



FERRARI ROMA SPIDER: LA NUOVA DOLCE VITA – EIN NEUES KAPITEL BEGINNT

- Heute in Marrakesch enthüllt: der Ferrari Roma Spider, ein 2+ Spider mit einem innovativen Stoffverdeck
- Das Softtop ist mit verschiedenen Stoffen und maßgeschneiderten Optionen erhältlich – es bietet akustischen Komfort auf dem Niveau eines versenkbaren Hardtops und lässt sich bei bis zu 60 km/h in lediglich 13,5 Sekunden öffnen
- Für höchsten Fahrkomfort sorgt ein in die Rücksitzlehne integrierter patentierter Windabweiser
- Mit seinem 456 kW (620 PS) starken Biturbo-V8 und den Fahrdynamiksystemen des Ferrari Roma bietet der neue Ferrari Roma Spider eine unvergleichliche Mischung aus zeitloser Eleganz, konsequentem Fahrspaß, üppiger Leistung und verwöhnendem Komfort

Marrakesch (Marokko), 16. März 2023 – Weltpremiere in Marrakesch: Der Ferrari Roma Spider, das neueste Modell aus Maranello, wurde heute im Rahmen einer exklusiven Veranstaltung im El Badi Palace Kunden aus aller Welt vorgestellt. Als zeitlos elegantes Hochleistungsfahrzeug liefert der Ferrari Roma Spider eine moderne Interpretation des von Schick und Vergnügen geprägten italienischen Lebensstils der 1950er- und 60er-Jahre. Der neue Spider übernimmt Proportionen, Volumen und Spezifikationen des überaus erfolgreichen V8 2+ Konzepts des Ferrari Roma. Was ihn davon abhebt, ist das Stoffverdeck: 54 Jahre nach dem Erscheinen des 365 GTS4 im Jahr 1969 präsentiert das Cavallino Rampante diese Lösung wieder in einem Modell mit Frontmotor.

Eine neuartige und moderne Interpretation des Softtop-Designs unterstreicht den überbordenden und ungestümen Charakter des Ferrari Roma Spider nachdrücklich – abgerundet durch breitgefächerte Optionen zur Personalisierung, wie raffiniert gewebte, maßgeschneiderte Stoffe und elegante Kontrastnähte. Zu den funktionellen Qualitäten des neuen Spider zählt die Tatsache, dass das Softtop in nur 13,5 Sekunden eingefahren werden kann – und das bei bis zu 60 km/h. Die kompakten Abmessungen des Dachs kommen zudem dem Kofferraumvolumen und der Vielseitigkeit des Neulings zugute. Ein neuentwickelter, patentierter Windabweiser wurde in die Lehne der Rückbank integriert. Er lässt sich am Mitteltunnel per Knopfdruck ausfahren und garantiert höchsten Komfort, ohne übermäßig Platz zu beanspruchen.

Der Ferrari Roma Spider teilt die exzellenten dynamischen Eigenschaften des Ferrari Roma. Er glänzt mit dem besten Leistungsgewicht seiner Klasse: nicht allein dank seines Softtops, sondern auch durch das Vollaluminium-Chassis und den 620-PS-V8 aus jener Motorenfamilie, die vier Mal hintereinander als „International Engine of the Year“ ausgezeichnet wurde. Das Triebwerk ist mit dem ebenso hochgelobten 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe von Ferrari gekoppelt, das für seine beeindruckend

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

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.



kurzen Schaltzeiten sowie höchste Standards in Bezug auf Komfort und mechanische Effizienz bekannt ist.

Der Ferrari Roma Spider ist bereichernd und unkompliziert zu fahren – und dabei äußerst dynamisch und reaktionsschnell. Das macht ihn zum perfekten Begleiter für ein Wochenende außerhalb der Stadt ebenso wie für lange Reisen. Und alles stets mit dem betörenden Ferrari-V8-Soundtrack als Kulisse. Zugleich zeigt sich das neue Modell vielseitig. Zum Beispiel dank des klassengrößten Kofferraums samt umklappbaren Rücksitzlehnen, die die Mitnahme größerer Gegenstände möglich machen, und der serienmäßig enthaltenen drahtlosen Konnektivität per Wireless Android Auto und Wireless Apple CarPlay. Nicht vergessen darf man natürlich ferner die 18-fach verstell- und heizbaren, ergonomischen Sitze, die für kältere Tage auch mit optionalem Nackenwärmer lieferbar sind.

