, nella migliore tradizione Ferrari, viene impiegato per sfruttare appieno il potenziale prestazionale dell'auto insieme agli altri sistemi di controllo elettronici



presenti sulla vettura, tra cui la versione 5.0 del sistema brevettato Ferrari Side Slip Control (SSC) e il Passo Corto Virtuale 2.0 (PCV) che, forte dell'esperienza accumulata sul sistema lanciato per la prima volta sulla F12tdf, è stato ulteriormente evoluto.

Vengono quindi confermate le funzionalità prestazionali di supporto al pilota, quali: Ferrari Peak Performance (FPP): in fase di sterzata il carico volante fornisce al guidatore l'indicazione che la vettura sta raggiungendo il livello di aderenza limite, aiutandolo a mantenere il controllo della dinamica di guida.

Ferrari Power Oversteering (FPO): nel caso in cui si avverta una tendenza al sovrasterzo, soprattutto in uscita da una curva, il carico volante invita il pilota all'esecuzione della corretta manovra di riallineamento.

L'assetto elastico della vettura è rimasto invariato rispetto alla versione berlina, nonostante l'aumento di peso di 75 kg dovuto all'irrobustimento del telaio, grazie all'ottimizzazione della calibrazione degli ammortizzatori a controllo magnetoreologico.

Di conseguenza, le prestazioni assolute di questa vettura risultano molto vicine a quelle della berlina, con tempi di accelerazione da 0 a 100 km/h inferiori a 3 secondi e da 0 a 200 km/h di appena 8,3 secondi. La velocità massima è stata mantenuta invariata a 340 km/h.

## 7 ANNI DI GARANZIA

Gli impareggiabili standard qualitativi raggiunti e l'attenzione crescente verso il cliente sono alla base del programma settennale di assistenza estesa di Ferrari, offerto sulla F152M RHT. Questo programma, valido per l'intera gamma, prevede la copertura di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per i primi 7 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. Un servizio speciale riservato anche a chi acquista una Ferrari non di prima immatricolazione.

Tra i vantaggi principali del Genuine Maintenance Programme, controlli pianificati (a intervalli di 20.000 km oppure una volta all'anno senza limiti di chilometraggio), ricambi originali, 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.

Con il Genuine Maintenance Programme si amplia ulteriormente la vasta gamma di servizi After Sales offerti da Ferrari per soddisfare i clienti che desiderano conservare inalterate nel tempo le performance e l'eccellenza che contraddistinguono le vetture fabbricate a Maranello, da sempre sinonimo di tecnologia e sportività.

*Le immagini della Ferrari 812 GTS possono essere scaricate dal sito media Ferrari: [www.media.ferrari.com](http://www.media.ferrari.com)*



## FERRARI 812 GTS

### Scheda tecnica

#### Motore

Tipo	V12 - 65°
Cilindrata totale	6496 cm <sup>3</sup>
Alésaggio e corsa	94x78 mm
Potenza massima*	588 kW (800 cv) a 8.500 giri/min
Coppia massima*	718 Nm a 7.000 giri/min
Potenza specifica	123 cv/l
Regime massimo	8.900 giri/min
Rapporto di compressione	13,6:1

#### Dimensioni e peso

Lunghezza	4693 mm
Larghezza	1971 mm
Altezza	1276 mm
Passo	2720 mm
Carreggiata anteriore	1672 mm
Carreggiata posteriore	1645 mm
Peso a secco**	1600 kg
Distribuzione dei pesi	47% ant - 53% post
Capacità vano baule	210 l
Capacità serbatoio benzina	92 l

#### Pneumatici

Anteriori	275/35 ZR 20" 10" J
Posteriori	315/35 ZR 20" 11,5" J

#### Freni

Anteriori	398x223x38 mm
Posteriori	360x233x32 mm

#### Trasmissione e cambio Controlli elettronici

Cambio F1 dual-clutch a 7 rapporti  
EPS, PCV 2.0, E-Diff3, F1-Trac, ABS/EBD  
prestazionale con Ferrari Pre-Fill, FrS SCM-E,  
SSC 5.0

#### Prestazioni

0-100 km/h	<3,0 sec
0-200 km/h	8,3 sec
Velocità massima	>340 km/h

#### Consumi ed emissioni

In fase di omologazione

\* Con benzina a 98 ottani e sovra-alimentazione dinamica. La potenza del motore è espressa in kW, come definito dal Sistema Internazionale (SI) e in cv (1KW=1.3596216 cv).

\*\* Allestimento con contenuti opzionali

Media