公道走行可能な初の XX モデル、SF90 XX Stradale と SF90 XX Spider が誕生

- **SF90 Stradale をベースとするフェラーリの新スペシャル・バージョンが、フィオラノ・サーキットでベールを脱ぐ**
- **SF90 XX Stradale と共に、リトラクタブル・ハードトップを装備するスパイダー、SF90 XX Spider も登場**
- **SF90 XX Stradale は 799 台、SF90 XX Spider は 599 台のみの限定生産**
- **スペシャル・シリーズと XX プログラムを完璧に組み合わせたパフォーマンス特性**

2023 年 6 月 29 日、マラネッロ発 SF90 Stradale をベースとする限定生産の新たなスペシャル・シリーズ、SF90 XX Stradale が、SF90 XX Spider と共に、本日ベールを脱ぎました。V8 を搭載するこの新 PHEV モデルは、SF90 XX Stradale が 799 台、SF90 XX Spider が 599 台のみ作られます。フェラーリ公道モデルのパフォーマンスを新たなレベルへ押し上げるというスペシャル・バージョンのコンセプトを、これまで以上に極限まで追求した最新モデルです。

このコンセプトは約 20 年にわたって磨き上げられ、その間に誕生した 488 Pista や 812 Competizione といったモデルは、跳ね馬のラインアップの中でもベンチマークと考えられています。フェラーリではこれと並行して 20 年にわたって XX プログラムも開発し、選り抜きの専門的なカスタマー・ドライバーを対象に、公道走行の承認は得ていないものの、サーキットを限界で走行できる究極のモデルを提供してきました。このプログラムから生まれたモデルはすべて大好評を博しており、直近の例には FXX-K EVO があります。

フェラーリは、この二つの分野で得た経験を生かして、両プログラムのエンジニアリング・コンセプトを最大限に実現した公道走行可能なモデルを生み出すことを決意しました。SF90 XX Stradale は、スーパーカーの SF90 Stradale をベースとし、サーキットを限界域で走る胸躍る驚異のドライビング・エクスペリエンスを、新たな高みに押し上げたモデルです。SF90 Stradale から 30 cv アップ

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

した 1,030 cv という驚くべき最高出力と、特殊なソフトウェア・ロジックがパフォーマンスを増大。さらに、公道モデルへの装備は F50 の時代以来となる固定リア・スポイラーを含む、斬新な空力ソリューションを採用して、車速 250 km/h で 530 kg という比類ないダウンフォースを発生します。

SF90 XX Spider も、同じコンセプトをインスピレーションとしています。サーキットで味わう究極のアドレナリンの奔流に加えて、オープンエア・ドライビングの喜びを上乗せし、そこではフェラーリ V8 のアイコニックなエンジン・サウンドが大きな貢献を果たします。SF90 XX Stradale と同じ洗練された空力ソリューションを採用した上で、コックピットの気流を操る専用の開発を施すことで、ルーフを格納しても優れた快適性が確保されています。また、フェラーリの名高いリトラクタブル・ハードトップ（RHT）を装備します。これはアルミニウム製パネルで構成され、わずか 14 秒で開閉できるだけでなく、車速 45 km/h までは走行中でも操作が可能です。

パワートレイン

SF90 XX Stradale は、SF90 Stradale と SF90 Spider の特徴である PHEV レイアウトも受け継いでいます。V8 内燃エンジンと 3 基の電気モーターを組み合わせ、2 基のモーターはフロント・アクスルに左右独立して搭載し、1 基のモーターはリアのエンジンとギアボックスの間に配置されています。この構成によって、最高出力は 1030 cv に達し（SF90 Stradale から 30 cv 増加）、フェラーリ全体の新たなパフォーマンス・ベンチマークとなっています。