STIL

Der vom Designzentrum Ferrari Centro Stile unter der Leitung von Flavio Manzoni entworfene Ferrari Roma Spider ist geprägt vom Konzept „La Nuova Dolce Vita“: Er will es über die Grenzen der Stadt transportieren, in ein Umfeld, das elegantes, entspanntes Fahren unter freiem Himmel ermöglicht. Der 2+ Spider verfügt über ein optimal konzipiertes Stoffverdeck, das die makellosen Proportionen des zugrundeliegenden Coupés nicht nur bewahrt, sondern kraftvoll betont – ohne dessen elegant fließende Silhouette zu verändern.

Die schräg auslaufende Fastback-Dachlinie des Coupés wurde für den Spider neu gezeichnet. Dabei modifizierte man die Heckscheibe, um sie derart ins Verdeck integrieren zu können, damit sie im geöffneten Zustand unter dem Verdeckcover Platz findet. Beim Ferrari Roma Spider entwickelt sich das ursprüngliche Designthema zu einem Band in Wagenfarbe, das an der Basis des Dachs verläuft. Es trennt den aktiven Kohlefaser-Spoiler vom Dach und der Heckscheibe, wodurch ein nahtlos integriertes Verdeckcover möglich wird. Bei geöffnetem Verdeck wiederum entsteht eine optische Verbindung zwischen Spoiler und Rückbank samt Kopfstützen.

Im Gegensatz zu den üblicherweise bei den meisten Cabrios verwendeten konventionellen Stoffen kommt für das Verdeck des Ferrari Roma Spider ein außergewöhnliches, maßgeschneidertes Material zum Einsatz, das ihm Raffinesse verleiht. Spezielle Webarten wurden zu Farbkombinationen entwickelt, die die zweifache Seele des Modells hervorheben: die eine eleganter und die andere sportlicher. Zum edlen Finish zählt ein zweifarbiger Fadenlauf, wobei die Töne aus einer vier Farben umfassenden Palette ausgewählt werden können. Dies verleiht dem Stoff einen Charakter wie Haute-Couture. Als Alternative steht optional ein eher technisches Gewebe für das Verdeck zur Wahl – mit einer ebenso sportlichen wie raffinierten Anmutung. Das innovative Gewebe erzeugt ein markantes rotes Schillern, das den 3-D-Effekt der Oberfläche des Dachs nochmals verstärkt.

EXTERIEUR

Der stilistische Ansatz für das Exterieur des Ferrari Roma Spider konzentriert sich auf Klarheit des Designs und eine perfekte Symbiose zwischen seinen verschiedenen Elementen. Die harmonischen Proportionen und die reinen, eleganten Volumen stehen vollkommen im Einklang mit der großen



Tradition der Ferrari GT-Modelle mit Frontmotor. Dabei haben die Designer diese klassischen Proportionen modern interpretiert und dem Modell eine kultivierte, zeitgemäße Eleganz verliehen.

Die langgezogene Motorhaube unterstreicht die schlanke Silhouette und verleiht der gesamten Karosserie einen Ausdruck von Geschmeidigkeit und Dynamik. Die beinahe nüchtern wirkende und eher schlicht gehaltene Fahrzeugfront scheint aus einem einzigen Metallblock geformt. Dies führt zu einem „Sharknose“-Effekt mit weit vorspringender „Nase“.

Die Motorhaube und die kurvenreich geschwungenen Kotflügel fließen ineinander, sie harmonisieren zudem mühelos mit den traditionellen Ferrari Stilelementen. Die Designer haben dabei die minimalistische Eleganz der Formen bewahrt, indem sie auf alle Lüftungsschlitze oder überflüssigen dekorativen Merkmale verzichteten. Tatsächlich umfasst die Konfiguration des Launch-Modells nicht einmal die seitlichen Schilder der Scuderia Ferrari – ein Ansatz, den bereits die Straßenmodelle der 1950er-Jahre verfolgten.

Der Kühlergrill besitzt perforierte Flächen, die die Motorkühlung nur dort ermöglichen, wo sie unbedingt erforderlich ist. Diese neue Interpretation des Konzepts Kühlergrill ist in Wagenfarbe gehalten und fügt sich deshalb nahtlos in das Karosseriestyling ein. Die Kanten des Grills gehen über in zwei geradlinige Voll-LED-Scheinwerfer, die der Fahrzeugfront einen ganz eigenen Charakter verleihen. Sie werden von horizontalen Tagfahrlicht-Streifen durchzogen, die die Struktur unter der Fahrzeughaut andeuten – ein Element, das ein Gefühl von Spannung erzeugt.

