

# Ferrari

# Media

**Ferrari Monza SP1 e SP2: capostipiti di “Icona”,  
un nuovo concetto di vetture in serie limitata**

**Modelli ispirati alle vetture sportive  
che sono entrate nella storia**



*Parigi, 2 ottobre 2018* – Le nuove Ferrari Monza SP1 e SP2 nascono da un nuovo concept, denominato ‘Icona’, che riapre il filo conduttore delle vetture più evocative della propria storia, creando un nuovo segmento di serie speciali limitate sviluppato per i clienti e collezionisti Ferrari. In questo modo Ferrari reinterpreta secondo i canoni moderni uno stile senza tempo, accompagnandolo a contenuti altamente tecnologici ed alle più elevate prestazioni frutto della ricerca continua nel campo dell’innovazione.

I capostipiti del nuovo concept sono le Ferrari Monza SP1 e SP2. Sono ispirate alle vetture “barchette” degli anni ’50, portate al successo nei campionati internazionali da piloti della Scuderia Ferrari, ma anche da gentlemen driver che spesso in quegli anni si misuravano con nomi da leggenda.

La prima vettura Ferrari chiamata “barchetta” fu la versione scoperta della 166 MM del 1948. A coniare la denominazione fu Giovanni Agnelli il quale, nel vederla esposta al Salone di Torino quell’anno, commentò che, più che una vettura sembrava una barchetta. La 166 MM “barchetta” scrisse il nome della Ferrari nella storia, vincendo sia la Mille Miglia che la 24 Ore di Le Mans nel 1949, e a questa vettura fecero seguito altre Ferrari Sport straordinarie come le 750 Monza e 860 Monza, chiara fonte di ispirazione per il nome dei nuovi modelli.

Le “barchette” erano simili alle spider (due posti secchi) ma erano prive di capote; anziché un parabrezza avevano solo un piccolo cupolino davanti al pilota e copilota e una tonneau cover per coprire il lato passeggero. Pur coerenti con queste caratteristiche, le Ferrari Monza SP1 e SP2 si differenziano per la possibilità da parte del cliente di poter ordinare la vettura in configurazione monoposto oppure in configurazione biposto.

Ne risulta un modello che sembra scolpito dal vento che ne disegna le forme. Colpiscono la purezza dei tratti stilistici e la sua estetica proiettata verso il futuro ma con occhio attento al passato, senza nostalgia ma sempre con grande rispetto.

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

Sede legale  
Via Emilia Est n. 1163  
P.O. Box n. 589  
41122 Modena, Italia  
Capitale sociale  
€20.260.000 i.v.

Reg. Imprese di Modena,  
P. IVA e Codice Fiscale  
n. 00159560366  
R.E.A. di Modena n. 88683

Società a socio unico  
Direzione e coordinamento  
Ferrari N.V.



Enzo Ferrari era solito affermare che “se esiste un’anima è nel motore”, frase che trova evidente conferma per il propulsore che equipaggia questi modelli. Le Monza SP1 e SP2 sono spinte dal V12 aspirato più potente mai prodotto dalla Ferrari: si tratta del motopropulsore di 6,5 litri della 812 Superfast che, in funzione di sviluppi specifici, è capace di generare una potenza massima di 810 cv a 8500 giri/min. e una coppia massima di 719 Nm a 7000 giri/min.

Sulle Monza SP1 e SP2 è stata largamente utilizzata la fibra di carbonio a scopi funzionali come per le vetture da competizione, rendendole leggere e maneggevoli e donando loro un aspetto sportivo e accattivante.

Trattandosi di una vettura Sport priva di parabrezza e completamente “en plein air”, una delle sfide più grandi è stata quella di cercare una soluzione aerodinamica che potesse permettere al pilota di godere delle altissime prestazioni delle Monza SP1 e SP2 senza subire i disagi legati a una vettura “barchetta”. Pertanto è stato sviluppato il “Wind Shield Virtuale” (brevettato); integrato nel cupolino che carena il quadro strumenti e il volante del pilota, permette di mantenere il massimo comfort di guida.

## Design Esterni

L’influenza delle corse è sempre presente nel linguaggio del design Ferrari e le Monza SP1 e SP2 si collegano con un filo invisibile al glorioso passato convogliando gli elementi di eleganza, performance ed innovazione che sono parte integrante della storia del Cavallino.

