



FERRARI ROMA SPIDER:

LA NUOVA DOLCE VITA – L’INIZIO DI UNA NUOVA *STORIA*

- È stata svelata oggi la Ferrari Roma Spider, vettura scoperta 2+ del Cavallino Rampante dotata di innovativo tetto retrattile in tessuto
- L'elegante copertura sartoriale a cinque strati, dalle svariate possibilità di personalizzazione e dalle prestazioni di isolamento acustico pari a quelle di un tetto rigido retrattile, è retraibile in 13,5 secondi fino a 60 km/h
- Il comfort degli occupanti è assicurato da un raffinato sistema di *wind deflector* mobile, integrato nello schienale posteriore e brevettato dalla Casa di Maranello
- Grazie al V8 biturbo da 620 cv e ai sistemi di dinamica del veicolo mutuati dalla Ferrari Roma, la vettura fornisce un connubio impareggiabile tra classe senza tempo, emozioni di guida, prestazioni al top e comfort

Marrakech (Marocco), 16 marzo 2023 – La Ferrari Roma Spider, ultima nata della Casa di Maranello, è stata presentata oggi nella cornice di un esclusivo evento tenutosi presso il palazzo El Badi di Marrakech. Con le sue prestazioni e la sua eleganza senza tempo, la vettura reinterpreta in chiave contemporanea lo stile italiano degli anni 50 e 60, caratterizzato da raffinatezza e piacere di vivere. La grande novità di questa spider – che riprende per proporzioni, volumi e tecnologia utilizzata il *concept* di successo V8 2+ già apprezzato sulla Ferrari Roma – risiede nel tetto rimovibile in tessuto, soluzione che vede il proprio ritorno nella gamma a motore anteriore del Cavallino Rampante a 54 anni dalla sua gloriosa apparizione sulla 365 GTS4.

La moderna interpretazione della *capote* morbida dona alla vettura un forte carattere grazie alle molteplici opportunità di personalizzazione fornite dai ricercati tessuti sartoriali e dalla possibilità di selezionare cuciture a contrasto. A livello prestazionale vanno segnalati i ridotti tempi di apertura del tetto (13,5 secondi) e la velocità massima di compimento dell'operazione (60 km/h), come pure i suoi ingombri ridotti che ne massimizzano la capacità del vano bagagli e, quindi, la versatilità. Un nuovo *wind deflector* mobile brevettato, integrato nello schienale della panchetta posteriore, si apre quando necessario al semplice tocco di un pulsante sul tunnel centrale, garantendo un elevato comfort di bordo senza aumentare le dimensioni della vettura.

Le eccellenti caratteristiche dinamiche della Ferrari Roma vengono confermate anche sulla Ferrari Roma Spider: la vettura vanta infatti un rapporto peso/potenza ai vertici della categoria grazie non solo al tetto in tessuto, ma anche al telaio interamente in alluminio e al motore V8 da 620 cv proveniente dalla famiglia in grado di aggiudicarsi per quattro anni consecutivi il premio "International Engine of the Year". Il cambio DCT a 8 rapporti, poi, garantisce ottimi livelli di comfort, efficienza meccanica e divertimento durante la cambiata sportiva.

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.



La Ferrari Roma Spider risulta facile da portare al limite, dinamica e reattiva: si rivela quindi la compagna ideale per un weekend fuoriporta o viaggi ancor più lunghi accompagnati dalla colonna sonora del caratteristico *sound* del V8 Ferrari. I suoi due posti posteriori dotati di collegamento con il vano baule, il capiente bagagliaio e la connettività wireless di serie garantita da Android Auto® e Apple CarPlay® sono solo alcune delle soluzioni volte a enfatizzarne la versatilità, tra cui è possibile citare anche i sedili ergonomici, riscaldati e regolabili elettricamente a 18 vie, disponibili su richiesta con dispositivo *neck warmer*.