内燃エンジン

強大な最高出力 797 cv を誇るミッドリアシップの V8 ターボエンジンが、このアーキテクチャーのパフォーマンス限界をさらに押し上げました。SF90 XX Stradale に搭載する F154FB エンジンは、SF90 Stradale のパワーユニットを出発点としていますが、その過激さは大幅に高まっています。吸排気ダクトのポリッシュで効率性を高め、燃焼室への特殊な機械加工と新ピストンによって圧縮比を引き上げました。また、二次空気導入装置を排除して、従来型からエンジン重量を 3.5 kg 削減しています。

エンジン・サウンド

SF90 XX Stradale では、レースの魂を完璧に凝縮したものとなるよう、エンジン・サウンドが再設計されました。いっそう朗々とした豊かなサウンドを作り出し、V8 の全回転域で美しいハーモニーを奏でるよう、ホットチューブ・システムも最適化されています。これが内燃エンジンの脈動をキャビンに伝達し、高周波音を強調して、フェラーリ V8 の究極の進化を露わにします。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

革新的素材の採用によって、サウンドの鮮明さが向上しました。その結果、アイコニックなフェラーリ V8 サウンドがこの上もなく豊かな響きを炸裂させます。吸気プレナムからのチューブは再設計され、キャビンのバルクヘッドに近づけて配置されたため、求められたトルクを発揮しようとエンジンが大量の空気を吸入する際に、いっそう刺激的な大音量を楽しめます。また、レゾネーターは、さらに豊かなハーモニーと迫力を生み出すため、エンジンに近い位置となりました。

ホットチューブ・システムの支管を前後とも改良したことで、音質が明らかに向上し、中回転域で最良の音質に達します。とはいえ、回転がリミッターに近づき、エンジンがその最大のパワーを解き放つ瞬間が迫るにつれて、音質と迫力がスムーズかつリニアに高まるようにモディファイされています。

電気モーター
SF90 Stradale と同様、SF90 XX Stradale も 3 基の電気モーターを搭載し、1 基は ICE とギアボックスの間に、2 基はフロント・アクスルに位置します。このモデルでは、最高出力が 233 cv／171 kW に達します。これに貢献しているのが、エクストラ・ブーストを実現する特許取得のビークル・ダイナミクス・ロジックで、跳ね馬のロードカーに初採用されました。3 基のモーターの動力は高性能リチウムイオン・バッテリーが供給し、フル電動モードでの航続距離は 25 km です。ICE の停止中も、フロントのモーターが 135 km/h の最高速度を保証します。

パワーフローを管理する制御ロジックは、必要に応じて効率性かパフォーマンスのいずれかを優先します。ドライバーはステアリング・ホイールにある e マネッティーノ・セレクターを使い、4 種類のパワー・マネージメント・モードから選択できます。eDrive モードでは、内燃エンジンは停止し、駆動はすべて前輪が担います。Hybrid モードでは、バッテリーのエネルギー使用を優先し、フル電動の航続距離が最大化するよう、自動で制御されます。Performance モードでは内燃エンジンが常に稼働し、最大パワーの発揮よりパフォーマンスの一貫性が優先されます。Qualifying モードでは、システムは最大パワーを解き放ち、パフォーマンスを優先する制御ロジックが、新採用のエクストラ・ブースト機能を使用します。

ギアボックス
SF90 Stradale で初めてフェラーリのラインアップに登場した 8 速デュアルクラッチ・ギアボックスは、SF90 XX Stradale と SF90 XX Spider も受け継いでいます。ただし、変速ロジックは大きく変わりました。Ferrari Daytona SP3 で導入された特許取得のロジックを採用し、いっそう魅力的でダイナミックな加速特性を実現します。それだけでなく、この新ロジックは変速のサウンドも向上させます。ハイパフォーマンス・ドライビングの際に中・高回転域でアクセルを戻すと鳴る、あのオーバーランの音に似たエグゾーストノートを発生させるのです。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

