

Al Salone di Ginevra debutta la vettura della gamma Ferrari più prestazionale di sempre. Nella 812 Superfast stile e funzioni aerodinamiche si plasmano al meglio in soluzioni e forme innovative.



Motore 12 cilindri Ferrari aspirato

La sfida intrapresa con la nuova Ferrari 812 Superfast è stata di realizzare il motore stradale più potente nella storia del Cavallino Rampante (**800 CV, 123 CV/litro**), riducendo nel contempo emissioni e consumi. **Il tutto preservando l'unicità del suono del 12 cilindri Ferrari.** Nell'impostare lo sviluppo del propulsore, gli ingegneri della Ferrari si sono posti l'obiettivo di incrementare ulteriormente la potenza specifica del 12 cilindri che equipaggia la F12berlinetta, che già fornisce performance al top del mercato.

Per raggiungere questo scopo, si sono concentrati gli sforzi soprattutto sull'ottimizzazione del sistema di aspirazione e sull'efficienza di combustione, al fine di poter sfruttare al meglio **l'incremento della cilindrata del motore che passa da 6.2 a 6.5 litri.** Questi

aspetti, infatti, consentono di aumentare la portata d'aria massima elaborata dal propulsore e quindi la potenza erogabile, migliorandone il rendimento. I risultati del processo di sviluppo hanno consentito di raggiungere la potenza di 800 CV a 8.500 giri/min., che costituisce il nuovo riferimento per la gamma Ferrari, e una potenza specifica di 123 CV/litro, mai conseguita riguardo motori collocati anteriormente su vetture di serie.



Soluzioni tecniche avanzatissime

La curva di coppia rende percepibile il netto passo avanti in termini di accelerazione e di sportività di guida rispetto alla F12berlinetta, soprattutto agli alti regimi. La spinta del motore è esaltata anche attraverso il sound dello scarico, che si rivela pieno e avvolgente e sfrutta la potenza sonora che scaturisce dalla cilindrata aumentata.

E' stato possibile raggiungere un buon livello di prestazioni sia ottimizzando il design del propulsore, sia introducendo dei contenuti innovativi, come **il sistema ad iniezione diretta a 350 bar**, utilizzato per la prima volta in assoluto su un motore ad accensione comandata, o come il sistema di controllo dei condotti di aspirazione a geometria variabile. Quest'ultimo è stato sviluppato sui motori di F1 aspirati e rappresenta un'ulteriore evoluzione rispetto all'applicazione sulla serie speciale F12tdf. I sistemi permettono di sfruttare l'incremento di cilindrata da 6.2 a 6.5 litri per massimizzare la potenza, mantenendo un livello eccellente di guidabilità anche ai bassi regimi.

Alto rendimento

Il sistema di iniezione ad alta pressione favorisce una maggiore nebulizzazione del getto di combustibile iniettato, che permette di ridurre drasticamente la quantità di particolato emessa durante la fase di riscaldamento del catalizzatore, garantendo il rispetto delle normative antinquinamento.

Il rapporto tra potenza massima e consumi è migliorato, a testimonianza dell'altissimo livello di efficienza del motore anche nell'utilizzo cittadino, grazie anche all'impiego di strategie di spegnimento del propulsore con vettura in movimento (Stop&Start On the Move).

Il risultato degli interventi si sintetizza nell'**aumento dei valori di potenza massima**, che risultano essere ben 60 Cv in più rispetto alla F12berlinetta, e nel picco di coppia pari a 718 Nm a 7.000 giri/min.. Valore mai raggiunto su un motore Ferrari aspirato per omologazione stradale. L'80% della coppia massima è già disponibile ai 3.500 giri/min., a totale vantaggio della guidabilità e della ripresa fin dai bassi regimi. La geometria dell'impianto di scarico è stata sviluppata per incrementare e bilanciare la sonorità proveniente dal vano motore e dai terminali di scarico, con **collettore del tipo 6 in uno**, al fine di esaltare il carattere sportivo estremo della vettura. Il sound motore è pieno e consistente all'interno dell'abitacolo in tutte le condizioni di guida. Le prestazioni si commentano da sole: 0-100 km/h in 2"9/10, 0-200 km/h in 7"9/10 e velocità massima di 340 km/h.

Cambio da Formula 1

La nuova Ferrari 812 Superfast è equipaggiata con il **cambio F1 a doppia frizione**, ulteriormente evoluto per soddisfare i target di prestazioni nella guida in pista e l'innalzamento del regime massimo motore a 8.900 giri/min.. I rapporti di tutte le marce sono stati accorciati mediamente del 6%, per sfruttare al massimo le prestazioni e l'estensione di giri del motore. In pratica, si sono ottimizzate le performance della vettura senza rinunciare alla ripresa con i rapporti alti.

Queste modifiche, unite all'accorciamento dei rapporti, permettono di sentire immediatamente la reattività nella risposta al pedale dell'acceleratore. Nella guida in circuito questa incrementata rapidità ha permesso di ottenere un maggior numero di scalate nello stesso intervallo di tempo, se si sfrutta la funzionalità del multidown mantenendo premuta la paletta down sul volante, con il manettino in posizione Sport.