STILE

La Ferrari Roma Spider, disegnata dal Centro Stile Ferrari sotto la direzione di Flavio Manzoni, punta a trasferire il concetto di "Nuova Dolce Vita" fuori dagli spazi cittadini, in un contesto di eleganza e spensieratezza *en plein air*. La vettura è una spider 2+ dotata di raffinatissimo *soft top* in tessuto, progettato allo scopo di preservare ed esaltare le proporzioni della Ferrari Roma senza alterarne la *silhouette* elegante e fluida.

Per riprogettare il padiglione, dall'andamento piuttosto spiovente sul posteriore, è stato necessario ripensare le geometrie del lunotto. Nella Ferrari Roma Spider, infatti, tale componente è integrato nella struttura della *capote* per essere ricoverato insieme a essa all'interno del *tonneau cover* in configurazione a tetto aperto. Il tema di stile originario è stato interpretato come se una fascia in tinta carrozzeria attraversasse trasversalmente la zona alla base del lunotto, scomponendola in due sezioni. La parte inferiore diventa così uno spoiler attivo in fibra di carbonio, la cui geometria si raccorda virtualmente al lunotto e completa il disegno del tetto. Quando il tetto è ricoverato, lo spoiler attivo si ricollega invece otticamente alla geometria della cappelliera e ai poggiatesta.

Rispetto alla semplice tela utilizzata per molte vetture cabrio sul mercato, nel caso della *capote* della Ferrari Roma Spider è stato adottato un particolare tessuto dalla trama sartoriale che rende il tetto ancor più ricercato. A tale scopo, sono stati selezionati e sviluppati intrecci tessili con combinazioni di colori che mettono in luce le due anime della vettura: l'allestimento sartoriale bicolore è selezionabile a partire da una palette in quattro tonalità la cui trama esalta i caratteri di eleganza e raffinatezza propri di un abito tagliato su misura, mentre il tessuto tecnico sviluppato specificatamente per la Ferrari Roma Spider, la veste con un approccio sportivo seppur sofisticato. L'innovativo intreccio di quest'ultimo materiale, cangiante nelle tonalità del rosso, ne esalta tridimensionalità e tecnicità.

ESTERNI

Gli esterni della Ferrari Roma Spider sono caratterizzati da un approccio stilistico basato su pulizia e sintesi assoluta degli elementi. Le proporzioni e i volumi puri ed eleganti sono in linea con la tradizione delle Ferrari a motore centrale-anteriore; i designer del Centro Stile Ferrari ne hanno dato tuttavia un'interpretazione moderna, conferendo alla vettura uno stile sofisticato e contemporaneo.

Il cofano anteriore enfatizza la *silhouette* essenziale della fiancata, dando slancio al corpo vettura e restituendone un'immagine dinamica. Il frontale, sobrio ed essenziale, è trattato come un monolite ricavato dal pieno, con un volume a sbalzo che genera un effetto a muso di squalo.



Il cofano e i sinuosi parafanghi si compenetrano senza soluzione di continuità, in armonia con i caratteristici stilemi Ferrari. Si è voluta preservare l'eleganza minimalista delle forme attraverso l'assenza di sfoghi o decorazioni, proponendo addirittura una configurazione di lancio sprovvista di scudetto laterale come si usava negli anni 50 per le stradali di Maranello.

Il raffreddamento motore è garantito da una superficie in tinta carrozzeria traforata localmente, solo dove strettamente necessario, dando vita a una reinterpretazione del concetto di calandra: tale elemento distintivo del frontale raggiunge la sua massima espressione nell'integrazione con il corpo vettura. In continuità formale con le estremità della calandra si sviluppano due proiettori lineari a LED che conferiscono un carattere peculiare all'anteriore, attraversati da una barra luminosa che suggerisce una struttura sottopelle, un elemento di tensione intorno alla vettura.

Il volume della cabina, di tipo *fastback*, si conclude con un *nolder* appena accennato sotto il quale si genera una moderna interpretazione dello specchio di poppa. Lo sbalzo posteriore lungo della Ferrari Roma Spider, caratteristica delle Ferrari degli anni 50 e 60, appare riproporzionato grazie a un volume del posteriore basso e compatto, ottenuto asciugando le volumetrie attorno agli ingombri del retrotreno. Il posteriore monolitico e avvolgente è caratterizzato dalla purezza e dalla modernità dello specchio di poppa. Lo sviluppo tecnologico ha reso possibile la riduzione delle dimensioni dei gruppi ottici, consentendo di disegnare fonti luminose minimaliste e iconiche; completa la figura del posteriore un diffusore aerodinamico dalle proporzioni contenute che integra derive, scarichi e funzioni ausiliarie.