これを実現するため、フェラーリのエンジニアはギアボックスの制御ロジックと連動する特殊なエンジン・キャリブレーションを開発しました。SF90 Stradale のアクチュエーション・シークエンスを再設計し、燃焼室の圧力サイクルを最適化して、アクセルを戻したまさにその瞬間に、変速時の音を可能な限り強調して、ギアがエンゲージできるようにしました。

エアロダイナミクス

SF90 XX Stradale は、フェラーリ史上どのロードカーよりも効率性の高い空力パフォーマンスを誇り、これに迫るのはスーパーカーの LaFerrari のみです。発生ダウンフォースは SF90 Stradale の最大値から倍増し、グリップが向上して、フィオラノのラップタイムが明らかに短縮されました。これは、マラネッロが誇る無数のレース経験の賜物であり、発熱コンポーネントと電子機器のための冷却フロー・マネージメントを再設計し、最高出力の増大に応じてエンジン・コンパートメントに手を加えた結果です。

エアロダイナミクスの観点で最も特徴的な要素は、間違いなくリアの固定ウィングでしょう。これは、XX プログラムモデルでの経験を元に開発されました。計り知れない空力ポテンシャルを持つエレメントであり、フェラーリ・スタイリング・センターとの密接な協力によって、このモデルと自然な調和を見せています。その形状は効率性を最優先に決められ、ウィングの作り出す圧力場が、シャットオフ・ガーニー周辺で生まれる正圧・負圧の複雑なシステムと相互作用を生むように磨き上げられています。

シャットオフ・ガーニーも再設計され、ダウンフォースと空気抵抗のトレードオフを効率的にマネージメントします。配置は 2 種類あり、LD（ロー・ドラッグ）では、可動エレメントが持ち上がり、固定セクションと整列して空気抵抗を最小限に抑え、前後方向のパフォーマンスを強化します。対して HD（ハイ・ダウンフォース）では、可動エレメントが下降してブロウン・エリアをふさぎ、気流が固定エリアにぶつかります。こうして生まれた過圧エリアが、リアのダウンフォースを発生させるだけでなく、流れ込む気流を縦方向にそらして、車速 250 km/h で 315 kg というリアの最大ダウンフォースに貢献します。

冷却の向上は ICE に恩恵をもたらしました。これは、高温冷却サーキット用フロント・ラジエーターの効率性が高まったためです。アンダーボディの新レイアウトも、フロントタイヤ前からのラジエーターの排熱を向上させるよう最適化されています。SF90 Stradale でも見られたフロント・バンパー下部のサイド・ルーバーも、やはり再設計され、背圧を抑えるため拡大されました。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

出力とダウンフォースが共に増大したことで、新たな課題も生まれましたが、フェラーリのエンジニアは、電子機器の冷却を担う中温ラジエーターのレイアウトを反転させることで対処しました。これによって効率性が向上しただけでなく、アンダーボディの一部を取り囲んで、フロント・ダウンフォースの発生に効果を発揮する面積を拡大できました。明らかにレースから派生した設計なので意外ではありませんが、このアーキテクチャーは最新の 296 GT3 でも採用されています。

フロント・ラジエーターの傾斜を変更したことで空力係数が向上し、高温の気流がボンネット内部と上部を同時に通過します。この気流を制御し、車体上部へ導く S ダクトは、ボンネット中央にある左右のエア・ベントにそれぞれ位置します。

車体後部では、インタークーラー用エア・インテークの前にあるスクープが、ラジエーターに到達する気流の拡大を整え、減速させます。走行中、エンジン・コンパートメントへの冷却エアは 3 箇所の開口部から取り込まれます。1 個はサイドにあるインタークーラー用インテークの上方に、2 個目はエンジン・カバーを横切った位置にあり、3 個目は固定スポイラーの支柱側面にあるダクトです。

