

Ferrari

EMBARGO V8 - On-line & cartaceo: 00:01 a.m. CEST, 9 settembre 2019

Ferrari F8 Spider: l'evoluzione della specie La scoperta a motore centrale-posteriore con il V8 Ferrari più premiato di sempre



Maranello, 9 settembre 2019 – Ferrari svela F8 Spider, l'ultima generazione di sports car scoperta equipaggiata con il motore centrale-posteriore V8 più di successo di sempre.

I contenuti della nuova Ferrari traggono spunto da quelli della berlina F8 Tributo anche se, in realtà, il progetto Ferrari F8 Spider è totalmente indipendente e nasce in parallelo, attorno al tetto rigido ripiegabile RHT (Retractable Hard Top) quale elemento cardine per delineare linee e caratteristiche del modello, che si posiziona al vertice della propria categoria.

La F8 Spider è l'ultima realizzazione di una prestigiosa ed esclusiva linea di vetture V8 aperte che ha avuto inizio con la 308 GTS nel 1977. Risulta meno estrema della 488 Pista Spider ma è più sportiva della 488 Spider, che va a sostituire.

Si propone di conseguenza come il nuovo benchmark di riferimento nel settore dei modelli super sportivi "en plein air" per le altissime prestazioni, una grande maneggevolezza e una guidabilità davvero appagante. Infatti si contraddistingue per l'eccezionale dinamica di guida abbinata a un sorprendente comfort di bordo.

Questa spider Ferrari è capace di abbinare le qualità del motore 8 cilindri più premiato di sempre, che ha fissato nuovi limiti non solo per i motori turbo, ma per tutti i propulsori in assoluto, al piacere di guida in ogni situazione.

Si basa sulla stessa unità che è stata premiata per quattro anni consecutivi (2016, 2017, 2018 e 2019) come "International Engine of the Year", oltre a essere riconosciuto come miglior motore degli ultimi 20 anni. Un palmares incredibile per un propulsore, e un'impresa mai riuscita a nessun altro motore nella storia del premio.

Il pregio principale della F8 Spider è quello di erogare i 720 cv in maniera istantanea, senza turbo lag, e di mantenere la speciale "colonna sonora" rappresentata dal sound unico di questo V8. Il raggiungimento di queste prestazioni alle quali si abbina una maneggevolezza disarmante, è stato reso possibile dall'integrazione nel corpo vettura di soluzioni aerodinamiche innovative, derivate dall'esperienza maturata nelle competizioni.

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



Ogni nuova automobile della Casa di Maranello ha come propria missione quella di introdurre sempre nuovi contenuti progettuali e raggiungere performance ancora più elevate rispetto al passato. La sfida per lo staff di ingegneri e progettisti è quella di superare sé stessi e i propri limiti, spostando l'asticella sempre più in alto per introdurre nuove soluzioni all'avanguardia e fissare nuovi valori di eccellenza. Anche in questo caso, il risultato è stato brillantemente raggiunto.

La F8 Spider sostituisce la 488 Spider migliorandone le specifiche: oltre al propulsore, in grado di erogare 50 cv in più, la nuova Ferrari è più leggera di 20 kg rispetto al precedente modello. Pesa solo 20 kg in più della più estrema 488 Pista Spider. Beneficia di un significativo incremento dell'efficienza aerodinamica e della nuova versione del Side Slip Angle Control in versione 6.1.

MOTORE

Il motore 8 cilindri da 3.902 cm³ viene visto, nel mondo dell'automobile, come il simbolo della sportività e del piacere di guida, ancor più quando è montato in posizione centrale-posteriore in una vettura a due posti. Questo tipo di architettura, permette di ottenere un bilanciamento ottimale dei pesi per un comportamento sportivo ed emozionante senza pari. Ferrari ne fa un proprio valore di eccellenza da oltre 40 anni.

Le specifiche tecniche di questo V8 sono ragguardevoli. La F8 Spider è in grado di erogare 720 cv a 8.000 giri/minuto e con una potenza impressionante di ben 185 cv/l. La coppia massima è incrementata a tutti i regimi, fino a 770 Nm di picco a 3.250 giri/minuto.

Oggi gli 8 cilindri Ferrari adottano soluzioni ingegneristiche così raffinate da essere ritenuti dei capolavori, e questo propulsore in particolare esalta le caratteristiche proprie dei motori della Casa di Maranello, con un'accelerazione progressiva e quasi inesauribile, la totale assenza di turbo lag e un suono unico, ottenuto anche grazie ad un inedito sistema di scarico.