INTERNI

I designer hanno applicato agli interni della Ferrari Roma Spider lo stesso approccio formale introdotto sulla Ferrari Roma. Sono state create due cellule dedicate a pilota e passeggero, evoluzione del concetto *dual cockpit* che ha un legame profondo con le Ferrari degli anni 70. Il suo aspetto più innovativo consiste nell'estenderne la filosofia all'intero abitacolo: da qui è nata la visione di due moduli che avvolgono pilota e passeggero, integrando anche le sedute posteriori.

L'abitacolo della vettura ha una struttura quasi simmetrica, a tutto vantaggio di una distribuzione più organica di spazi e funzioni, tanto da far sentire il passeggero coinvolto nella guida quasi alla stregua di un copilota. Le forme sono modellate plasticamente definendo un volume scultoreo in cui tutti gli elementi dell'abitacolo sono in continuità materica.

I due *cockpit*, ricavati per sottrazione di volumi ed enfatizzati da fettucce che ne delimitano i perimetri, si trovano immersi in un volume avvolgente e si estendono dalla plancia alle sedute posteriori, integrando porte, panchetta posteriore e tunnel. L'abitacolo non è concepito per sottoinsiemi separati, bensì definito da elementi che si sviluppano in continuità.

La tecnologia adottata deriva da quella della Ferrari Roma: il quadro strumenti *full-digital*, integrato ai volumi perimetrali, è protetto da una palpebra antiriflesso che si estende con continuità a partire dalla plancia. È inoltre disponibile su richiesta il display passeggero, per condividere le informazioni di guida



con il pilota. Un display centrale di serie da 8,4", incastonato tra i *cockpit* e parzialmente flottante tra plancia e tunnel, raccoglie le altre funzioni legate all'intrattenimento e i comandi del clima.

Il gruppo dei comandi del cambio si concentra su una piastra che ricorda il selettore del cambio Ferrari dall'iconico tema a cancelletto; nella Ferrari Roma Spider è alloggiato sulla parte centrale del tunnel, in posizione inclinata, per favorirne la migliore raggiungibilità da parte del pilota e la massima visibilità.

L'interfaccia uomo-macchina adottata dalla Ferrari Roma Spider rappresenta una versione riveduta e perfezionata di quella già vista sulla Ferrari Roma, in cui il volante è composto da comandi a sfioramento posizionati sulle razze. Su quella sinistra vi sono bassorilievi che rendono percepibile il pulsante su cui si sta agendo; sulla destra, invece, troviamo i controlli e in particolare il *trackpad*, in questa versione dotato di bassofondo che ne migliora la facilità d'uso. Tali riferimenti aiutano il guidatore a trovare la posizione dei comandi in modo più intuitivo, in conformità alla filosofia "occhi sulla strada, mani sul volante" che Ferrari ha adottato ormai da tempo. È stata infine introdotta la retroilluminazione di colore rosso sul pulsante di avviamento del motore per sottolineare l'emozione che il pilota proverà ogniqualvolta avvierà l'iconico V8 biturbo Ferrari.

MOTOPROPULSORE

Il motore della Ferrari Roma Spider fa parte della famiglia di V8 biturbo vincitrice del premio *International Engine of the Year* per quattro anni consecutivi e nominata nel 2018 *Best engine of the last 20 years*. Il propulsore da 3855 cm³ eroga 620 cv a 7500 giri/min., equivalenti a 161 cv/l, confermando così le eccezionali doti di potenza e fruibilità raggiunte dal motore della Ferrari Roma, in grado di erogare l'80% della coppia disponibile già a 1900 giri/min.