このモデルではフロント・スプリッターも特殊です。SF90 Stradale より大きく、風洞で緻密な開発作業が行われました。ここから非常に強力な管状の気流が車体の下に発生し、再設計されたアンダーボディで活用されます。フロント・ディフューザーはサイズと幅が拡大され、同じく再設計されたボルテックス・ジェネレーターとの相乗効果によって、発生ダウンフォースが車速 250 km/h で 45 kg 以上増加しました。アンダーボディで発生したダウンフォースは、特殊な形状のボディワーク表面によって安定し、増幅されます。

先に触れたように、2 個の S ダクトだけで、フロントのダウンフォースは SF90 Stradale から 20% 増加しました。これに重要な役割を果たしたのがフロントのホイールアーチに導入されたルーバーです。このルーバーによってフロントのタイヤハウスから空気を動的に抜き出すことが可能となり、全体で 325 kg におよぶフロント・ダウンフォースを発生します。

空気抵抗の増加に対しては、ボディの Cd 値に最大の効果をもたらす部分のフォルムを開発することで対処しました。フロント・バンパーには 2 種類のブロウン・ダクトが組み込まれ、これが過剰な圧力を抑えて、ボディワーク内部への通過性を向上させています。1 組目のダクトはフロント・ラジエーターの高さに位置して小さな泡を作り出し、これがフロントタイヤを包むシールドとなって、効率性を高めます。2 組目のダクトは、勢いを増した気流を直接フロント・ボンネット上へ送って、ボンネットとサイドボディの空気の流れを促進すると共に、サイドのラジエーターに入る管状の気流を常に整えます。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

タイヤハウス後部からの空気の排出は、ダウンフォースの発生にもドラッグの低減にもメリットをもたらしました。タイヤから出た気流は、ボディ表面の形状によって適切に整えられます。

リア・ディフューザーも、重要な貢献を果たすよう、さらに開発が施され、極めて効率的にダウンフォースを発生します。また、拡張部の末端を注意深くデザインすることで、車体後部の気流をコンパクトに抑えています。

ビークル・ダイナミクス

SF90 XX Stradale の開発の重点は、フェラーリ史上最も高いパフォーマンスを持つロードカーを作り上げ、ステアリングを握る楽しさを極めると同時に、SF90 Stradale のハイブリッド・パワートレインが誇るあらゆる機能を維持することでした。とりわけ、パフォーマンスの使いやすさが大きな柱となりました。特に電動モードでは、典型的な市街地走行から郊外への旅行に至るまで、驚くほど高いパフォーマンス・ドライビングを可能とすることを重視しました。事実、e-Drive モードの最高速度は 135 km/h に達します。

電動モードからハイブリッド・モードへの切り替えは、極めてスムーズです。これは、電動フロント・アクスル、8 速 DCT ギアボックス、リアに搭載する電気モーター、そして V8 エンジンがシームレスに連携するためです。こうして、リニアで連続的な加速が保証され、パワートレインのすべてのパワーが素早く発揮されます。

トルク・ベクタリングや、ブレーキングとアクセルオフでのエネルギー回生機能は、全モードで稼働します。また、フェラーリ・ダイナミック・エンハンサー2.0 がデビューし、これもマネッティーノの全ポジション、あらゆるグリップ条件で稼働します。こうした様々なシステムは、電子サイド・スリップ・コントロール（eSSC）1.0 によってマネージメントされます。

主な新機能のひとつに、296 GTB でデビューした ABS EVO コントローラーがあります。6W-CDS センサーとの統合によって、パフォーマンスが向上し、ドライ路面におけるハイパフォーマンス・ブレーキングの再現性も高まりました。このシステムは、グリップが高いコンディションで、マネッティーノが Race 以上の場合に稼働します。6W-CDS センサーからのデータを使って正確な推定車速を得ることで、4 輪の目標スリップ値を特定できるため、制動力の配分を最適化できます。

その結果、直線でのブレーキングでもターンイン中のブレーキングでも、4 輪で発生する前後方向の力をさらに活用できます。通常、ターンインではリア・アクスルにおいて、前後方向の制動パフォーマン