La nuova vettura offre emozioni pure grazie a una facilità di guida e un'immediata fruibilità delle prestazioni del motore, rese possibili in funzione dell'utilizzo di avanzate soluzioni di dinamica del veicolo. Tra queste, l'estensione del sistema di controllo Ferrari Dynamic Enhancer Plus (FDE+) alla posizione RACE del Manettino per favorire la facilità e la confidenza di guida al limite.

Per ottenere l'incremento di potenza di 50 cv in più rispetto alla 488 Spider, la nuova linea d'aspirazione è di diretta derivazione della 488 Challenge. Nella F8 Spider, le prese aria motore sono spostate dalla fiancata alla zona posteriore, ai lati dello spoiler soffiato dove sono direttamente collegate con l'ingresso aria motore. In questo modo, è stato possibile ridurre drasticamente le perdite di carico, aumentando la portata del flusso d'aria e conseguentemente della potenza. Il flusso d'aria inoltre beneficia di maggiori pressioni dinamiche, grazie alla forma dello spoiler posteriore.



L' "Adaptive Performance Launch" monitora le condizioni di grip in fase di accelerazione e ottimizza tramite controlli elettronici la coppia trasmessa, in funzione dell'aderenza del fondo stradale, riducendo al minimo lo slittamento delle ruote e quindi massimizzando l'accelerazione.

La strategia "Wall Effect" sul limitatore di giri, rappresenta un altro passo avanti verso l'estremizzazione delle prestazioni del motore. La nuova strategia porta il propulsore a raggiungere il regime massimo non più con un controllo graduale del limitatore, bensì tagliandolo sulla soglia limite di 8.000 giri, massimizzando la disponibilità della potenza in uso fortemente dinamico e conseguentemente migliorando il tempo su giro.

Si conferma anche per questo modello la strategia del Variable Torque Management in funzione delle marce. Per adattarsi allo spirito sportivo della vettura, tutte le marce raggiungono la coppia massima ad alti giri, per una sensazione di allungo continuo fino alla zona rossa del contagiri. La coppia massima aumenta rispetto alla 488 Spider di +10 Nm ed è disponibile fin dai primi regimi di rotazione.

Il motore della F8 Spider eredita dalla 488 Pista efficaci soluzioni di alleggerimento, che permettono di ridurre il peso del motore di -18 kg rispetto alla 488 Spider. La riduzione peso delle masse rotanti e non statiche come le bielle in titanio, l'albero motore e il volano, permette al motore di salire di giri più rapidamente, tanto che il pilota può rendersene conto guardando la velocità della lancetta contagiri, soprattutto nelle cambiate e nelle brucianti accelerazioni a marce basse. La riduzione del peso delle masse rotanti permette una diminuzione dell'inerzia del 17%.

Collettori di scarico in Inconel derivate dal 488 Challenge contribuiscono a una riduzione di 9,7 kg del peso del motore. Il layout dello scarico è stato inoltre interamente modificato a partire dall'uscita dell'aria delle turbine fino ai terminali, con l'obiettivo di definire un sound unico e dedicato per questa vettura. Il risultato è un motore con un timbro inconfondibile, migliorato sia in termini di intensità che di qualità del suono.

La linea di scarico è completata dal filtro antiparticolato (GPF), in rispetto alle nuove normative di omologazione.

DESIGN

Disegnata dal Centro Stile Ferrari, la F8 Spider continua quella impostazione iniziata con la F8 Tributo, tendente a rappresentare un nuovo linguaggio di design, sempre fortemente orientato alla sportività e funzionale alle performance aerodinamiche.

Nella fase progettuale di una spider, la scelta della tipologia di tetto è l'elemento fondamentale del design. Ferrari ha scelto già da alcuni anni di utilizzare una copertura rigida a beneficio del comfort. Proprio attorno al tetto rigido ripiegabile RHT (Retractable Hard Top) si è snodato il filo conduttore che ha definito le linee della F8 Spider.

La chiave di volta del progetto è stata quella di spostare la linea di separazione fra corpo vettura e tetto dal punto di cintura in corrispondenza della spalla degli



occupanti, come normalmente avviene, a sopra il montante. In questo modo il tetto diventa un oggetto di spessore contenuto e a sviluppo prevalentemente bidimensionale, che è possibile suddividere in due parti da alloggiare sopra la parte anteriore del motore.

