



DAYTONA SP3: LA NUOVA 'ICONA' SI ISPIRA ALLE LEGGENDARIE VITTORIE DEGLI SPORT PROTOTIPI DI MARANELLO

- È stata presentata oggi la nuova Ferrari 'Icona' che si affianca alle Ferrari Monza SP1 e SP2
- La vettura, in versione 'Targa' ed edizione limitata, si ispira al mondo degli Sport Prototipi anni 60
- Il lancio ha avuto luogo presso l'autodromo internazionale del Mugello, nell'ambito delle Finali Mondiali Ferrari 2021

Scarperia e San Piero, 20 novembre 2021 – Alla 24 Ore di Daytona del 6 febbraio 1967 la Ferrari compì una delle maggiori imprese della sua storia sportiva, piazzando tre vetture sul podio della prima gara del Campionato Mondiale Sport Prototipi di quell'anno. La 330 P3/4, la 330 P4 e la 412 P che sfilarono in parata alla bandiera a scacchi in casa degli storici rivali della Ford rappresentavano altrettante evoluzioni della 330 P3, modello che il team guidato dall'ingegner Mauro Forghieri riuscì a migliorare nettamente in ciascuno dei tre fondamentali di ogni auto da corsa: motore, telaio e aerodinamica. La 330 P3/4 incarnava alla perfezione lo spirito degli Sport Prototipi anni 60, decennio che viene considerato l'epoca d'oro delle competizioni motoristiche a ruote coperte e che ancora oggi rappresenta un punto di riferimento per intere generazioni di ingegneri e designer.

Sin dal nome, la Daytona SP3 strizza l'occhio a quella leggendaria tripletta e sottolinea l'intento di rendere omaggio agli Sport Prototipi Ferrari che contribuirono a far entrare di diritto il marchio nella leggenda degli sport motoristici. La vettura in edizione limitata presentata oggi presso l'autodromo internazionale del Mugello nell'ambito delle Finali Mondiali Ferrari 2021 entra a far parte del segmento 'Icona' che già comprende le Ferrari Monza SP1 e SP2.

Il suo design si basa sull'armoniosa contrapposizione di contrasti: superfici plastiche e sensuali si alternano a linee decise che ricordano l'ingresso preponderante dell'aerodinamica nel design di auto da corsa del tempo come la 330 P4, la 350 Can-Am e la 512 S. Sempre dal mondo degli Sport Prototipi giunge la scelta forte di dotare la Daytona SP3 di una carrozzeria di tipo 'Targa' con tetto rigido rimovibile: la vettura dona così al pilota emozioni uniche e gli garantisce al contempo grande fruibilità.

Dal punto di vista tecnico la Daytona SP3 si ispira alla raffinatezza delle soluzioni ingegneristiche già adottate nelle auto da corsa anni 60; oggi come allora, infatti, la ricerca della prestazione è stata effettuata intervenendo sulle stesse tre aree. La vettura monta un motore V12 aspirato in posizione centrale-posteriore, architettura tipica delle vetture da competizione. Questa versione del propulsore termico più iconico della Casa di Maranello conta su 840 cv di potenza (dato che lo rende il più potente sinora prodotto da Ferrari), 697 Nm di coppia e un regime massimo di 9500 giri/min.

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.



Il telaio è realizzato in materiali compositi utilizzando tecnologie da Formula 1 che mancano sulle Ferrari stradali sin dalla LaFerrari, ultima supercar del Cavallino Rampante. Il sedile integrato nel telaio riduce il peso della vettura e pone il pilota in una posizione di guida simile a quella di un'auto da corsa.

Al pari delle vetture di ispirazione, infine, lo studio aerodinamico e stilistico è stato orientato alla massima efficienza tramite l'utilizzo esclusivo di soluzioni passive. Componenti inediti, quali i camini di estrazione sul fondo, rendono la Daytona SP3 la Ferrari priva di appendici attive più aerodinamicamente efficiente sinora prodotta. La sapiente integrazione di queste innovazioni tecniche permette alla Daytona SP3 di accelerare da 0 a 200 km/h in 7,4 s e da 0 a 100 in soli 2,85 s: prestazioni esaltanti, che unite all'impostazione estrema e al *sound* inebriante del V12 trasferiscono al pilota emozioni senza pari.