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

スと横方向の安定性がトレードオフの関係になります。システムは制動操作の再現性を目標値まで最大化し、コンポーネントの公差や路面状況の自然な変動によるロスを低減します。その結果、SF90 XX Stradale ではさらにブレーキングを遅らせることが可能となり、その再現性も高まるため、サーキットでの操作性が向上しています。

6W-CDS センサーは、これまでのバージョンよりデータ量が大幅に増えました。特に、加速度と旋回速度を 3 軸（前後、左右、上下）について計測できる能力によって、他のビークル・ダイナミクス制御システムが車両の動的挙動をより正確に読み取れるため、はるかに正確で最適な介入が可能となっています。

これに加えて、SF90 XX Stradale ではエクストラ・ブーストの制御ロジックがデビューし、短い急激なパワーブーストを実現します。このソフトウェアは e マネッティーノの Qualifying モードでのみ作動し、車両がコーナーを立ち上がる重要な局面でパワーを上乗せします。この機能単独で、フィオラノのラップタイムが 0.25 秒短縮されます。このソフトウェアはパワー・デリバリーを制御し、バッテリーの充電でピーク・パフォーマンスを実現すると共に、電力供給の最適化を目的に、各コンポーネントの状態を監視します。

パワーブーストが利用可能かどうかは、ダッシュ・ディスプレイの右寄りにグラフで表示され、残りのブースト回数（最大 30 回）が示されます。制御ロジックは、各サーキットの特性によって、少なくとも 1 周から数周にわたってこの機能をフルに利用できるようにします。これは、超過パワーの利用が最も効果的なエリアを経験的に特定し、ラップタイムの短縮に繋がらない場所は除外しようとするからです。

運動特性に関する様々な角度や弾性特性といった車両セットアップは、限界域での挙動の最適化のみに焦点を絞って設計されました。高速で操作する際の横方向のパフォーマンス（最大横加速度）は、主にダウンフォースの結果として、SF90 Stradale との比較で 9%向上しています。その上、ロール率は10%低下しているため、より優れたボディ制御が約束されています。

発生ダウンフォースが SF90 Stradale より大幅に増加し、結果的に制動速度も上がったため、SF90 XX Stradale ではブレーキ・システムもアップグレードされました。フロントのエアロ・キャリパーは受け継いでいるものの、フロント・ディスクは冷却向上のため完全に再設計され、リア・ディスクは直径 390 mm に拡大。ブレーキパッドも新設計で、接触面を最大化して摩擦係数を引き上げています。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

スタイリング

エクステリア

SF90 XX Stradale は、SF90 Stradale の究極形です。そのため、設計基準はサーキット専用モデルのものとし、公道使用の承認を得られるよう調整されています。とはいえ、SF90 XX Stradale は単なるスペシャル・バージョンではありません。XX モデルとして初めて、ファクトリーのゲートを出て、跳ね馬が誇るサーキットでのテクノロジー、空力効率、パワーの頂点を、公道に持ち込むモデルです。

フラヴィオ・マンゾーニ率いるフェラーリ・スタイリング・センターは、SF90 XX Stradale のデザインにあたって、SF90 Stradale と同じエンジニアリング理念を採用し、それを新たな極限に押し上げました。スタイリング・センターと技術部門の密接な連携によって、オリジナルモデルのダウンフォース増大を最大の目標に据えて、大幅な変更が施されました。

コンセプトの点では、あらゆる面で紛れもなく XX モデルです。いっそうシャープでラディカルなデザイン要素が結実し、過激な個性がさらに増しています。F137VS の各スタイリング要素は、先代モデルのピュアなラインとフォルムを損なうことなく、サラブレッドとしてのパフォーマンスを強調するようデザインされています。エア・インテークやベントを隠さないことにしたのも、それがレーシングカーのスタイリングに不可欠な要素だからです。その一例として、技術的ソリューションが個性的要素となっているものに、前後フェンダーに装着する 3 個のルーバーがあります。これは、F12tdf でも見られたように、フェラーリのスタイリングではおなじみの要素です。

