



FERRARI ROMA SPIDER:

LA NUEVA DOLCE VITA – EL INICIO DE UNA NUEVA HISTORIA

- El Ferrari Roma Spider, el spider 2+ del Cavallino Rampante con un innovador techo retráctil de tela, se ha presentado hoy
- El elegante techo a medida de cinco capas, con diversas posibilidades de personalización y un rendimiento de aislamiento acústico igual al de un techo duro retráctil, se repliega en 13,5 segundos y hasta 60 km/h de marcha
- El confort de los ocupantes está garantizado por un sofisticado sistema móvil de *deflector de viento (wind deflector)*, integrado en el respaldo trasero y patentado por la empresa de Maranello.
- Gracias al V8 biturbo de 620 CV y a los sistemas dinámicos del vehículo derivados del Ferrari Roma, el auto ofrece una combinación inigualable de clase atemporal, emoción al volante, máximas prestaciones y confort.

Marrakech (Marruecos), 16 de marzo de 2023 - El Ferrari Roma Spider, el último modelo salido de Maranello, ha sido presentado hoy en un evento exclusivo celebrado en el palacio El Badi de Marrakech. Con sus prestaciones y su elegancia atemporal, el auto reinterpreta en clave contemporánea el estilo italiano de los años 50 y 60, caracterizado por el refinamiento y la alegría de vivir. La gran novedad de este spider, que se hace eco en sus proporciones, volúmenes y tecnología utilizada del exitoso *concepto* V8 2+ ya apreciado en el Ferrari Roma, reside en el techo de lona desmontable, una solución que 54 años después de su gloriosa aparición en el 365 GTS4 de 1969, supone el regreso de esta solución a la gama con motor central delantero del Cavallino Rampante

La moderna interpretación de la capota confiere al auto un fuerte carácter gracias a las numerosas posibilidades de personalización que ofrecen los refinados tejidos de confección y la posibilidad de seleccionar costuras de contraste. En términos de prestaciones, destacan el breve tiempo de apertura y cierre del techo (13,5 segundos) y su velocidad máxima (60 km/h), así como su reducido tamaño, que aumenta la capacidad del maletero y, por tanto, su versatilidad. El nuevo y patentado *deflector de viento* móvil está integrado en el respaldo de la banqueta trasera, y se abre cuando es necesario pulsando un botón en el túnel central. Esto garantiza un alto nivel de confort a bordo sin aumentar el tamaño del auto.

Las excelentes características dinámicas del Ferrari Roma también se confirman en el Ferrari Roma Spider. El auto presume de una relación peso-potencia líder en su clase gracias, no sólo al techo de tela, sino también al chasis íntegramente en aluminio, y a su V8 de 620 CV, parte de la exitosa familia de motores que fue coronada con el premio "Motor Internacional del Año" durante cuatro años consecutivos. La caja de cambios DCT de 8 velocidades también garantiza excelentes niveles de confort, eficiencia mecánica y diversión con su cambio de marcha deportivo.

Ferrari S.p.A.
Gestión y establecimiento:
Via Abetone Inf. nº 4
41053 Maranello (MO), Italia
Tel. +39 0536 949 111

Domicilio social:
Via Emilia Est nº 1163
Apartado de correos nº 589
41122 Módena, Italia
Capital social
20.260.000 euros i.v.

Reg. Imprese di Modena,
P. IVA y código fiscal
n. 00159560366
R.E.A. de Módena nº 88683

Sociedad unipersonal
Dirección
y coordinación:
Ferrari N.V.



El Ferrari Roma Spider es fácil de llevar al límite, dinámico y con gran capacidad de respuesta, lo que lo convierte en el compañero perfecto para escapadas de fin de semana o incluso viajes más largos acompañados de la banda *sonora* del característico motor V8 Ferrari. Todo un elenco de características se han incluido para hacer que este auto sea magníficamente versátil, incluido un maletero de categoría superior que incluye una trampilla a través de los respaldos de los asientos traseros para poder transportar objetos más grandes, y conectividad inalámbrica de serie mediante Wi-Fi Android Auto® y Apple CarPlay®. Sin olvidar sus asientos ergonómicos, calefactados y ajustables eléctricamente en 18 posiciones, disponibles bajo pedido y con dispositivo *neck warmer* (calienta cuellos).