Sulla Ferrari Roma Spider è stata introdotta un'importante evoluzione della pompa olio che ha permesso di ridurre il *time-to-pressure* in caso di partenza a freddo del 70%, oltre a incrementare la portata ai medi regimi. Tale miglioria tecnologica è stata trasposta anche sulla Ferrari Roma, a testimonianza della continua ricerca della perfezione tecnica della Casa di Maranello.

La Ferrari Roma Spider, al pari delle altre vetture biturbo di gamma, gode di una risposta pressoché immediata del motore agli impulsi dell'acceleratore grazie all'adozione di un albero piatto, finalizzato all'ottenimento di maggiori compattezza e contenimento delle masse e al miglioramento della fluidodinamica; di turbine compatte, meno soggette alle forze inerziali; della tecnologia *twin scroll* che riduce l'interferenza delle onde di scarico fra i cilindri; e di un collettore di scarico dotato di condotti di egual misura per ridurre le perdite di carico.

La vettura è dotata di *Variable Boost Management*, software sviluppato da Ferrari che varia la coppia erogata in funzione della marcia utilizzata per fruire di una spinta sempre crescente ottimizzando al contempo i consumi. Al salire dei rapporti viene infatti aumentata la quantità di coppia disponibile, fino a raggiungere i 760 Nm in 7° e 8° marcia: ciò ha permesso da un lato di utilizzare rapporti più lunghi,



utili al contenimento di consumi ed emissioni, alle marce più alte; e dall'altro di adottare curve di coppia sempre crescenti in quelle inferiori per fornire una costante sensazione di spinta.

Il cambio, basato sull'architettura a doppia frizione in bagno d'olio, deriva dalla trasmissione a 8 rapporti introdotta sulla SF90 Stradale. Le modifiche principali rispetto a quest'ultima consistono in una rapportatura più lunga e nell'implementazione della retromarcia meccanica. La nuova impostazione e integrazione di componenti ha permesso di ottimizzarne ingombri e installazione in vettura.

L'introduzione dell'ottava marcia e il miglioramento dell'efficienza di trasmissione permettono una rilevante riduzione dei consumi in utilizzo urbano e autostradale, ottenendo d'altro canto un miglioramento delle prestazioni percepibile nell'utilizzo sportivo. Le principali soluzioni tecniche che hanno garantito tale risultato sono l'impiego di olio a bassa viscosità e la struttura a carter secco volta a minimizzare le perdite di efficienza fluidodinamica, oltre all'utilizzo di una coppia conica senza *offset* sull'asse del pignone per ridurne la velocità di strisciamento.

Gli ingombri del gruppo frizione sono ridotti del 20% rispetto al cambio a 7 rapporti, mentre la coppia trasmessa è aumentata del 35% per un valore massimo dinamico in cambiata di 1200 Nm. Le strategie software sono state evolute grazie a una centralina di controllo più potente e alla migliore integrazione con i programmi di controllo motore. Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alle strategie volte a ridurre consumi ed emissioni, soprattutto durante l'utilizzo della funzione di *Start & Stop*.

Ogni motore Ferrari possiede un timbro di voce che lo rende unico e la Ferrari Roma Spider non fa eccezione. Oltre all'adozione dell'albero piatto, in grado di parificare gli scoppi delle bancate, e di condotti di egual misura volti a equalizzare la portata sonora, è stata impiegata la linea di scarico della Ferrari Roma, che prevede l'eliminazione dei silenziatori posteriori e l'adozione di una speciale valvola di *by-pass* sagomata in modo da controllare con continuità e progressività l'emissione acustica, al fine di esaltare le doti sonore e prestazionali della vettura a seconda delle situazioni di guida.

AERODINAMICA

L'implementazione di un tetto in tessuto e i suoi impatti indiretti sulle geometrie della carrozzeria hanno rappresentato il punto di partenza dello sviluppo aerodinamico della Ferrari Roma Spider. Per mantenere l'elevata capacità di penetrazione aerodinamica e l'efficace deportanza della Ferrari Roma, la linea del tetto e la sua curvatura sulla sezione maestra sono state oggetto di approfondite analisi numeriche.