SF90 XX Stradale のデザインで最も特徴的な要素は、間違いなくリアウィングでしょう。テールのフォルムは空力を念頭に再デザインが施され、いっそう流麗になり、レーシングカーに典型的なロングテールのシルエットとなりました。インタークーラー用エア・インテークも拡大され、さらに効率的に空気をラジエーターへ送り込みます。

矢の形をしたフロント・ウィングというコンセプトは、SF90 XX Stradale でも変わりません。上部輪郭がさらに低くなったヘッドライトは、縦型の外部ウィング形状を生かして、この部分に組み込まれました。これによって、いっそう幾何学的ともいえる印象を作り出し、新モデルの精神を象徴しています。フロントで特徴的な新要素となっているのが、左右のエア・インテークを占める力強いウィング形状です。宙に浮いて見える効果によって、車幅が広がって見え、これまでにも増してアスファルトに低く吸い付いた印象を生み出しています。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

車両後部を特徴づけるのが、テールのトライマラン（三胴船）のデザインです。SF90 Stradale に比べ、SF90 XX Stradale ではタイヤ後方のリア・ベントがいっそう際立っています。トライマランの部分には、2 本センター出しのエグゾーストも組み込まれています。この部分のデザインでは、リアの印象的な幅の広さを視覚的に強調することを目指し、重層的コンセプトによって、これを実現しました。

第 1 の層は固定リアウィングで、このソリューションが公道走行可能なフェラーリに採用されるのは 1995 年の F50 以来です。第 2 の層はライトバーを包み込むボディカラーの部分で、SF90 Stradale のツイン・テールライトとはまったく異なるコンセプトとなりました。第 3 の層は SF90 でも見られたブロウン・スポイラーで、これはシャットオフ・ガーニーの名で知られる可動空力コンセプトと組み合わされています。

カーボン・ファイバー製のエレメントは、車両全体にわたってボディカラーのエレメントから浮き出ていますが、最も目を引くのは車体下部で、このモデルの技術的側面を強調しています。ほかにも印象的なのが、フロントのボンネットとリアのエンジン・カバーに位置する角の取れた四角形のエア・ベントで、実質的にリバリーの一部となっています。色を添えるものとしてデザインされ、例えばカーボン・ファイバー製リアウィングの翼端板と調和しています。また、ホイールリムは特殊な星形で、空力的な形状が際立ちます。

インテリア

SF90 XX Stradale のインテリア・デザインの指針は、レースというコックピットの使命を強調することでした。そこで、大きな軽量化をもたらす部分に絞って開発を行いました。主にはドアパネル、センタートンネル、フロアマットで、形状と素材をよりシンプルにし、高機能ファブリックを中心にしつつ、機能的な部分にはカーボン・ファイバーを使用しています。ダッシュボード上部はアルカンターラ®で、下部は高機能ファブリックでトリミングしています。いずれもレースの世界をインスピレーションとするものです。

ドアパネルは、SF90 Stradale で見られたテーマを際立たせ、ダッシュボードに続くくぼみを色の対比で強調しています。一方、中央部の 3 本のルーバーは、ホイールアーチのエア・ベントと呼応しており、全体にダイナミックで彫刻的な印象を生み出しています。エクステリアの要素を反映した 3 個の開口部も、まったく新しいスタイリング手法を駆使して、技術的な操作機能をシームレスに組み込んでいます。

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

サイズを抑えたセントートンネルは、見た目だけでなく、並外れて軽量です。ここを占めるシフトゲートは、SF90 Stradale の配置よりセントートンネルの中央、前寄りにあります。ウィンドウのスイッチとキー・コンパートメントは、第 2 の階層に配置されています。スタイリング・テーマを特徴づけているのが、機能的な空白と構造的な立体をスタイリッシュに組み合わせた点で、センタートンネルにスポーティーかつ洗練された魅力を与えつつ、その機能性も強調しています。