ESTILO

El Ferrari Roma Spider, diseñado por el Centro Stile Ferrari bajo la dirección de Flavio Manzoni, pretende trasladar el concepto de la "Nueva Dolce Vita" más allá del contexto de la ciudad, en un entorno de elegancia y despreocupación *en plein air* (a cielo abierto). El auto es un spider 2+ equipado con una refinada *capota de tela*, diseñada para preservar y realzar las proporciones del Ferrari Roma sin alterar su elegante y fluida *silueta*.

Para rediseñar el techo, bastante inclinado en la parte trasera, fue necesario replantear la geometría de la luneta trasera. En el Ferrari Roma Spider, de hecho, este componente se integra en la estructura de la *capota para* alojarse junto a ella dentro de la *cubierta tonneau* en configuración de techo abierto. El tema estilístico original se ha interpretado como un salpicadero del color de la carrocería que cruza la zona de la base de la luneta trasera, dividiéndola en dos secciones. La sección inferior se convierte así en un alerón activo de fibra de carbono, cuya geometría conecta virtualmente con la luneta trasera y completa el diseño del techo. Cuando el techo está recogido, el alerón activo se conecta ópticamente a la geometría del techo y los reposacabezas.

Frente a la típica lona comúnmente utilizada en muchos descapotables del mercado, para el techo del Ferrari Roma Spider se ha adoptado un nuevo tejido especial de sastrería que lo hace aún más refinado. Para ello, se han seleccionado y desarrollado tejidos con combinaciones de colores que resaltan las dos almas del auto. El acabado bicolor puede elegirse entre una paleta de cuatro tonos cuya trama realza la elegancia y el refinamiento de un traje a medida. El tejido técnico opcional desarrollado específicamente para este auto otorga deportividad a la par que sofisticación, con un tejido innovador extremadamente iridiscente en tonos rojos, que realza la superficie tridimensional del techo.

EXTERIOR

El exterior del Ferrari Roma Spider se caracteriza por un enfoque estilístico basado en la limpieza absoluta y la síntesis de elementos. Las proporciones y los volúmenes puros y elegantes se inscriben en la tradición de los Ferrari con motor central. Sin embargo, los diseñadores del Centro Stile Ferrari le han dado una interpretación moderna, dotando al auto de un estilo sofisticado y contemporáneo.



El capó delantero acentúa la *silueta* esencial del lateral, dando ímpetu a la carrocería y confiriéndole una imagen dinámica. El frontal, sobrio y esencial, está tratado como un monolito tallado en macizo, con un volumen en voladizo que genera un efecto de nariz de tiburón.

El capó y los sinuosos guardabarros se compenetran a la perfección, en armonía con los rasgos estilísticos característicos de Ferrari. La intención era preservar la elegancia minimalista de las formas mediante la ausencia de respiraderos o decoraciones, proponiendo incluso una configuración de lanzamiento sin escudo lateral, como era habitual en los años 50 para los autos de carretera de Maranello.

La refrigeración del motor está garantizada por una superficie del color de la carrocería que se perfora localmente, sólo donde es estrictamente necesario, dando lugar a una reinterpretación del concepto de la parrilla del radiador. Este elemento distintivo del frontal alcanza su máxima expresión en la integración con la carrocería del auto. En continuidad formal con los extremos de la parrilla del radiador, dos faros lineales LED confieren al frontal un carácter distintivo, atravesados por una barra luminosa que sugiere una estructura bajo la piel, un elemento de tensión alrededor del auto.