Le modifiche alla carrozzeria hanno richiesto significative variazioni alla geometria dello *spoiler* mobile, il cui disegno è in sintonia con lo stile della vettura e la nuova linea del tetto. In maniera analoga a quanto avviene sulla Ferrari Roma, ma con calibrazioni specifiche per la configurazione a tetto aperto, tale elemento segue una logica di movimentazione automatica correlata alla velocità e alle accelerazioni longitudinali e trasversali, composta da tre diverse posizioni.



La Ferrari Roma Spider vanta un carico verticale in situazioni di *handling* ad alta velocità paragonabile a quello della Ferrari Roma, risultando sempre capace di regalare le stesse emozioni di guida della versione chiusa. È stata inoltre posta grande attenzione al comfort aerodinamico a tetto aperto, nonché alla minimizzazione di turbolenze in abitacolo e rumorosità aerodinamica.

Le soluzioni scelte sono state guidate dalla necessità di semplificare la transizione da tetto chiuso a tetto aperto, introducendo automatismi nella movimentazione delle superfici deputate alla creazione di una bolla di comfort aerodinamico, tra cui spicca una rampa di 5 mm sulla traversa parabrezza. È stato inoltre sviluppato un *wind deflector* automatico brevettato, azionabile dal guidatore anche in marcia: quando il pilota decide di aprirlo tramite la semplice pressione di un tasto posizionato sul tunnel, lo schienale dei sedili posteriori (se inutilizzati) ruoterà e si posizionerà dietro le teste degli occupanti.

In questa configurazione, il flusso che entrerebbe in abitacolo richiamato dal posteriore della vettura viene deflesso, instaurando una stabile bolla di comfort intorno agli occupanti e migliorando la regolarità del flusso lento che lambisce le teste di circa il 30% rispetto alle precedenti applicazioni spider 2+ per i percentili di altezza più elevati. La sua permeabilità è stata ottimizzata attraverso un'apertura trasversale ricavata al centro, che forma un condotto aerodinamico dall'inclinazione precisa, mentre la forma in pianta è rastremata sui lati. Tali caratteristiche formali concorrono a deviare il flusso più energetico richiamato in abitacolo.

Il condotto sulla parte centrale del *wind deflector* fa in modo che una parte di flusso di rientro venga deviato verso il basso, in direzione della seduta posteriore, forzandolo a mescolarsi con il flusso più lento: in questo modo esso perde gran parte della propria energia, minimizzando le turbolenze. Il risultato è un'estensione della bolla di comfort in cui sono posizionati gli occupanti e soprattutto le loro teste, garantendo un comfort a tetto aperto impareggiabile. Forma, inclinazione e permeabilità del *wind deflector* sono caratteristiche cruciali al raggiungimento di tale obiettivo, e sono state sviluppate attraverso numerose simulazioni CFD e sessioni in galleria del vento.

L'elemento di maggior impatto per la generazione del carico è lo spoiler attivo installato sul posteriore della vettura. Il cofano posteriore ospita infatti una parte mobile in grado di assumere tre posizioni predefinite (LD o *Low drag*, MD o *Medium downforce*, HD o *High downforce*) grazie a un opportuno cinematismo.

Sino alla velocità di 100 km/h, quando il contributo del carico verticale è di modesta entità, l'ala resta in posizione LD. Sopra i 300 km/h l'ala assume invece sempre la posizione MD, perché in tali condizioni si preferisce avere una vettura quanto più bilanciata possibile, vista anche la minima penalizzazione di resistenza. In tutte le altre condizioni, in cui il carico verticale ricopre un ruolo di primaria importanza per la performance, lo spoiler si trova per impostazione predefinita in posizione MD e la sua movimentazione verso la posizione HD dipende dalle accelerazioni longitudinali e trasversali. Il valore di soglia è variabile ed è legato alla posizione del Manettino.



In posizione MD, l'ala mobile forma un angolo di 150° con il lunotto posteriore ed è in grado di generare circa il 30% del carico verticale massimo, a fronte di un incremento di resistenza inferiore all'1%. In condizioni di *handling* o frenata prestazionale si porta automaticamente in configurazione HD, originando il massimo carico verticale e rendendo la vettura pronta a regalare le emozioni di guida tipiche di ogni Ferrari: l'angolo di 135° con la superficie del lunotto posteriore permette di generare circa 95 kg di carico verticale a 250 km/h, con un aumento di resistenza pari ad appena il 4%.