Die Kabine im Fastback-Stil ist kompakt und nach hinten versetzt. Sie mündet in einen subtilen Nolder, unter dem die Designer eine moderne Version des charakteristischen Ferrari Hecks geschaffen haben. Wie die Ferrari Modelle der 1950er- und 60er-Jahre besitzt der neue Ferrari Roma Spider einen langen hinteren Überhang. Er wurde hier neu proportioniert, was zu einem niedrigen und kompakten Volumen führt, das sich förmlich an die Hinterachse schmiegt. Das um die Fahrzeugkanten gezogene Heck zeichnet sich durch enorme Reinheit und Modernität aus. Der technische Fortschritt machte es möglich, die Abmessungen der Heckleuchteinheiten zu reduzieren – ein weiterer Beitrag zum minimalistischen und ikonischen Design des Ferrari Roma Spider. Komplettiert wird das Heck durch einen kompakten Diffusor, in den Gitter und Auspuffendrohre integriert sind.

KABINE

Bei der Gestaltung der Kabine des Ferrari Roma Spider verfolgten die Designer des Ferrari Centro Stile im Hinblick auf Volumen und Formen den gleichen Ansatz wie beim Ferrari Roma. Hier wie dort entstanden zwei separate Bereiche für Fahrer und Beifahrer – als Weiterentwicklung des Doppelcockpit-Konzepts, das seine Wurzeln weit zurück in der Geschichte der Marke hat, bei Modellen der 1970er-Jahre. Das innovative Design dieses Doppelcockpits konnte man realisieren, weil die für das Armaturenbrett geltende Philosophie auf die gesamte Kabine ausgedehnt wurde. Daraus entstand die Vision von zwei Modulen, die sich um Fahrer und Beifahrer schmiegen – und die sich bis zu den Rücksitzen fortsetzen.



Die Kabine des Ferrari Roma Spider zeigt ein beinahe symmetrisches Layout – mit einer organischen Verteilung von Räumen und Funktionselementen. Dadurch fühlt sich der Beifahrer stark in das Fahrerlebnis eingebunden: fast wie ein Copilot. Alle Formen wurden von Hand gestaltet, um ein skulpturales Volumen zu schaffen, in dem strukturelle Kontinuität zwischen den verschiedenen Elementen der Kabine entsteht.

Eine Reduzierung der Volumen unterstützte die Schaffung der beiden Cockpitmodule, unterstrichen durch Keder entlang der Kanten. Die Module umhüllen die Passagiere geradezu; sie erstrecken sich von der Armaturentafel bis zu den Rücksitzen, wobei Armaturenbrett, Türen, Rückbank und Mitteltunnel organisch integriert sind. Daher wirkt die Kabine nicht als Ansammlung separater Baugruppen, vielmehr wird sie durch organisch entwickelnde Elemente definiert.

Die Technologie wurde ebenfalls vom Ferrari Roma adaptiert: Das digitale Kombiinstrument ist in die umgebenden Volumen integriert und durch eine organisch anmutende, blendfreie Einfassung geschützt. Der Beifahrer verfügt über ein eigenes Display, auf dem ihm die nötigen Informationen präsentiert werden. Ein zentrales 8,4-Zoll-Display zwischen den beiden Cockpits scheint zwischen Armaturenbrett und Mitteltunnel zu schweben. Es enthält Funktionen zu Infotainment und Klimatisierung.

Die F1-Getriebesteuerung ist in eine hochmodern anmutende Metallplatte eingelassen, die auf die ikonische Schalthebelkulisse verweist. Beim Ferrari Roma Spider befindet sich diese in der Mitte des Tunnels und ist geneigt, damit der Fahrer sie leicht wahrnehmen und erreichen kann.