Dal punto di vista della creatività pura, immagini come quelle evocate dalle “barchette” della tradizione Ferrari degli anni ‘50, ricche di fascino, per i numerosi rimandi alle atmosfere delle competizioni sportive rappresentano una preziosa fonte di ispirazione.

Al concetto di “barchetta” però i designer del Centro Stile Ferrari hanno dato una connotazione moderna, interpretando il tema in forma nuova e personalissima. Nessun accenno nostalgico dunque, nessun esplicito contenuto ripescato dal passato; le Monza SP1 e SP2 sono state concepite come una moderna monoposto e pensate per i nuovi gentlemen driver.

Il linguaggio delle Ferrari Monza SP1 e SP2 appare immediatamente leggibile nelle forme eleganti e nel volume monolitico ad “ala spessa” descritti dalla scocca interamente in carbonio, nelle proporzioni, nei dettagli raffinati, nelle linee essenziali. Si sono evitate le esasperazioni formali caratteristiche delle Ferrari più prestazionali. In questo caso i designer del Centro Stile Ferrari hanno cercato di preservare una forma pura, che fosse riconducibile ad un unico tratto di matita.



L'idea decisiva è stata quella di scomporre il volume in due gusci: una sorta di cover superiore e uno scafo inferiore. Questi due elementi dialogano tra di loro, ma sembra che il guscio superiore sia quasi flottante. Questo effetto è stato ottenuto attraverso la presenza di una modanatura che viene percepita come una fuga e dà l'idea che i due volumi rimangano distaccati.

Il tema della fuga è ricorrente nella storia della Ferrari, in particolare negli anni '80, ma diventa in questo caso la cifra stilistica che dà struttura alla forma e che permette anche al posteriore di rimanere pieno pur essendo percepito leggero.

Questa intuizione consente di introdurre un concetto di fanaleria nuovo: le luci di posizione e gli stop sono stati ripensati come un'unica e continua "linea di luce", interamente integrata nel sottile gap di separazione tra i due gusci. In questo modo la fanaleria disegna una linea che attraversa i parafranghi e arriva fino al cofano, dando l'idea che il guscio superiore sia letteralmente sospeso sul resto del volume. Il posteriore delle antenate 750 Monza o 375 MM a cui ci si è ispirati, con questa soluzione innovativa, diventa un oggetto contemporaneo.

Ritroviamo questo iconico tema della "linea di luce" riproposto sui proiettori anteriori e lungo lo sfogo d'aria della fiancata, che conferisce il caratteristico effetto "naked".

Anche la fiancata è pulita, asciutta nella sua purezza. Unico elemento di discontinuità è la presa laterale della fiancata, omaggio alle "barchette" d'una volta, di forte impatto visivo.

Il frontale si presenta sobrio ed essenziale: una superficie liscia, dalla forma essenziale, si modella su un ampio volume monoblocco in cui il cofano anteriore e i sinuosi parafranghi si compenetrano senza soluzione di continuità. Questo asseconda nella forma i caratteristici stilemi della tradizione Ferrari, trattandosi di una "fusoliera" la cui generatrice è la bocca del radiatore che racchiude una rete dalla fitta maglia, messa in risalto dalla sottostante struttura tridimensionale su cui spiccano due ampie prese d'aria protette da griglie. La percezione complessiva del trattamento della superficie esterna è quella di un mantello che avvolge, abbraccia, avvolge l'intera vettura.

La silhouette essenziale, minimalista della vettura sembra quasi sorretta dal delicato gesto plastico del diffusore posteriore, che accoglie lo specchio di poppa come in un grembo, innestandosi sulla linea sottile e precisa delle minigonne e confluendo alla base del paraurti anteriore. L'effetto è amplificato dal contrasto cromatico tra il carbonio del sottoscocca, rigorosamente nero, e il resto della carrozzeria, la cui estrema leggerezza si rivela nei due eleganti gusci in cui è otticamente scomposta.

Il look "post-moderno" delle Monza SP1 e SP2 lo si vede anche dal posteriore, che tende a ricreare quell'effetto sinuoso e morbido che era tipico delle Ferrari degli anni '50, dal posteriore molto raccolto e di forma piena e avvolgente.