特殊なレーシングシートは、外から見えるカーボン・ファイバー製チューブラー構造とクッション・サポートを備えます。快適性を犠牲にすることなく、スポーツ走行の楽しさを強化するよう、このモデルのために特別に設計されました。バックレストの角度調整メカニズムはシートに組み込まれ、伸縮性のあるトリム素材を使ってバックレストと座面の分離を隠しています。つまり、一体型シートのように常にシームレスに見える構造ですが、バックレストの調整も可能なのです。カーボン・ファイバー製構造に加え、この特徴によって、SF90 Stradale の一体型シートから重量を 1.3 kg 削減できました。

SF90 XX Spider

SF90 XX Spider でフェラーリ・スタイリング・センターは、リアに加えられた変更を利用し、ひと目でそれと分かるアーキテクチャーを生み出しました。大変人気のあるフェラーリの伝統、リアのフライング・バットレスと、フロントの矢のテーマとをシームレスに調和させたのです。その結果、ボディが前方に伸びて見える視覚効果が生まれ、SF90 XX Stradale とはまったく異なる印象となりました。

車両の重心も下がって見え、特にサイドビューで顕著です。これはルーフ部分の効果だけではありません。ウィンド・スクリーンがラップアラウンド形状で、サイド・ウィンドウとシームレスに溶け込み、フライング・バットレスが SF90 XX Stradale より低いためでもあります。ルーフを格納すると、他のボディワークからロールバーが突き出しますが、ロールバーはカーボン・ファイバー製のため、フライング・バットレスが作り出すワイドで低い印象を損ないません。むしろ、車両全体の低さを視覚的に強調します。

ルーフを展開すると、ロールバーはルーフ・ストラクチャーとシームレスに接続して一体化します。ロールバー同様、ルーフもカーボン・ファイバー製です。フェラーリの名高いリトラクタブル・ハードトップ（RHT）メカニズムによって、車速 45 km/h までは走行中でもわずか 14 秒で開閉でき、あらゆる天候で車両を存分に楽しんでいただけます。

7 年間純正メンテナンス・プログラム

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

卓越した品質基準と、さらなるカスタマー・サービスの充実を重視するフェラーリでは、SF90 XX Stradale と SF90 XX Spider の両モデルに 7 年間の純正メンテナンス・プログラムをご用意しております。フェラーリの全ラインアップを対象としたこのプログラムは、最初の車両登録から 7 年間、お客様のフェラーリのパフォーマンスと安全性が最高の状態で維持されるべく、すべての定期メンテナンスを保証するフェラーリならではのサービスです。この特別なサービスは、認定中古車を購入されたお客様にもご利用いただけます。

定期メンテナンス（20,000 km ごと、もしくは毎年 1 回。走行距離制限なし）では、純正スペアパーツおよび最新の診断テスターを使い、マラネッロのフェラーリ・トレーニング・センターで研修を受けた有資格者による詳細な検査を受けていただけます。これは純正メンテナンス・プログラムの魅力のひとつにすぎません。このサービスは、全世界の市場で展開する正規ディーラー・ネットワークにてご利用いただけます。

マラネッロで製造された車両が誇る優れた性能と素晴らしさの維持を願うお客様に向けて、フェラーリはこれまで展開してきた幅広いアフターセールス・サービスに加えて、この純正メンテナンス・プログラムを導入し、さらなるサービスの向上に努めています。

画像や関連コンテンツは、フェラーリ・メディアサイト（要登録）からダウンロードしていただけます。
www.media.ferrari.com

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

SF90 XX Stradale – 技術諸元

パワートレイン

タイプ	V8 – 90°、ツインターボ
総排気量	3990 cc
ボア・ストローク	88 mm x 82 mm
最高出力*	586 kW（797 cv）/ 7900 rpm
最大トルク	804 Nm / 6250 rpm
最高許容回転数**	8000 rpm
圧縮比	9.54 : 1
比出力	200 cv/L