Die Mensch-Maschine-Schnittstelle des Lenkrads ist eine weiterentwickelte und verfeinerte Version des Ferrari Roma mit Touch-Bedienelementen an den Speichen. Die linke Speiche besitzt Vertiefungen, die ebenso leicht wie die Touch-Elemente zu bedienen sind. Das Trackpad an der rechten Speiche wurde weiter verbessert: Es gibt jetzt eine Einkerbung, die das Wischen erleichtert. Diese Lösungen vereinfachen dem Fahrer bzw. der Fahrerin die Orientierung über die Platzierung der Bedienelemente – im Einklang mit der Philosophie „Augen auf die Straße, Hände ans Lenkrad“, die Ferrari seit geraumer Zeit umsetzt. Außerdem ist der Motor-Startknopf jetzt rot beleuchtet, um den Nervenkitzel des Moments zu unterstreichen, wenn der legendäre Ferrari Twin-Turbo zum Leben erwacht.

ANTRIEBSSTRANG

Der Ferrari Roma Spider wird von einem Motor der V8-Turbo-Familie angetrieben, die vier Jahre in Folge zum „International Engine of the Year“ gekürt und 2018 auch zum „Best Engine of the Last 20 Years“ gewählt wurde. Das Triebwerk schöpft aus 3855 cm³ Hubraum eine Leistung von 456 kW (620 PS) bei 7.500/min., was einer Literleistung von 161 PS entspricht. Dies kombiniert er mit hoher Flexibilität, gerade im unteren Drehzahlbereich, denn 80 Prozent des Drehmoments sind bereits bei lediglich 1900 U/min verfügbar.



Im Ferrari Roma Spider feiert darüber hinaus eine weiterentwickelte Ölpumpe Premiere, die bei Kaltstarts 70 Prozent schneller Druck aufbaut und mehr Durchfluss bei mittleren Drehzahlen erlaubt. Die gleiche Modifikation wurde auch im Ferrari Roma verbaut.

Wie alle Ferrari der aktuellen Modellpalette glänzt der Ferrari Roma Spider mit spontaner Gasannahme. Dies ist das Resultat spezifischer Lösungen, wie einer Flat-Plane-Kurbelwelle, die kompakter ist und geringere rotierende Massen aufweist, um die Strömungsdynamik zu verbessern. Hinzu kommen kompakte Turbinen, die ein geringeres Trägheitsmoment aufweisen, und die Twin-Scroll-Technologie, die die Abgase von jedem Zylinder durch separate „Schnecken“ leitet und den Druck der Abgasimpulse zur Leistungsmaximierung erhöht. Schließlich verfügt das Triebwerk über einen einteiligen, gegossenen Abgaskrümmern mit gleich langen Leitungen, um die Druckwellen in der Turbine zu optimieren und Verluste zu reduzieren.

Der Ferrari Roma Spider arbeitet mit dem Variable Boost Management, einer von Ferrari entwickelten Steuerungssoftware. Sie sorgt dafür, dass die Abgabe des Drehmoments an den jeweils eingelegten Gang angepasst wird. Dadurch steigt mit der Drehzahl auch das Beschleunigungsvermögen, während zugleich der Kraftstoffverbrauch begrenzt wird. Mit jedem Gang erhöht sich das vom Motor zur Verfügung gestellte Drehmoment – bis hin zu 760 Nm im 7. und 8. Gang. Dies erlaubt längere Übersetzungen in den höheren Gängen, was zu niedrigen Verbräuchen und geringen Emissionen beiträgt. In den unteren Gängen wiederum zeigt sich eine steilere Drehmomentkurve, die sich in einer sanften und gleichmäßigen Kraftentfaltung äußert.

Das Getriebe ist eine im Ölbad laufende Doppelkupplungs-Lösung, die vom erstmals im Ferrari SF90 Stradale eingeführten 8-Gang-Getriebe abgeleitet wurde. Zu den wichtigsten Modifikationen zählen längere Übersetzungen und die Optimierung des Rückwärtsgangs. Das neue Layout und die gelungene Integration der Komponenten optimieren die Größe des Getriebes und seine Einbaulage im Fahrzeug.

Mit acht Gängen und optimierter Effizienz sorgt das Getriebe in der Stadt wie auf der Autobahn für weniger Verbrauch, ohne Kompromisse beim Leistungsvermögen einzugehen. Tatsächlich stellen sich selbst bei sportlicher Fahrweise spürbare Verbesserungen ein. Die wichtigsten technischen Ursachen dafür liegen im Einsatz von Öl mit niedriger Viskosität und einer Trockensumpfkongfiguration zur Minimierung der fluiddynamischen Effizienzverluste durch Ölspritzer. Außerdem wurde hier ein speziell entwickeltes Differenzial verbaut, dessen Antriebsritzelachse nicht versetzt ist, um die Schlupfdrehzahl zu reduzieren.