L'incremento di carico anteriore sulla vettura è affidato principalmente a una coppia di generatori di vortici ottimizzati specificamente per la Ferrari Roma Spider. Agendo in effetto suolo, introducono nel campo una vorticità concentrata e coerente, gestendo inoltre la scia della ruota anteriore allo scopo di creare carico verticale in maniera estremamente efficiente.

DINAMICA VEICOLO

Lo sviluppo dinamico della Ferrari Roma Spider ha permesso di ottenere una vettura caratterizzata da emozioni e precisione di guida in linea con quelle espresse dalla Ferrari Roma grazie al software di controllo sviluppato da Ferrari *Side Slip Control* (SSC), il quale adotta un algoritmo di stima dell'angolo di assetto del veicolo in tempo reale che permette di coordinare e azionare i sistemi di controllo dinamico in modo rapido, puntuale e preciso.

Il sistema SSC, qui nella sua versione 6.0, integra tutti gli altri sistemi di dinamica del veicolo, tra cui spicca il *Ferrari Dynamic Enhancer* (FDE), attivo nella posizione 'Race' del Manettino. L'FDE permette il controllo della dinamica laterale attraverso l'attuazione di una pressione idraulica puntuale sulle quattro ruote e coerente con la situazione di guida al sistema frenante, allo scopo di rendere più prevedibile il movimento del veicolo in percorrenza e uscita curva. Tale sistema si affianca al tradizionale *Electronic Stability Control*.

Il Manettino della Ferrari Roma Spider è dotato di cinque posizioni, al pari della Ferrari Roma, per estenderne la fruibilità delle prestazioni di *handling* e trazione grazie all'introduzione della posizione 'Race'. Tale modalità di guida, supportata dall'FDE, punta a massimizzare le emozioni di guida.

TELAIO E SCOCCA

Il telaio della Ferrari Roma Spider deriva da quello della Ferrari Roma, ma contiene alcuni componenti nuovi e la sezione posteriore è ispirata alle soluzioni utilizzate sulla Ferrari Portofino M. Il brancardo, elemento dall'importanza fondamentale a livello strutturale, è invece stato sviluppato specificatamente per la Ferrari Roma Spider, così come alcuni elementi atti all'installazione del *soft top* e l'anello del parabrezza.

La scocca mantiene immutati gli elementi fondamentali del design della Ferrari Roma: le modifiche si concentrano principalmente al posteriore e sono volte ad armonizzare le linee della Ferrari Roma Spider all'utilizzo a tetto aperto. I valori di rigidezza flessionale e torsionale di scocca e telaio sono



eccellenti, a fronte di un aumento di peso di soli 84 kg rispetto alla Ferrari Roma che porta il rapporto peso/potenza a 2,5 kg/cv, ai vertici della categoria spider 2+ ad elevate prestazioni. Questi ottimi risultati garantiscono inoltre che la Ferrari Roma Spider sia dotata degli stessi valori prestazionali e di *handling* della Ferrari Roma.

Tale incremento di peso si è verificato, oltre all'introduzione del sistema di apertura del tetto, a causa dell'adozione di un nuovo *wind deflector* integrato in grado di incrementare notevolmente il comfort di bordo e dell'inserimento dei poggiatesta posteriori che creano un design più caratterizzante nella parte posteriore dell'abitacolo.

La *capote* in tessuto, completamente automatica, garantisce un comfort paragonabile a quello del sistema RHT (*retractable hard-top*) presente su tutte le Ferrari spider attualmente in gamma. L'ampio lunotto posteriore in vetro è completamente integrato nella geometria della *capote*. Il tessuto acustico a cinque strati attutisce i rumori provenienti dall'esterno e dalla strada, assicurando così viaggi confortevoli anche alle alte velocità. In fase di sviluppo, particolare attenzione è inoltre stata posta alla minimizzazione dell'effetto *ballooning* tipico delle vetture spider dal tetto morbido: le soluzioni tecniche apportate dagli ingegneri di Maranello hanno permesso di raggiungere anche in questo caso valori ai vertici della categoria.