Il tetto impiega soltanto 14 secondi per abbassarsi o alzarsi e l'apertura e la chiusura possono avvenire anche con vettura in movimento, fino a una velocità di 45 km/h.

ESTERNI

L'obiettivo posto al Centro Stile Ferrari per la F8 Spider, era quello di disegnare un tributo stilistico al motore V8 Ferrari, evolvendo in chiave aperta i contenuti della F8 Tributo e traendo ispirazione dai modelli scoperti a motore centrale-posteriore più iconici di sempre, contraddistinguendo in modo significativo la vettura con uno stile più sportivo e funzionale all'aerodinamica.

La vista anteriore della vettura è fortemente caratterizzata dall'introduzione dell'S-Duct. Attorno a questa soluzione, tutti gli elementi sono stati ridisegnati per evidenziarne le principali funzioni aerodinamiche. L'esempio più evidente è il faro anteriore, nuovo e a LED, dalle forme più contenute e sviluppato interamente in orizzontale.

E' stato ridisegnato interamente lo spoiler, più grande; avvolge i fanali posteriori, abbassando visivamente il baricentro della vettura e permettendo anche il ritorno al classico doppio faro incastonato nell'alloggiamento dello stesso colore della carrozzeria, richiamando il disegno delle prime berlinette 8 cilindri come la 308 GTB.

Il trattamento del cofano motore è una delle peculiarità distintive della F8 Spider.

Il tema a "MANTA" (tema a T) del cofano posteriore della F8 Spider si caratterizza da una schiena centrale che parte dal lunotto e scivola sino a sparire sotto l'ala dello spoiler soffiato, assecondando il movimento dei flussi d'aria.

Le due ali che nascono dal volume centrale si connettono armoniosamente al corpo vettura dando un senso di continuità in tutte le viste.

Allo stesso tempo questi elementi rimangono sospesi creando uno sfogo d'aria sottostante che facilita una maggior dissipazione del calore proveniente dal motore. In tal senso lavorano anche le tre feritoie scolpite sugli elementi laterali che completano il cofano, evocando così lo stile iconico del lunotto della versione coupé.

Gli stessi elementi trattati in nero contribuiscono al contenimento del peso totale e garantiscono una chiarezza visiva del disegno.

Le creste che partono dai volumi prominenti delle pinne del tonneau fluiscono sinuosamente verso il posteriore e si innestano sullo spoiler. Quasi un'interpretazione dei supporti a "collo di cigno" delle vetture di Formula 1, conferendo alla vettura una forte connotazione sportiva.

INTERNI

Gli interni della F8 Spider mantengono il classico tema di stile a "cockpit", caratteristico delle 8 cilindri a motore centrale-posteriore. Una concezione che vede la



perfetta simbiosi tra pilota e abitacolo, come in F1, con il posizionamento di tutti i comandi sul volante di nuova generazione. Nuovi anche i sedili sportivi.

La plancia è impreziosita da una vela di alluminio che sostiene il satellite centrale e prosegue all'interno della plancia stessa. Sempre nell'ottica di alleggerimento visivo, una venatura in fibra di carbonio divide la parte superiore dalla parte inferiore, snellendo l'intero corpo plancia. Questa venatura ospita inoltre il display passeggero touchscreen opzionale da 7 pollici e la plancia è completata dal classico quadro strumenti con contagiri centrale.

Il tunnel è ben separato dalla plancia e si incassa al di sotto di essa sempre per amplificare la sensazione di leggerezza della vettura. Sul tunnel è installato il nuovo bridge, scultura prominente e otticamente fluttuante, che ancor di più snellisce gli interni della vettura.

AERODINAMICA

La F8 Spider integra lo stato dell'arte, in termini di soluzioni aerodinamiche, innovazioni e know-how Ferrari, acquisito anche grazie all'impegno nei campionati GT e Challenge, e lo perfeziona per creare la scoperta di serie a motore centrale-posteriore con il più alto livello di prestazioni accessibili a ogni tipo di pilota.