El volumen del habitáculo, de tipo *fastback*, termina con un *nolder* apenas perceptible, bajo el cual se encuentra una interpretación moderna del espejo de popa. El largo voladizo trasero del Ferrari Roma Spider, característico de los Ferrari de los años 50 y 60, aparece reequilibrado gracias a un volumen trasero bajo y compacto, obtenido secando los volúmenes en torno a la zaga. La zaga monolítica y envolvente se caracteriza por la pureza y modernidad del espejo de popa. El desarrollo tecnológico ha permitido reducir las dimensiones de los grupos ópticos, permitiendo diseñar fuentes de luz minimalistas e icónicas; un difusor aerodinámico de proporciones contenidas que integra derivas, escapes y funciones auxiliares que completa la silueta de la zaga.

INTERIOR

Los diseñadores aplicaron el mismo enfoque formal introducido en el Ferrari Roma al interior del Ferrari Roma Spider. Se crearon dos espacios dedicadas a piloto y pasajero, una evolución del concepto *de doble cabina* que guarda profundos vínculos con los Ferrari de los años setenta. Su aspecto más innovador consiste en extender su filosofía a todo el habitáculo, y de ahí la visión de dos módulos que envuelven a piloto y pasajero, integrando también los asientos traseros.

El habitáculo del auto tiene una estructura casi simétrica, en beneficio de una distribución más orgánica de espacios y funciones, de modo que el pasajero se sienta integrado en el manejo, casi como un copiloto. Las formas se modelan plásticamente, definiendo un volumen escultural en el que todos los elementos del habitáculo están en continuidad material.

Los dos *habitáculos*, creados por sustracción de volúmenes y acentuados por cinchas en su perímetro, están inmersos en un volumen envolvente y se extienden desde el salpicadero hasta los asientos traseros, integrando el salpicadero, las puertas, la banqueta trasera y el túnel. El habitáculo no



está concebido en subconjuntos separados, sino definido por elementos que se desarrollan en continuidad.

La tecnología adoptada deriva de la del Ferrari Roma: Su cuadro de instrumentos *completamente digital*, integrado en los volúmenes perimetrales, está protegido por un párpado antideslumbrante que se prolonga de forma continua desde el salpicadero. También está disponible, bajo pedido, una pantalla para el pasajero, que comparte la información de manejo con el piloto. Una pantalla central de 8,4 pulgadas, situada entre los *puestos de manejo* y parcialmente flotante entre el salpicadero y el túnel, reúne otras funciones relacionadas con el entretenimiento y los controles de la climatización.

El grupo de mandos de la caja de cambios está centrado en una placa que recuerda al selector de la caja de cambios de Ferrari con su icónico motivo de compuerta, y que en el Ferrari Roma Spider está alojado en la parte central del túnel, en posición inclinada, para facilitar un mejor alcance al conductor y la máxima visibilidad.

La interfaz hombre-máquina adoptado por el Ferrari Roma Spider representa una versión revisada y perfeccionada de la ya vista en el Ferrari Roma, en la que el volante consta de mandos táctiles situados en los radios. A la izquierda se encuentran los bajorrelieves correspondientes a los mandos táctiles que hacen perceptible el botón que se está accionando. A la derecha, en cambio, encontramos los mandos y, en particular, el *trackpad*, en esta versión equipado con un bajo relieve que mejora su facilidad de uso. Estas referencias ayudan al conductor a encontrar la posición de los mandos de forma más intuitiva, de acuerdo con la filosofía "ojos en la carretera, manos en el volante" que Ferrari ha adoptado desde hace algún tiempo. Por último, se ha introducido retroiluminación roja en el botón de arranque del motor para subrayar la emoción que sentirá el conductor cada vez que ponga en marcha el icónico V8 biturbo de Ferrari.

MOTOR

El motor del Ferrari Roma Spider forma parte de la familia V8 biturbo ganadora del premio 'Motor Internacional del Año' durante cuatro años consecutivos y que fue encumbrado a 'Mejor motor de los últimos 20 años' en 2018. El motor de 3855 cm³ entrega 620 CV a 7500 rpm, lo que equivale a 161 CV/litro, confirmando así las excepcionales cualidades de potencia y usabilidad alcanzadas por el motor del Ferrari Roma, capaz de entregar el 80% del par disponible ya a 1900 rpm.