Das Kupplungsmodul ist 20 Prozent kleiner als bei der bisherigen 7-Gang-Einheit, liefert aber 35 Prozent mehr Drehmoment, wobei beim Schalten bis zu maximal 1200 Nm dynamisches Drehmoment übertragen werden. Die Softwarestrategie des Getriebes wurde dank einer leistungsfähigeren Steuereinheit und einer besseren Integration mit der Software des Motormanagements optimiert. Besonderes Augenmerk legten die Entwickler auf Strategien zur Reduzierung von Verbrauch und Emissionen – insbesondere beim Einsatz der Start-Stopp-Funktion.



Jeder einzelne Ferrari Motor besitzt seinen speziellen Soundtrack, der ihn einzigartig macht – und natürlich bildet der Ferrari Roma Spider keine Ausnahme von dieser Regel. Hier synchronisiert die Flat-Plane-Kurbelwelle das Zündverhalten perfekt, während die gleich langen Auspuffkrümmer den Sound gleichziehen. Darüber hinaus übernahm der Spider die gesamte Auspuffanlage des Ferrari Roma, die die beiden Endschalldämpfer zugunsten einer neuen Geometrie der By-Pass Ventile eliminierte. Die stufenlose und progressive Steuerung der By-Pass Ventile unterstreicht je nach Fahrsituation Motorsound und Performance.

AERODYNAMIK

Die Einführung eines Stoffverdecks und seine indirekte Auswirkung auf die Karosseriegeometrie bildeten die Grundlage für die Aero-Entwicklung. Um den geringen Luftwiderstand des Ferrari Roma beizubehalten und zugleich möglichst viel Abtrieb zu erzeugen, wurden die Dachlinie und insbesondere ihre Krümmung im vorderen Bereich einer eingehenden numerischen Analyse unterzogen. Dies prägte die Arbeit der Aerodynamik-Abteilung, um das Projektziel zu erreichen.

Die Modifikationen an der Karosserie des Ferrari Roma Spider erforderten auch eine neue bewegliche Geometrie des Spoilers. Tatsächlich wurde dessen Design akribisch verfeinert, um das Karosseriestyling und die neue Dachlinie des Fahrzeugs widerzuspiegeln. Ähnlich wie beim Ferrari Roma fährt der Spoiler in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit und der auf die Karosserie einwirkenden Längs- und Querschleunigungskräfte ein und aus. Dies führt zu drei Spoilerpositionen, die speziell für das Fahren mit geöffnetem Dach kalibriert sind.

Als Ergebnis besitzt der Ferrari Roma Spider beim Handling und bei hohen Geschwindigkeiten einen mit dem Ferrari Roma vergleichbaren Abtrieb. Dadurch ist das Modell aerodynamisch stets ausgewogen und in der Lage, Fahrvergnügen auf dem Niveau des Roma zu liefern. Großer Wert wurde auf den aerodynamischen Komfort bei Fahrten mit offenem Verdeck gelegt – mit einem Schwerpunkt auf der Minimierung von Turbulenzen und Windgeräuschen in der Kabine.

Treiber für die gewählten Lösungen war die Notwendigkeit, den Übergang vom geschlossenen zum offenen Fahren zu vereinfachen, indem ein aerodynamischer „Blasen-Effekt“ über dem Bereich des Cockpits für mehr Komfort sorgt. Dazu erhielt das Modell einen 5 mm großen Nolder an der Frontscheiben-Kopfschiene im Bereich der Strömungsablösung. Hinzu kommt ein automatischer patentierter Windabweiser, der vom Piloten während der Fahrt ein- und ausgefahren werden kann. Möchte der Nutzer das Windschott ausfahren, drückt er einfach einen Knopf am Mitteltunnel und die Lehnen der Rücksitze klappen in eine Position hinter den Köpfen der Vordersitzpassagiere – natürlich nur, wenn hinten niemand sitzt.