Il meccanismo del tetto è stato progettato per essere leggero e resistente: la cinematica è stata spinta al limite tecnico e prestazionale con un movimento a 'Z' in grado di ripiegare la *capote* in soli 13,5 secondi e a una velocità massima di 60 km/h. L'altezza del tetto in versione ripiegata, pari a 220 mm, è la più bassa del segmento; in questo modo, è stato possibile mantenere una notevole capienza del bagagliaio (di ben 255 l a tetto chiuso, valore all'apice del segmento).

Le molle a gas che azionano il *wind deflector* sono state sviluppate nei minimi particolari per avere un comportamento controllato e fluido in tutti gli istanti della movimentazione e in tutte le condizioni ambientali. La sua apertura è possibile fino ai 170 km/h; tale velocità è controllata elettronicamente per rendere sempre sicura la manovra di apertura e chiusura, ma il meccanismo è utilizzabile in configurazione aperta a qualsiasi velocità.

Il sistema conserva ogni peculiarità di un vero schienale: l'imbottitura è presente su tutta la superficie rivolta verso la schiena degli occupanti posteriori per garantire la comodità di seduta, la linea a deltaplano ne permette l'apertura anche quando i sedili anteriori sono molto spostati all'indietro e la griglia centrale compensa le pressioni sulle due facce migliorandone l'efficienza. I punti cinematici del sistema sono stati frutto di un profondo studio su tutta la zona di sedili posteriori e bagagliaio, ottimizzandone le posizioni in relazione a movimento e peso.

7 ANNI DI MANUTENZIONE

Gli impareggiabili standard qualitativi raggiunti e la grande attenzione nei confronti del cliente sono alla base del programma settennale di assistenza estesa di Ferrari, offerto anche sulla Ferrari Roma



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 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. Questo servizio speciale è riservato anche a chi acquista una Ferrari non di prima immatricolazione.

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

Grazie al programma Genuine Maintenance si amplia ulteriormente la vasta gamma di servizi di post-vendita offerti da Ferrari per soddisfare i clienti che desiderano conservare immutate nel tempo le performance e l'eccellenza che contraddistinguono le vetture fabbricate a Maranello.

È possibile scaricare ulteriori immagini e contenuti sulla vettura da www.media.ferrari.com

Ufficio Stampa Ferrari

media@ferrari.com

www.ferrari.com



FERRARI ROMA SPIDER – SCHEDA TECNICA

MOTOPROPULSORE

Tipo	V8 – 90° – Biturbo
Cilindrata totale	3855 cm ³
Alesaggio e corsa	86,5 mm x 82 mm
Potenza massima*	456 kW (620 cv) a 5750-7500 giri/min.
Coppia massima	760 Nm a 3000-5750 giri/min.
Regime massimo	7500 giri/min.
Rapporto di compressione	9,45:1
Potenza specifica	161 cv/l

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza	4656 mm
Larghezza	1974 mm
Altezza	1306 mm
Passo	2670 mm
Carreggiata anteriore	1652 mm
Carreggiata posteriore	1679 mm
Peso a secco**	1556 kg
Rapporto peso a secco/potenza	2,5 kg/cv
Distribuzione dei pesi	48% ant. / 52% post.
Capacità serbatoio	80 litri
Volume bagagliaio	255 litri

PNEUMATICI E CERCHI

Anteriore	245/35 ZR 20 J8.0
Posteriore	285/35 ZR 20 J10.0

FRENI

Anteriore	390 x 34 mm
Posteriore	360 x 32 mm

TRASMISSIONE E CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 8 rapporti

CONTROLLI ELETTRONICI

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

PRESTAZIONI

Velocità massima	> 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 DI CARBURANTE

11,4 l/100km

EMISSIONI CO₂

258 g/km

* Con benzina a 98 ottani

** Allestimento con contenuti opzionali di alleggerimento