En el Ferrari Roma Spider se introdujo una importante evolución de la bomba de aceite, reduciendo el tiempo de presión en caso de arranque en frío en un 70%, así como aumentando el caudal a medio régimen. Esta mejora tecnológica también se trasladó al Ferrari Roma, dando testimonio de la continua búsqueda de la perfección técnica por parte de la enseña de Maranello.

El Ferrari Roma Spider, al igual que los demás bóxer biturbo de la gama, disfruta de una respuesta casi inmediata del motor a los inputs del acelerador gracias a la adopción de un eje plano, destinado a lograr una mayor compacidad y contención de masas, y una dinámica de fluidos mejorada. A ello se suman



las turbinas compactas, menos sujetas a las fuerzas de inercia y la tecnología *twin scroll* que reduce la interferencia de las ondas de escape entre los cilindros. Y finalmente un colector de escape con conductos de igual tamaño que reduce las caídas de presión.

El auto está equipado con *Variable Boost Management*, un software desarrollado por Ferrari que varía el par entregado en función de la marcha utilizada para disfrutar de un empuje cada vez mayor optimizando el consumo. A medida que suben las marchas, aumenta la cantidad de par disponible, alcanzando los 760 Nm en 7ª y 8ª. Esto ha permitido, por un lado, utilizar relaciones más largas, útiles para limitar el consumo y las emisiones, en las marchas más altas y, por otro, adoptar curvas de par cada vez mayores en las marchas más bajas para proporcionar una sensación de empuje constante.

La caja de cambios, basada en la arquitectura de doble embrague en baño de aceite, deriva de la transmisión de ocho velocidades introducida por primera vez en el SF90 Stradale. Los principales cambios respecto a esta última consisten en una relación de transmisión más larga y la implementación de una marcha atrás mecánica. El nuevo diseño y la integración de los componentes han optimizado sus dimensiones y su instalación en el auto.

La introducción de la octava marcha y la mejora de la eficiencia de la transmisión permiten una reducción significativa del consumo de combustible en uso urbano y en autopista, al tiempo que se consigue una mejora perceptible de las prestaciones en uso deportivo. Las principales soluciones técnicas que han garantizado este resultado son el uso de aceite de baja viscosidad y la estructura de cárter seco destinada a minimizar las pérdidas de eficiencia fluidodinámica, así como el uso de un engranaje cónico sin *desplazamiento* en el eje del piñón para reducir la velocidad de deslizamiento.

Las dimensiones del conjunto del embrague se reducen un 20% en comparación con la caja de cambios de 7 velocidades, mientras que el par transmitido aumenta un 35% para un valor dinámico máximo durante el cambio de 1200 Nm. Las estrategias de software han evolucionado gracias a una unidad de control más potente y a una mejor integración con el software de control del motor. También se ha prestado especial atención a las estrategias destinadas a reducir el consumo y las emisiones, sobre todo cuando se utiliza la función Start & Stop.

Cada motor Ferrari tiene una melodía que lo hace único, y el Ferrari Roma Spider no es una excepción. Además de la adopción del árbol plano, capaz de igualar las ráfagas de las bancadas de cilindros, y de conductos de igual tamaño destinados a igualar el flujo sonoro, se ha utilizado la línea de escape del Ferrari Roma, que incluye la eliminación de los silenciadores traseros y la adopción de una válvula by-pass de forma especial para controlar de forma continua y progresiva la emisión acústica, con el fin de mejorar las características sonoras y de rendimiento del auto en función de la situación de manejo.

AERODINÁMICA

La implementación de un techo de tela y su impacto indirecto en las geometrías de la carrocería fue el punto de partida del desarrollo aerodinámico del Ferrari Roma Spider. Para mantener la elevada



capacidad de penetración aerodinámica y la carga aerodinámica efectiva del Ferrari Roma, la línea del techo y su curvatura en la sección principal fueron objeto de un profundo análisis numérico.

Los cambios en la carrocería requirieron una modificación de la geometría del *alerón móvil*, cuyo diseño está en consonancia con el estilo del auto y la nueva línea del techo. De forma similar a lo que ocurre en el Ferrari Roma -pero con calibraciones específicas para el modo de techo abierto-, este elemento sigue una lógica de movimiento automático correlacionada con la velocidad y la aceleración longitudinal y transversal, que consta de tres posiciones diferentes.