In dieser Anordnung wird der normalerweise vom Heck des Fahrzeugs in die Kabine gesaugte Luftstrom umgelenkt. Dadurch entsteht ein Bereich relativ ruhiger Luft um die Insassen herum – und die Turbulenzen um die Köpfe größerer Fahrer werden um 30 Prozent im Vergleich mit früheren 2+ Spider-Lösungen reduziert. Die Durchlässigkeit des ausfahrbaren Windschotts optimiert eine quer in der Mitte verlaufende Öffnung, die durch ihren exakt kalkulierten Winkel wie ein Strömungskanal wirkt,



wobei sie in der Draufsicht seitlich spitz zuläuft. Gemeinsam lenken diese beiden geometrischen Eigenschaften den am stärksten angeregten Durchfluss weit von den Insassen weg.

Der Kanal in der Mitte des Windschotts sorgt dafür, dass ein Teil des in die Kabine eintretenden Luftstroms nach unten in Richtung Rücksitze umgelenkt wird und sich dort mit einer langsameren Strömung vermischt. Dadurch verliert der Luftstrom den größten Teil seiner Energie, was Turbulenzen in der Kabine effektiv vermindert. Als Ergebnis vergrößert sich die „Blase“ um die Passagiere und insbesondere um deren Köpfe: höchster Komfort unter freiem Himmel. Form, Winkel und Durchlässigkeit des ausfahrbaren Windschotts tragen zu diesem Erfolg bei, der mithilfe umfangreicher Strömungssimulationen und vieler Stunden im Windkanal erreicht wurde.

Optisch auffälligstes Merkmal zur Erzeugung von Abtrieb ist zweifelsohne der aktive Spoiler am Heck. Der bewegliche Spoiler wurde geschickt in die Heckklappe integriert und stört daher die Linien der Karosserie nicht im Geringsten. Dank eines speziellen Mechanismus kann er in drei Positionen ausgefahren werden: LD (Low Drag), MD (Medium Downforce) und HD (High Downforce).

Bei niedriger Geschwindigkeit, wenn der Abtrieb nur geringen Einfluss auf die Leistung hat, geht der Spoiler in die Position mit geringem Luftwiderstand. Diese wird beibehalten, bis das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Bei über 300 km/h geht der Spoiler in die MD-Position: Weil unter diesen Bedingungen ein perfekt ausbalanciertes Fahrzeug gefragt ist, zum Teil wegen der minimalen Auswirkungen auf den Luftwiderstand. In Geschwindigkeitsbereichen, in denen Abtrieb eine entscheidende Rolle für die Leistung spielt, befindet sich der Spoiler in MD-Position – und ein Wechsel in die HD-Position hängt von der Längs- und Querbeschleunigung des Fahrzeugs ab. Der Schwellenwert ist variabel und an die Manettino-Position gekoppelt.

Im mittleren Abtriebsmodus (MD) steht das bewegliche Element in einem 150-Grad-Winkel zur Heckscheibe. In dieser Konfiguration kann es rund 30 Prozent des maximalen Abtriebs bei einem Anstieg des Luftwiderstands von weniger als einem Prozent erzeugen. Ist höchste Handling- oder Bremsperformance gefragt, wechselt das mobile Element automatisch in die HD-Position und erzeugt maximalen Abtrieb: zur Gewährleistung größtmöglichen Fahrspaßes, den alle Ferraris bieten. Ausgefahren in maximaler HD-Höhe, bildet das mobile Element einen 135-Grad-Winkel zur Heckscheibe und erzeugt auf diese Weise bei 250 km/h rund 95 Kilo Abtrieb, erhöht aber auch dabei den Luftwiderstand lediglich um vier Prozent.

Die Erhöhung des Frontabtriebs ist zum größten Teil auf ein Paar Vortex-Generatoren zurückzuführen, die für dieses Modell optimiert wurden. Sie erzeugen einen Bodeneffekt, indem sie konzentrierte und kohärente Wirbel in den Bereich einbringen und gleichzeitig die Nachlaufströmung von den Vorderrädern kontrollieren, um als Resultat eine sehr effiziente Steuerung des Abtriebs zu gewährleisten.



FAHRZEUGDYNAMIK

Ziele bei der Entwicklung der Fahrdynamik des Ferrari Roma Spider waren eine Handlingpräzision und ein Grad an Fahrspaß, die sich auf dem Niveau des Ferrari Roma bewegen. Dafür kommt das Konzept Side Slip Control zum Tragen, das einen von Ferrari entwickelten Algorithmus verwendet. Er liefert eine sofortige Kalkulation des Schräglaufs an alle relevanten Steuerungssysteme. Diese Daten werden dann verwendet, um Interventionen schnell, rechtzeitig und exakt zu koordinieren und umzusetzen.