Dinamica veicolo

La 812 Superfast è la prima Ferrari dotata di **assistenza elettrica del carico volante** (Electric Power Steering) che, come nella migliore tradizione Ferrari, viene impiegata per estendere le prestazioni e il divertimento di guida integrandola con gli altri sistemi e controlli presenti nella vettura. E' stato introdotto anche il **Passo Corto Virtuale 2.0 (PCV)** che, forte dell'esperienza compiuta sulla F12tdf, unisce al concept meccanico costruito attorno alle dimensioni degli pneumatici e all'asse sterzante anche l'assistenza

elettrica dello sterzo anteriore.

La 812 Superfast adotta **pneumatici sviluppati specificamente per Ferrari** da Michelin e Pirelli, che hanno lo stesso dimensionamento anteriore (275/35) e posteriore (315/35) della F12tdf, vettura su cui è stato introdotto per la prima volta il Passo Corto Virtuale.

L'impianto frenante Brembo Extreme Design è il più prestazionale mai sviluppato in Ferrari; ha la pinza monoblocco ed è il medesimo già installato su LaFerrari. Unitamente all'Hi-Performance ABS della centralina ESP 9.1 Premium, consente di raggiungere spazi di arresto mai sperimentati prima, migliorando del 5,8% gli spazi di arresto sul 100 - 0 km/h rispetto alla F12berlinetta.

Stile e aerodinamica

Disegnata dal Centro Stile Ferrari, la nuova 812 Superfast ridefinisce il codice di lettura delle V12 anteriori Ferrari, sottolineando con forme e proporzioni molto sportive l'eccezionale livello prestazionale della vettura. Partendo dalla silhouette, si nota la connotazione da fastback: una 2 volumi dalla coda sostenuta che richiama la 365 GTB/4 "Daytona" del 1969. Il disegno della fiancata accorcia otticamente il posteriore ed è caratterizzato dai muscoli prominenti sulle ruote, che danno alla vettura un senso di potenza e di aggressività che rendono onore al poderoso V12.

Il proiettore full-LED integrato nel disegno dell'ingresso aria scolpito nel cofano motore, contribuisce a enfatizzare il muscolo anteriore con un effetto drappo che avvolge la ruota anteriore. Al posteriore i quattro fanali tondi, ispirati dalla tradizione Ferrari, evidenziano un disegno costruito su linee orizzontali regalando alla 812 Superfast un'attitudine molto imponente e riducendo otticamente l'altezza dello spoiler e della cabina.

Come in tutte le Ferrari, stile e funzioni aerodinamiche si plasmano al meglio in soluzioni e forme innovative. Due esempi al riguardo sono il frontale multifunzionale, che integra tra l'altro l'ingresso a portelle dinamiche sulla parte anteriore del fondo, e il parafango posteriore che sfoggia un inedito bypass aerodinamico per incrementare il carico. La 812 Superfast debutta con il nuovo colore Rosso Settanta anni, creato appositamente per celebrare l'anniversario dell'azienda.

Interni coerenti

L'abitacolo della 812 Superfast è stato rivisto coerentemente con l'aspetto più estremo egli esterni, preservando l'eccezionale spazio e comfort a bordo che le berlinette a 12 cilindri Ferrari hanno sempre offerto. Gli interni presentano una maggiore caratterizzazione

sportiva, con un effetto flottante tra i componenti principali che dà all'insieme un'anima puramente sportiva, ma nel contempo raffinata ed essenziale. La plancia ha una struttura orizzontale passante che ingloba le bocchette aria e crea una scultura metallica. I nuovi sedili si distinguono per un'ergonomia ottimale e uno stile leggero e sportivo. Compaiono novità anche per l'interfaccia uomo-macchina, con nuovo volante e strumentazione, assieme al sistema di infotainment e climatizzazione di ultima generazione.



Scheda tecnica Ferrari 812 Superfast

• **Motore**

Tipo	V12 65°
Cilindrata totale	6.496 cm ³
Alesaggio x corsa	94 x 78 mm
Potenza massima	588 Kw (800 CV) a 8.500 giri/min.
Coppia massima	718 Nm a 7.000 giri/min.
Potenza specifica	123 CV/l
Regime massimo	8.900 giri/min.
Rapporto di compressione	13,64:1



• **Dimensioni e peso**

Lunghezza 4.657 mm
Larghezza 1.971 mm
Altezza 1.276 mm
Passo 2.720 mm
Carreggiata anteriore 1.672 mm
Carreggiata posteriore 1.645 mm
Peso in ordine di marcia 1.630 kg (con contenuti opzionali di alleggerimento)
Peso a secco 1.525 kg (con contenuti opzionali di alleggerimento)
Distribuzione dei pesi 47% ant. -53% post.
Capacità serbatoio benzina 92 l



• **Pneumatici**

Anteriori 275/ 35 ZR 20 10 J
Posteriori 315/ 35 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**

Velocità massima 340 km/h
0-100 km/h 2,9 sec
0-200 km/h 7,9 sec
100-0 km/h 32
Rapporto peso/potenza 1,9 kg/CV

• **Consumi ed emissioni**

Consumo ciclo combinato ECE + EUDC con sistema HELE 14,9 l/100 km
Emissioni ciclo combinato ECE + EUDC con sistema HELE 340 g/km