De este modo, el Ferrari Roma Spider puede presumir de una carga vertical en situaciones de *manejo* a alta velocidad comparable a la del Ferrari Roma, sin dejar de ofrecer la misma emoción al volante que la versión cerrada. También se ha prestado gran atención al confort aerodinámico en condiciones de manejo a cielo abierto, para minimizar las turbulencias en el habitáculo y el ruido aerodinámico.

Las soluciones elegidas se centraron en la necesidad de simplificar la transición de techo cerrado a techo abierto, introduciendo automatismos en el movimiento de las superficies responsables de la creación de una burbuja aerodinámica de confort, incluida una rampa de 5 mm en el travesaño del parabrisas. También se ha desarrollado un *deflector de viento* automático patentado que puede ser accionado por el conductor incluso durante la marcha: cuando éste decida abrirlo simplemente pulsando un botón en el túnel, el respaldo de los asientos traseros (en ausencia de pasajeros traseros) girará y se colocará detrás de las cabezas de los ocupantes delanteros.

En esta configuración, el flujo que entraría en el habitáculo aspirado desde la parte trasera del auto se desvía, estableciendo una burbuja estable de confort alrededor de los ocupantes y mejorando la regularidad del flujo lento que pasa por las cabezas en alrededor de un 30% en comparación con las aplicaciones anteriores de spider 2+ para los percentiles de altura más elevados. Su permeabilidad se ha optimizado mediante una abertura transversal en el centro, que forma un conducto aerodinámico con una inclinación precisa, mientras que su forma en planta se afina en los laterales. Estas características formales contribuyen a desviar el flujo más energético que se dirige hacia el habitáculo.

El conducto situado en la parte central del *deflector de viento* hace que parte del flujo de retorno se desvíe hacia abajo, en dirección al asiento trasero, obligándolo a mezclarse con el flujo más lento. De este modo pierde la mayor parte de su energía, minimizando las turbulencias, y el resultado es una prolongación de la burbuja de confort en la que se sitúan los ocupantes, y especialmente sus cabezas, garantizando un confort sin igual a techo abierto. La forma, la inclinación y la permeabilidad del *deflector de viento* son cruciales para lograr este objetivo, y se han desarrollado mediante numerosas simulaciones CFD y sesiones en el túnel de viento.

El elemento más llamativo para la generación de carga es el alerón activo instalado en la parte trasera del auto. De hecho, el capó trasero alberga una pieza móvil que, gracias a un mecanismo cinemático adecuado, es capaz de adoptar tres posiciones predefinidas (LD o *Low drag*, MD o *Medium downforce*, HD o *High downforce*).



Hasta una velocidad de 100 km/h, cuando la contribución de la carga vertical es pequeña, el ala permanece en posición LD. Por encima de 300 km/h, en cambio, el alerón siempre adopta la posición MD, porque en esas condiciones se prefiere tener un auto lo más equilibrado posible, también teniendo en cuenta la mínima penalización por resistencia aerodinámica. En todas las demás condiciones, en las que la carga vertical desempeña un papel importante en el rendimiento, el alerón está por defecto en la posición MD y su movimiento hacia la posición HD depende de la aceleración longitudinal y transversal. El valor umbral es variable y está vinculado a la posición del Manettino.

En posición MD, el alerón móvil forma un ángulo de 150° con la luneta trasera y es capaz de generar alrededor del 30% de la carga vertical máxima, con un aumento de la resistencia inferior al 1%. En condiciones de *manejo* o de frenada de alto rendimiento, pasa automáticamente a la configuración HD, generando la máxima carga vertical y preparando el auto para ofrecer la emoción de manejo típica de cualquier Ferrari: El ángulo de 135° con la superficie de la luneta trasera le permite generar alrededor de 95 kg de carga vertical a 250 km/h, con un aumento de la resistencia de sólo el 4%.