Particolare attenzione è stata data all'apertura delle porte di dimensioni minime, che si dispiegano verso l'alto. Questa scelta ha comportato una revisione dell'intero anello porta, rispetto alla 812 Superfast, ma l'effetto che si è ottenuto è spettacolare. Altrettanto scenografica è l'apertura in avanti dell'ampio "cofango" motore interamente in carbonio, che mostra per intero il poderoso propulsore V12.

Completano gli esterni i cerchi volventi a cinque razze da 21", molto scultorei e coerenti con le linee essenziali della vettura, appositamente disegnati per questo modello.

Altro tema iconico è il disegno della livrea della Monza SP1 esposta al Salone di Parigi. Essa è stata interpretata ispirandosi per geometria e grafica alle livree storiche delle auto da corsa: 250 GTO, 250 Testa Rossa, per citare solo alcune icone. Il risultato che si è ottenuto è una livrea che corre trasversalmente sul cofano, che scandisce i volumi e sottolinea la sensualità dei modellati, arricchita nel posteriore da un complemento sulla caratteristica pinna roll-bar del pilota.

## Interni

Il progetto degli interni vettura si è sviluppato in maniera molto mirata, focalizzandosi sul cockpit del pilota. Si è definita l'ergonomia di bordo concentrandosi su tutti i contenuti dell'interno, che andavano chiaramente ripensati. Quindi la strumentazione, quadro strumenti, comandi, struttura del sedile hanno richiesto una rielaborazione funzionale alle nuove esigenze di guida, con l'idea di mantenere coerenza di linguaggio con gli esterni vettura e la filosofia progettuale che li ha ispirati.

A partire da un tema a goccia, disegnato da un anello ben delineato sul tonneau cover, l'architettura degli interni si compone di tre livelli. Il primo è definito dall'orizzonte visivo del pilota. Dalla sua prospettiva il confine tra interni ed esterni vettura è molto sottile; il corpo del driver è interamente incapsulato all'interno della vettura, con eccezione della testa che sporge sulla linea d'orizzonte, proprio come nelle auto da corsa, riducendo in tal modo ogni forma di distrazione visiva.

Su un secondo livello si concentrano la strumentazione di bordo, il volante e le bocchette d'aria. L'abitacolo asciutto raccoglie infine, ad altezza bracciolo, il resto dei comandi funzionali e li concentra su un'unica piastra di estrazione racing, estremamente semplice, priva di virtuosismi stilistici.

Il sedile monosacca in carbonio e sellato in pelle, conferisce poi agli interni un aspetto squisitamente sartoriale, così come le pochissime sellature, studiate per essere alloggiate solo in zone mirate, per garantire comfort durante la guida.



## Motore e cambio

Il motore delle Ferrari Monza SP1 e SP2 deriva direttamente dalla 812 Superfast, su cui, tramite l'ottimizzazione fluidodinamica dei condotti di aspirazione, è stato possibile raggiungere un livello di prestazioni ancora superiore.

Il V12 della 812 Superfast, premiato nel 2018 come miglior motore oltre 4 litri e Best New Engine agli International Engine of the Year Awards 2018, ha introdotto numerosi contenuti innovativi. Tra questi, è stato il primo motore ad accensione comandata in assoluto a beneficiare del sistema ad iniezione diretta a 350 bar. Inoltre è stato introdotto il sistema di controllo dei condotti di aspirazione a geometria variabile, derivato come concept dai motori di F1 aspirati.

Il sistema di iniezione ad alta pressione, inoltre, favorisce una maggiore nebulizzazione del getto di combustibile iniettato che permette di ridurre drasticamente la quantità di particolato emessa durante la fase di warm-up del catalizzatore, garantendo il rispetto della normativa specifica sulle emissioni.

Particolare cura è stata data alla calibrazione delle strategie di guidabilità, che sono state sviluppate con l'obiettivo di esaltare il potenziale del motore e la sensazione di sportività estrema della vettura, ma garantendo sempre al driver la possibilità di gestire agevolmente con il pedale dell'acceleratore l'enorme quantità di coppia disponibile, grazie ad una erogazione progressiva e lineare a tutti i regimi.