Die hier eingesetzte Version 6.0 des Side Slip Control-Systems (SSC) integriert alle Fahrdynamiksysteme, insbesondere den Ferrari Dynamic Enhancer (FDE), der ausschließlich in der Race-Position des Manettino aktiv ist. Das FDE ist ein Querdynamik-Regelsystem, das den hydraulischen Bremsdruck an allen vier Rädern unverzüglich an die entsprechende dynamische Situation anpasst. Es wurde entwickelt, um die Querdynamik in Kurven und an ihrem Ausgang vorhersehbarer zu machen und sicherzustellen, dass die Kontrolle des Lenkrads und des Gaspedals einfacher und intuitiver wird. Das System flankiert die traditionelle elektronische Stabilitätskontrolle.

Wie beim Ferrari Roma verfügt auch das Manettino des Ferrari Roma Spider über fünf Positionen, um Handling und Traktion mit der Einführung der Race-Position noch mehr zu verbessern. Unterstützt durch den Ferrari Dynamic Enhancer soll diese Position den Fahrspaß in neue Höhen katapultieren.

FAHRGESTELL UND KAROSSERIE

Auch das Chassis des Ferrari Roma Spider ist vom Ferrari Roma abgeleitet. Es verfügt jedoch über neue Komponenten, wobei der hintere Teil von der Lösung des Ferrari Portofino M inspiriert wurde. Die Schweller als grundlegende Strukturelemente wurden speziell für den Ferrari Roma Spider entwickelt – ebenso wie das Verdeck und die Einfassungen der A-Säule bzw. der Windschutzscheibe.

Die Karosserie behält grundlegende Elemente des Ferrari Roma bei. Die Modifikationen konzentrieren sich hauptsächlich auf das Heck und auf die Harmonisierung der Linien des Ferrari Roma Spider – damit sie ihre Eleganz auch mit geöffnetem Verdeck behalten. Trotz einer (moderaten) Gewichtszunahme von 84 kg wurden bei einem Leistungsgewicht von 2,5 kg/PS außergewöhnliche Werte für Torsions- und Biegesteifigkeit der Karosserie und des Fahrgestells erreicht: Bestwerte in der Klasse der Hochleistungs-2+-Spider. Damit ist sichergestellt, dass der Ferrari Roma Spider das gleiche exakte Handling und die gleiche Leistung bietet wie der Ferrari Roma.

Dieser Erfolg beruht auf vielen Faktoren: etwa der Integration des einzigartigen integrierten Windabweisers, der den Komfort erheblich verbessert, oder auch den Kopfstützen an den hinteren Plätzen, die sich optisch geschickt in das Design des Verdeckcover einfügen.

Das automatische Stoffverdeck garantiert verwöhnenden Komfort auf dem Niveau von anderen Spider-Modellen mit versenkbarem Hardtop. Im neuen Ferrari Roma Spider ist die große Heckscheibe vollständig in die Geometrie des Stoffverdecks integriert. Das fünfflagige Gewebe dämpft Wind- und Fahrgeräusche wirkungsvoll und macht das Fahren auch bei hohen Geschwindigkeiten betont



geräuscharm. Besonders widmeten sich die Entwickler ferner der Reduzierung des bei Softtops häufig auftretenden Ballooning-Effekts. Die Lösungen der Ferrari Ingenieure haben dabei herausragende Leistungen möglich gemacht.

Der Verdeckmechanismus wurde leicht und dennoch belastbar konzipiert: Er treibt die Technik in neue Höhen – dank einer Z-förmigen Bewegung, die das Verdeck in nur 13,5 Sekunden und bei zu 60 km/h zusammenfaltet. Im eingeklappten Zustand misst das Dach nur 220 Millimeter Höhe: der niedrigste Wert in diesem Segment. Das führt unmittelbar zu einem recht geräumigen Ladeabteil, dessen 255 Liter ebenfalls zum Besten in dieser Klasse zählen.

Die zum Ausfahren des Windabweisers nötigen Gasfedern wurden mit viel Liebe zum Detail konzipiert und entwickelt, damit sie in allen Phasen der Bewegung und unter allen Bedingungen eine kontrolliert sanfte Wirkung erzielen. Der Windschott kann bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h ausgefahren werden. Das Öffnen des Dachs ist nur bis zu einem bestimmten Tempo möglich, damit es sicher aus- und eingeklappt. Einmal aktiviert, lässt sich der Windabweiser im offenen Fahrzeug bei jeder Geschwindigkeit nutzen.