El aumento de la carga frontal del auto se confía principalmente a un par de generadores de vórtices optimizados específicamente para el Ferrari Roma Spider. Actuando en efecto suelo, introducen una vorticidad concentrada y consistente en el campo, gestionando también la estela de la rueda delantera para generar carga vertical de forma extremadamente eficiente.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

El desarrollo dinámico del Ferrari Roma Spider ha permitido obtener un auto que ofrece emociones por encima del resto, y con la máxima precisión en su manejo en línea con las ya expresadas por los Ferrari Roma, gracias al software de control desarrollado por Ferrari *Side Slip Control* (SSC), que adopta un algoritmo de estimación del ángulo de actitud del vehículo en tiempo real que permite conocer, coordinar y accionar los sistemas de control dinámico de forma rápida, puntual y precisa.

El sistema SSC, aquí en su versión 6.0, integra todos los demás sistemas de dinámica del vehículo, incluido el *Ferrari Dynamic Enhancer* (FDE), activo en la posición "Race" del Manettino. El FDE permite el control de la dinámica lateral mediante la aplicación de una presión hidráulica puntual sobre las cuatro ruedas y coherente con la situación dinámica en el sistema de frenado, con el fin de hacer más previsible la dinámica lateral del vehículo en la aproximación y la salida de las curvas. Este sistema complementa al tradicional *Control Electrónico de Estabilidad*.

El Manettino del Ferrari Roma Spider tiene cinco posiciones, como el Ferrari Roma, para ampliar la usabilidad de las prestaciones de manejo y tracción con la introducción de la posición "Race". Este modo de manejo, apoyado por el FDE, pretende maximizar la emoción al volante.



CHASIS Y CARROCERÍA

El chasis del Ferrari Roma Spider deriva del del Ferrari Roma, pero contiene algunos componentes nuevos y la sección trasera se inspira en soluciones adoptadas en el Ferrari Portofino M. El umbral, un elemento de importancia estructural fundamental, se desarrolló específicamente para el Ferrari Roma Spider, junto a algunos elementos para la instalación de la *capota* y el anillo del parabrisas.

La carrocería mantiene inalterados los elementos de diseño fundamentales del Ferrari Roma. Las modificaciones se concentran principalmente en la parte trasera y tienen como objetivo armonizar las líneas del Ferrari Roma Spider con el uso de techo abierto. Los valores de rigidez a la flexión y a la torsión de la carrocería y del chasis son excelentes, frente a un aumento de peso de sólo 84 kg respecto al Ferrari Roma, lo que sitúa su relación peso/potencia en 2,5 kg/CV, en la cima de la categoría de los spider 2+ de altas prestaciones. Estos excelentes resultados también garantizan que el Ferrari Roma Spider tenga los mismos valores de rendimiento y manejo que el Ferrari Roma.

Este aumento de peso se debe en parte a la adopción de un nuevo *deflector de viento* integrado, único en el mercado y capaz de aumentar significativamente el confort a bordo, y en parte a la incorporación de reposacabezas traseros, creando así un diseño con más carácter en la parte trasera del habitáculo.

La capota de tela, totalmente automática, ofrece un confort comparable al del sistema RHT (*techo duro retráctil*) presente en todos los Ferrari Spider de la gama actual. La gran luneta trasera de cristal está totalmente integrada en la geometría de la capota. El tejido acústico de cinco capas amortigua el ruido del exterior y de la carretera, garantizando su manejo confortable incluso a altas velocidades. Durante la fase de desarrollo, también se prestó especial atención a minimizar el efecto *globo* típico de los Spider de techo blando, y así las soluciones técnicas aplicadas por los ingenieros de Maranello permitieron alcanzar valores líderes en su clase.

El mecanismo del techo se ha diseñado para ser ligero y resistente. La cinemática se ha llevado al límite técnico y de rendimiento con un movimiento en "Z" capaz de plegar la capota en sólo 13,5 segundos y a una velocidad máxima de 60 km/h. La altura del techo en la versión plegada es la más baja del segmento (220 mm), manteniendo así una capacidad de maletero considerable (unos impresionantes 255 l con el techo cerrado, en lo más alto de la categoría).