Le strategie di gestione del cambio dual clutch prevedono anch'esse di esaltare la sportività della vettura; i tempi di cambiata in up ed in down-shift, nelle posizioni del manettino più sportive, sono ereditate dalla 812 Superfast sulla quale erano stati accorciati sensibilmente e le transizioni da una marcia all'altra erano state ottimizzate per esaltare il feeling di guida.

Grazie alla configurazione aperta delle Ferrari Monza SP1 e SP2 il suono del motore V12 è ancora più in evidenza. Il sound di aspirazione garantisce al driver una percezione sonora emozionante ed inconfondibile dando la percezione di essere immerso completamente in un'esperienza incomparabile, che solo una vettura dal forte DNA Ferrari riesce a regalare.

## Dinamica veicolo

Per quanto riguarda le prestazioni longitudinali e laterali, data una architettura determinata dalla completa assenza di un parabrezza e di un tetto e quindi di una diversa condizione aerodinamica, ci si è posti l'obiettivo di raggiungere e migliorare tutte le prestazioni proprie della 812 Superfast.

Il risultato è che le Monza SP1 e SP2 confermano le eccellenti prestazioni velocistiche della 812 Superfast, come accelerazione (0-100 km/h in 2.9 sec e 0-



200 in 7.9 sec) e frenata (100-0 km/h in 32 metri), perdendo solo marginalmente in termini di velocità massima (>300 km/h).

Al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati, è stato riproposto il concept del Passo Corto Virtuale introdotto per la prima volta sulla F12tdf e successivamente sulla 812 Superfast evoluto ulteriormente mediante il supporto dell'assistenza elettrica allo sterzo anteriore (EPS).

Sono stati adottati pneumatici più grandi per i cerchi forgiati 21" nella misura 275/30 anteriori e 315/30 posteriori e un assetto elastico più rigido per aumentare ulteriormente la sensazione di prestazione soprattutto in agilità e nei tempi di risposta ai comandi.

Il risultato è una vettura equilibrata, perfettamente bilanciata, senza alcun tipo di rollio e con una dinamica di curva incomparabile con qualsiasi altra. La visibilità senza montanti permette di avere un'aggressività nell'ingresso e nell'uscita che può essere paragonata solo alla guida di una F1. Il pilota così gode di un coinvolgimento nel misto da pura vettura sport: una sensazione gratificante senza essere impegnativa.

## **Aerodinamica**

Come per tutte le vetture Ferrari, il design delle Ferrari Monza SP1 e SP2 è funzionale agli scopi aerodinamici per trasferire al driver le alte prestazioni della vettura.

Il "Wind Shield Virtuale" brevettato per questa vettura per rispondere all'esigenza di permettere al pilota di poter guidare alle alte velocità è un elemento che, pur rimanendo al di sotto del cono di visibilità del pilota, è in grado di offrire il massimo del comfort di guida per le vetture barchetta, sia rispetto al benchmark interno di vetture storiche, che rispetto a vetture di architettura simile della concorrenza.

Il concetto è stato sviluppato dapprima in virtuale grazie all'uso di profonde analisi di fluidodinamica (CFD), poi in fisico all'interno della Galleria del Vento. Allo scopo è stato costruito un simulacro in scala reale, dedicato alla galleria del vento, su cui si sono alternati i nostri collaudatori e sono stati montati manichini strumentati con sonde di pressione (rakes and keel probe). Data la estrema specificità del prodotto e la novità del problema tecnico, fondamentale è stato l'apporto dei collaudatori e la loro esperienza sia nella fase iniziale alla definizione del target, che nella parte finale della validazione del pacchetto complessivo. I manichini strumentati e i calcoli sono invece serviti alla comprensione profonda dei fenomeni aerodinamici da gestire e ad aumentare la massa critica di soluzioni testate.



In assenza di alcun tipo di parabrezza, l'aria che fluisce sopra il cofano motore impatterebbe il viso del pilota. Con l'adozione del "Wind Shield Virtuale" ci si è posti come obiettivo quello di minimizzare questa problematica senza compromettere la sensazione di contatto con la strada che una vettura di questo tipo riesce a dare.