ハイブリッド・システム

電気モーター最高出力	171 kW（233 cv）
バッテリー容量	7.9 kWh
EV 航続距離	25 km

サイズ&重量

全長	4850 mm
全幅	2014 mm
全高	1225 mm
ホイールベース	2650 mm
フロント・トレッド	1683 mm
リア・トレッド	1674 mm
乾燥重量***	1560 kg
乾燥パワーウェイトレシオ	1.51 kg/cv
重量配分	44% フロント / 56% リア
燃料タンク容量	68 L

タイヤ&ホイール

フロント	255/35 ZR F20
リア	315/30 ZR F20

ブレーキ

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

フロント	CCM、398 x 223 x 38 mm
リア	CCM、390 x 263 x 32 mm

トランスミッション&ギアボックス
8 速 F1 DCT

電子制御
eSSC（電子サイドスリップ・コントロール）1.0、E4WD、SCM、FDE 2.0、EPS、ABS EVO

パフォーマンス

最高速度	320 km/h
0-100 km/h	2.3 秒
0-200 km/h	6.5 秒
フィオラノラップタイム****	n.d.

燃料消費量 & CO_2 排出量
ホモロゲーション取得申請中

* エンジン出力は、国際単位系（SI）に従って kW を用い、CV を並記。オクタン価 98 のガソリンを使用、動的ラム効果 5 cv
** オーバーシュート最高回転数：8300 rpm
*** 追加オプション装備車
**** フィオラノのラップタイムは国際メディア・テスト・ドライブ（IMTD）で計測の予定

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

SF90 XX Spider – 技術諸元

パワートレイン	
タイプ	V8 – 90°、ツインターボ
総排気量	3990 cc
ボア・ストローク	88 mm x 82 mm
最高出力*	586 kW（797 cv）/ 7900 rpm
最大トルク	804 Nm / 6250 rpm
最高許容回転数**	8000 rpm
圧縮比	9.54 : 1
比出力	200 cv/L
ハイブリッド・システム	
電気モーター最高出力	171 kW（233 cv）
バッテリー容量	7.9 kWh
EV 航続距離	25 km
サイズ&重量	
全長	4850 mm
全幅	2014 mm
全高	1225 mm
ホイールベース	2650 mm
フロント・トレッド	1683 mm
リア・トレッド	1674 mm
乾燥重量***	1660 kg
乾燥パワーウェイトレシオ	1.61 kg/cv
重量配分	44% フロント / 56% リア
燃料タンク容量	68 L
タイヤ&ホイール	
フロント	255/35 ZR F20
リア	315/30 ZR F20
ブレーキ	

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com

フロント	CCM、398 x 223 x 38 mm
リア	CCM、390 x 263 x 32 mm

トランスミッション&ギアボックス
8 速 F1 DCT

電子制御
eSSC（電子サイドスリップ・コントロール）1.0、E4WD、SCM、FDE 2.0、EPS、ABS “evo”

パフォーマンス

最高速度	320 km/h
0-100 km/h	2.3 秒
0-200 km/h	6.7 秒
フィオラノラップタイム	n.d.

燃料消費量 & CO_2 排出量
ホモロゲーション取得申請中

* エンジン出力は、国際単位系（SI）に従って kW を用い、CV を並記。オクタン価 98 のガソリンを使用、動的ラム効果 5 cv
** オーバーシュート最高回転数：8300 rpm
*** 追加オプション装備車

Ferrari Japan KK
Roppongi Hills Mori Tower 37F
6-10-1 Roppongi, Minato-ku
Tokyo 106-6137, Japan
Tel +81 (0)3 6890-6200
Fax +81 (0)3 6890 6201
www.ferrari.com