Los resortes de gas que accionan el *deflector de viento* se han desarrollado hasta el más mínimo detalle para tener un comportamiento controlado y suave en todo momento y en todas las condiciones ambientales. Su apertura es posible hasta 170 km/h; esta velocidad se controla electrónicamente para que la maniobra de apertura y cierre sea segura en todo momento, pero el mecanismo puede utilizarse en configuración abierta a cualquier velocidad.

El sistema conserva todas las peculiaridades de un respaldo real donde el acolchado está presente en toda la superficie que da a la espalda de los ocupantes traseros para garantizar el confort de asiento, la línea delapiana garantiza su apertura incluso cuando los asientos delanteros están muy retrasados,



y la rejilla central compensa las presiones en los dos lados, mejorando la eficacia. Los puntos cinemáticos del sistema fueron el resultado de un estudio en profundidad de toda la zona de los asientos traseros y el maletero, optimizando sus posiciones en relación con el movimiento y el peso.

7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Los incomparables estándares de calidad obtenidos, y la gran atención prestada al cliente son la base del programa de servicio ampliado de siete años de Ferrari, que también se ofrece en el Ferrari Roma Spider. Este programa, válido para toda la gama, cubre todo el mantenimiento rutinario durante los 7 primeros años de vida del auto. El plan de mantenimiento rutinario es un servicio exclusivo para los clientes, que se asegurarán de mantener el nivel de prestaciones y seguridad de su auto a lo largo de los años. Este servicio especial también está reservado a quienes adquieran un Ferrari no matriculado por primera vez.

Las principales ventajas del programa Genuine Maintenance incluyen revisiones programadas (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), recambios originales e inspecciones precisas utilizando las últimas herramientas de diagnóstico por parte de personal cualificado formado directamente en el Centro de Formación Ferrari de Maranello. El servicio está disponible en todos los mercados y concierne a todos los Puntos de Venta de la Red Oficial.

El programa de Mantenimiento Genuino amplía aún más la amplia gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar las prestaciones y la excelencia que distinguen a los automóviles fabricados en Maranello.

Puedes descargar más fotos y contenidos sobre el auto en www.media.ferrari.com

Oficina de prensa de Ferrari

media@ferrari.com

www.ferrari.com



FERRARI ROMA SPIDER - FICHA TÉCNICA

MOTOR

Tipo	V8 - 90° - Biturbo
Cilindrada	3855 cm ³
Diámetro y carrera	86,5 mm x 82 mm
Potencia máxima	456 kW (620 CV) a 5750-7500 rpm.
Par máximo	760 Nm a 3000-5750 rpm.
Velocidad máxima	7500 rpm
Relación de compresión	9,45:1
Potencia específica	161 CV/l

DIMENSIONES Y PESOS

Longitud	4656 mm
Anchura	1974 mm
Altura	1306 mm
Distancia entre ejes	2670 mm
Ancho de vía delantero	1652 mm
Ancho de vía trasero	1679 mm
Peso en seco**	1556 kg
Relación peso en seco/potencia	2,5 kg/CV
Distribución del peso	48% delante / 52% detrás
Capacidad del depósito	80 litros
Volumen del maletero	255 litros

NEUMÁTICOS Y LLANTAS

Delantero	245/35 ZR 20 J8.0
Trasero	285/35 ZR 20 J10.0

FRENOS

Frontal	390 x 34 mm
Trasera	360 x 32 mm

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

Caja de cambios F1 de doble embrague y 8 velocidades

CONTROLES ELECTRÓNICOS

EPS, VDC, ABS con EBD, F1-TCS, E-Diff3, SSC 6.0, FDE, SCM-E Frs

RENDIMIENTO

Velocidad máxima	> 320 km/h
0-100 km/h	3,4 s
0-200 km/h	9,7 s
100-0 km/h	32,0 m
200-0 km/h	130,0 m

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En proceso de homologación

EMISIONES DE CO₂

En proceso de homologación

* Con gasolina de 98 octanos

** Equipamiento con aligeramiento opcional