Nella F8 Spider, il posizionamento dei radiatori anteriori, con inclinazione invertita rispetto alla 488 Spider, rappresenta un beneficio in termini di raffreddamento ma contemporaneamente riduce le superfici utili sul fondo per la generazione di carico. Per questo motivo si è reso necessario riprogettare la geometria delle canalizzazioni per la dissipazione dell'aria calda, per generare comunque il massimo livello di carico e allo stesso tempo ottenere una diminuzione di resistenza dovuta alla positiva interazione dei flussi in uscita dal radiatore con la ruota anteriore. Il risultato è un miglioramento dell'efficienza globale della vettura del 10% a confronto con la 488 Spider.

DINAMICA VEICOLO

Le prestazioni assolute sono significativamente più elevate rispetto alla 488 Spider, grazie all'aumento di potenza, alla riduzione del peso e al miglioramento del coefficiente aerodinamico. Vengono rese fruibili a un numero più ampio di guidatori grazie ad accorgimenti di dinamica veicolo che favoriscono la facilità e confidenza di guida al limite, come ad esempio il volante con corona di diametro ridotto e il nuovo sistema di attuazione Ferrari Dynamic Enhancer Plus, che si integra nel concept SSC, giunto alla versione 6.1.

Per raggiungere l'obiettivo di fruibilità delle prestazioni, gli ingegneri Ferrari hanno lavorato all'integrazione delle performance di motore e aerodinamica con l'ultima evoluzione dei sistemi di controllo. Il Side Slip Control, che migliora l'abilità del pilota a gestire la guida al limite rendendo l'esperienza più divertente, è presente in questa vettura nella versione 6.1. Il passaggio dalla versione 6.0 a 6.1 è legato all'estensione del sistema di controllo Ferrari Dynamic Enhancer alla posizione Race (FDE+).



L'FDE è il controllo di dinamica laterale che utilizza un canale di comando collegato alla pressione idraulica dell'impianto frenante. Ha debuttato sulla Ferrari 488 Pista ed è poi stato adottato sulle 488 Pista Spider. Nella versione FDE+, viene esteso in termini di funzionalità prima sulla F8 Tributo e ora sulla F8 Spider. Il sistema di controllo, già operativo in condizioni di percorrenza e uscita curva (ma non in frenata), agisce anche in condizioni di bassa aderenza e con il Manettino in posizione Race.

7 YEARS MAINTENANCE

Gli standard qualitativi raggiunti da Ferrari e l'attenzione crescente verso il cliente sono alla base del programma di assistenza esteso a 7 anni che viene offerto per la F8 Spider. 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 come per le vetture Ferrari rappresenta un servizio esclusivo per i clienti che saranno certi di mantenere al massimo 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.

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, sono alcuni dei principali vantaggi del Programma Genuine Maintenance.

Il servizio è disponibile in tutti i mercati del mondo e coinvolge tutti i Punti Vendita della Rete Ufficiale.

Con il Programma Genuine Maintenance si allarga ulteriormente l'ampia 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 F8 Spider possono essere scaricate dal sito media Ferrari:
www.media.ferrari.com*

Media



FERRARI F8 SPIDER

Scheda tecnica

Motore

Tipo	V8 - 90° - turbo - carter secco
Cilindrata totale	3902 cm ³
Potenza massima*	720 cv (530 kW) @ 8000 giri/min
Coppia massima*	770 Nm @ 3250 giri/min
Potenza specifica	185 cv/l
Regime massimo	8000 giri/min
Rapporto di compressione	9,6:1

Dimensioni e peso

Lunghezza	4611 mm
Larghezza	1979 mm
Altezza	1206 mm
Passo	2650 mm
Carreggiata anteriore	1677 mm
Carreggiata posteriore	1646 mm
Peso a secco**	1400 kg
Distribuzione dei pesi	41,5% ant - 58,5% post
Capacità vano baule	200 l
Capacità serbatoio benzina	78 l

Pneumatici

Anteriore	245/35 ZR 20 J9,0
Posteriore	305/30 ZR 20 J11,0

Freni

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

Trasmissione e cambio

Cambio F1 a doppia frizione 7 marce

Controlli elettronici

E-Diff3, F1-Trac, ABS/EBD prestazionale con Ferrari Pre-Fill, FrS SCM-E, FDE+, SSC 6.1

Prestazioni

0-100 km/h	2,90 s
0-200 km/h	8,2 s
Velocità massima	340 km/h

Consumi ed emissioni

In fase di omologazione

* Con benzina a 98 ottani

** Allestimento con contenuti opzionali

Media