Il "Wind Shield Virtuale" si configura come un passaggio aerodinamico al di sotto del cupolino pilota, dove la forma superiore del bridge è un vero e proprio profilo alare. Parte dell'aria che fluisce al di sopra del cofano motore entra all'interno della presa d'aria sotto al bridge, viene convogliata, accelerata e diretta verticalmente davanti al quadro strumenti. In questo viene aiutata dal nolder posto sul bridge stesso, che crea delle forti aspirazioni in corrispondenza dell'uscita dal condotto del wind shield, aumentandone la velocità. Si genera così una lama d'aria diretta "upwash", altamente energetica, che devia la direzione del flusso incidente al di sopra della testa del pilota, che godrà di una bolla di bassa velocità creata attorno al cockpit.

All'interno del condotto del "Wind Shield Virtuale" sono state applicate due derive divergenti. Lo scopo di queste derive è creare una differenza di pressione tra canale centrale e canali esterni del condotto, al fine di minimizzare le fluttuazioni del campo di moto al confine esterno della bolla di bassa velocità attorno al pilota, a tutto vantaggio del minor rumore aerodinamico, e al comfort in generale, eliminando il rischio di oscillazioni delle forze aerodinamiche trasversali sulla testa del pilota.

### **Abbigliamento per pilota e co-pilota**

Per trasmettere la sensazione di essere collegati da un filo diretto con la storia, Ferrari ha realizzato in collaborazione con due eccellenze del lusso, Loro Piana e Berluti, una serie di accessori disegnata appositamente per i clienti delle Ferrari Monza SP1 e SP2.

Con Loro Piana sono stati creati capi e altri accessori sviluppati per rendere ancora più unica l'emozione di guida.

L'ispirazione deriva dagli eleganti anni '50, quando Mike Hawthorn guidava sempre con un papillon allacciato e quando Marzotto vinceva la Mille Miglia indossando il doppio petto. Ispirazione dal passato per un prodotto confortevole ed innovativo.

Ispirato al design delle Ferrari Monza SP1 e SP2, il set da pilota include la tuta composta da pantaloni e da bomber in materiale "rain storm techno wool stretch" per proteggere dagli elementi atmosferici il pilota e per concedergli il massimo comfort per non limitare i movimenti durante la guida. Così la tuta che si può chiudere perfettamente per proteggere dal vento, può anche essere indossata aperta, con i rever che si appoggiano al petto, ricordando l'immagine di una



raffinata giacca sportiva. La lana merino extra fine utilizzata per la tuta è un tessuto nobile, ma il trattamento Storm System® lo rende impermeabile e anti vento, perfetto per la velocità. Gli elementi stilistici e i colori sono stati integrati grazie a uno stretto lavoro di collaborazione con Loro Piana e interpretati in chiave tessile, senza snaturarli. Il Rosso Corsa contrasta in modo deciso con il grigio intenso ispirato al carbonio e le linee sinuose dell'auto sottolineano la silhouette dei capi, si sovrappongono e percorrono bomber, maglia e pantaloni senza soluzione di continuità. Le trame privilegiano il diagonale, sinonimo di sport e "rubato" alle fibre di carbonio.

All'interno della giacca il cliente ritroverà uno stilema Ferrari altamente distintivo: la targhetta identificativa motore e telaio che per il possessore della vettura sarà personalizzata con il numero identificativo della propria vettura. Un'ulteriore personalizzazione è data dal patch sulla cintura personalizzabile con nome o iniziali.

La maglia è in lana merino Wish® di soli 15,5 micron di finezza altamente selezionata. Morbida, leggera e calda è studiata per un indosso comodo senza creare inutili e poco confortevoli spessori sotto la tuta. La zip che chiude il collo alto anti freddo e vento è nascosta per la massima pulizia delle linee.

In caso di pioggia può essere indossata la coppola: l'eleganza della tradizione interpretata sempre in lana tecnica impermeabile e anti vento con interno in piqué di lana. Il retro elasticizzato la fa aderire perfettamente al capo senza stringere per un indosso confortevole.

A completare gli accessori c'è la sciarpa in lana Wish® con struttura diagonale e cimosa a contrasto e i guanti coordinati realizzati in pelle plonqué di capretta sottilissima sfoderata e con le cuciture esterne per garantire la massima sensibilità al volante.