Der Windabweiser besitzt Eigenschaften einer „echten“ Rückenlehne: Die Oberfläche, mit der die Fondpassagiere in Kontakt kommen, ist komfortabel gepolstert und zugleich so geformt, dass sie sich öffnet, selbst wenn die Vordersitze ganz nach hinten geschoben sind. Der zentral angeordnete Kanal kompensiert den auf beiden Seiten wirkenden Luftdruck und verbessert so die Effizienz. Die kinematischen Punkte des Systems sind das Ergebnis eingehender Untersuchungen des gesamten Rücksitz- und Kofferraumbereichs, wobei deren Positionen in Bezug auf Bewegung und Gewicht optimiert wurde.

7 JAHRE WARTUNG

Die einmaligen Qualitätsstandards von Ferrari und der zunehmende Fokus auf hervorragenden Kundendienst liegen auch dem umfangreichen siebenjährigen Wartungsprogramm für den Ferrari Roma Spider zugrunde. Das Programm wird für die komplette Ferrari Modellpalette angeboten und deckt die gesamten regelmäßigen Wartungen in den ersten sieben Jahren ab. Dieses Wartungsprogramm ist ein exklusiver Service, der den Kunden die Gewissheit gibt, dass ihr Fahrzeug in diesen sieben Jahren das Spitzenniveau an Leistung und Sicherheit beibehält. Der Service steht auch Zweitbesitzern von Ferrari Fahrzeugen zur Verfügung.

Regelmäßige Wartung (in Intervallen von entweder 20.000 Kilometer oder einmal im Jahr ohne Kilometerbegrenzung), Originalersatzteile und akribische Überprüfungen durch im Ferrari Training Center in Maranello geschultes Fachpersonal unter Verwendung modernster Diagnose-Tools sind nur einige Vorteile des „Genuine Maintenance“-Programms. Der Service wird weltweit von allen Ferrari Vertriebspartnern im offiziellen Händlernetzwerk angeboten.

Das „Genuine Maintenance“- Programm ist eine Erweiterung der After-Sales-Services und für Kunden vorgesehen, welche die exzellente Leistung bewahren wollen. Dieses Merkmal ist typisch für



alle Modelle aus Maranello, die seit jeher ein Synonym für modernste Technologie und Sportlichkeit sind.

Weitere Informationen und Bilder des Modells können von der Ferrari Medienwebsite heruntergeladen werden: www.media.ferrari.com

Ferrari Press Office
media@ferrari.com
www.ferrari.com



FERRARI ROMA SPIDER – TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Typ	V8 – 90° – Doppelturbo
Hubraum	3855 cm ³
Bohrung x Hub	86,5 x 82 mm
Max. Leistung*	456 kW (620 PS) bei 5750–7500/min.
Max. Drehmoment	760 Nm bei 3000–5750/min.
Max. Drehzahl	7500/min.
Verdichtungsverhältnis	9,45:1
Spezifische Leistung	161 PS/l

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge	4656 mm
Breite	1974 mm
Höhe	1306 mm
Radstand	2670 mm
Spurweite vorn	1652 mm
Spurweite hinten	1679 mm
Leergewicht**	1556 kg
Leistungsgewicht	2,5 kg/PS
Gewichtsverteilung vorn/hinten	48/52
Tankinhalt	80 l
Kofferraumvolumen	255 l

REIFEN UND RÄDER

Vorn	245/35 ZR 20 J8.0
Hinten	285/35 ZR 20 J10.0

BREMSEN

Vorn	390 x 34 mm
Hinten	360 x 32 mm

ÜBERTRAGUNG UND GETRIEBE

8-Gang-F1-Doppelkupplungsgetriebe

ELEKTRONISCHE STEUERUNG

Elektrische Servolenkung, Fahrdynamikregelung, ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, F1-Traktionskontrolle, elektronisch gesteuertes Differenzial E-Diff3, Side Slip Control System SSC 6.0, Ferrari Dynamic Enhancer FDE, magnetorheologische Dämpfung mit Doppel-Hubmagneten SCM-E Frs

LEISTUNG

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

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Fahrzeug in Homologation

CO₂-EMISSIONEN

Fahrzeug in Homologation

* Mit 98-Oktan-Kraftstoff

** Mit optionalem leichten Inhalt