Insieme a Berluti, azienda leader nel settore delle scarpe di lusso e nella pelletteria, Ferrari ha realizzato dei prodotti unici ed innovativi per le Monza SP1 e SP2. E' stato sviluppato un casco ad hoc in grado di fornire al pilota il comfort e la sicurezza necessari per una vettura in stile "barchetta". Il casco in fibra di carbonio si rende altamente riconoscibile per gli inserti in pelle realizzati con l'inconfondibile trattamento Berluti che rende questo prodotto altamente esclusivo.

Per contenere i capi e il casco, i clienti riceveranno due borse Berluti, esclusivamente pensate per questa iconica vettura, con i nitidi richiami al Rosso Corsa Ferrari e alle forme della vettura.

Infine è stata sviluppata un'apposita scarpa stringata da guida modello Oxford in pelle Venezia disponibile in nero Graphite o Brun con un dettaglio rosso sul tacco.





Nella suola sono presenti inoltre speciali inserti realizzati con la stessa fibra di carbonio utilizzata dalla Ferrari.

## 7 years maintenance

Gli standard qualitativi raggiunti da Ferrari e l'attenzione crescente verso il cliente sono alla base del programma di assistenza esteso a 7 anni che viene offerto anche per le Ferrari Monza SP1 e SP2. Questo programma, valido per l'intera gamma, prevede la copertura di tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per i primi 7 anni di vita della vettura.

Il piano di manutenzione ordinaria, come per le vetture Ferrari, rappresenta un servizio esclusivo per i clienti che saranno certi di mantenere al massimo il livello di prestazioni e sicurezza della propria auto nel corso degli anni. Un servizio speciale riservato anche a chi acquista una Ferrari non di prima immatricolazione. Controlli pianificati (a intervalli di 20.000 km oppure una volta all'anno senza limiti di chilometraggio), ricambi originali, ispezioni accurate attraverso i più moderni strumenti di diagnostica a opera di personale qualificato formato direttamente presso il Ferrari Training Centre di Maranello sono alcuni dei principali vantaggi del Programma Genuine Maintenance.

## Scheda tecnica

### MOTORE

|                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| Tipo                     | V12 - 65°                       |
| Cilindrata totale        | 6496 cm <sup>3</sup>            |
| Alesaggio e corsa        | 94 x 78 mm                      |
| Potenza massima *        | 596 kW (810 cv) a 8500 giri/min |
| Coppia massima *         | 719 Nm a 7000 giri/min          |
| Potenza specifica        | 125 cv/l                        |
| Regime massimo           | 8900 giri/min                   |
| Rapporto di compressione | 13,6:1                          |

### DIMENSIONI E PESI

|                        |                                    |
|------------------------|------------------------------------|
| Lunghezza              | 4657 mm                            |
| Larghezza              | 1996 mm                            |
| Altezza                | 1155 mm                            |
| Passo                  | 2720 mm                            |
| Carreggiata anteriore  | 1688 mm                            |
| Carreggiata posteriore | 1678 mm                            |
| Peso a secco**         | circa 1500 kg (SP1), 1520 kg (SP2) |



|   |   |
|---|---|
| Capacità serbatoio benzina                | 90 l  |
| Pneumatici                                |   |
| Anteriori                                 | 275/30 ZR 21 10 J   |
| Posteriori                                | 315/30 ZR 20 11.5J  |
| Freni Carbo Ceramici di terza generazione |   |
| Anteriore                                 | 398 x 38 mm   |
| Posteriore                                | 360 x 32 mm   |
| Trasmissione e cambio                     | 4WS/Cambio F1 doppia frizione a 7 marce                             |
| Controlli elettronici                     | ESP, ESC, con sistemi F1-Trac, E-Diff 3, SCM-E con doppio solenoide |

#### PRESTAZIONI

|                  |           |
|------------------|-----------|
| 0-100 km/h       | 2,9 sec   |
| 0-200 km/h       | 7,9 sec   |
| 100-0 km/h       | 32 m      |
| Velocità massima | >300 km/h |

#### CONSUMI/EMISSIONI CO<sub>2</sub>

In fase di omologazione

\* Con benzina 98 RON

\*\*Con contenuti opzionali di alleggerimento