STILE

Pur ispirandosi al linguaggio stilistico delle auto da competizione degli anni 60, la Daytona SP3 possiede forme molto moderne e originali; la potenza plastica della vettura celebra infatti le suggestive volumetrie degli Sport Prototipi reinterprestandole in chiave contemporanea. Va da sé che un progetto così ambizioso ha richiesto al Chief Design Officer Flavio Manzoni e al team del Centro Stile Ferrari da lui guidato scelte stilistiche basate su una strategia attentamente ponderata.

ESTERNI

L'abitacolo dal parabrezza avvolgente della Daytona SP3 assume le sembianze di una cupola incastonata in una scultura sensuale i cui parafanghi, altrettanto sinuosi, emergono con decisione. L'equilibrio generale viene enfatizzato dall'aspetto monolitico delle volumetrie che comunicano l'abilità manifatturiera tipica della carrozzeria italiana. La sensazione è quella di trovarsi di fronte a un oggetto dove la fluidità delle masse si sposa con superfici più incisive al fine di creare quell'equilibrio estetico che da sempre ha caratterizzato la storia della Casa di Maranello.

I parafanghi levigati a doppia cresta rimandano alla plasticità di altre Ferrari Sport Prototipi come la 512 S o la 312 P. La forma degli archi ruota connota efficacemente la geometria della fiancata: quello anteriore risulta più strutturato e, non seguendo esattamente lo pneumatico, genera un forte legame tra ruota e cassa, mentre quello posteriore abbraccia la parte anteriore della ruota slanciandosi verso la coda, creando una forma muscolare e dando dinamicità alla vista di tre quarti.

Altro elemento chiave è la porta ad apertura alare che, grazie alla *air box* integrata, incanala l'aria verso i radiatori sulla fiancata; la sua forma scultorea è caratterizzata da una spalla pronunciata in cui è stata ricavata una presa d'aria che si lega otticamente al taglio verticale del parabrezza. La superficie della porta aiuta a gestire il flusso d'aria proveniente dal vano ruota. Tale trattamento delle superfici entra in relazione con quello di vetture come la 512 S, che hanno contribuito a creare i codici della Daytona SP3.

Gli specchietti retrovisori si trovano in posizione avanzata rispetto alle porte, in un altro forte richiamo agli Sport Prototipi degli anni 60. Questo posizionamento è stato scelto per garantire maggiore visibilità e ridurre l'impatto sul flusso d'aria diretto alle prese d'aria delle porte. La forma della calotta e del



supporto è stata perfezionata tramite apposite simulazioni CFD per assicurare che il flusso d'aria verso le prese d'aria non risultasse interrotto.

Ma è la vista di tre quarti posteriore a risultare maggiormente significativa, nonché quella da cui è possibile apprezzare pienamente la grande originalità della Daytona SP3: la porta si presenta come un volume sfaccettato che genera un diedro levigato in rilievo e, assieme al potente muscolo del parafrangente posteriore, genera una sciancratura inedita sulla fiancata. La porta estende la superficie del passaruota anteriore, creando un contraltare rispetto alla muscolarità del posteriore, producendo uno slittamento di volumi sulla fiancata e fornendo all'auto uno spiccato effetto *cab forward*. Tale architettura, propria di un'auto sportiva, è resa possibile dallo spostamento dei radiatori laterali.

L'anteriore della Daytona SP3 è dominato da due possenti parafrangenti suddivisi in una sezione esterna e una interna; quest'ultima si tuffa all'interno di un condotto d'aria sul cofano, aumentando la percezione volumetrica del parafrangente. La relazione tra la massa percepita della sezione esterna e la funzione aerodinamica di quella interna sottolinea il legame tra tecnica e stile che contraddistingue la vettura.

Il paraurti presenta una griglia centrale generosa, incorniciata da due piloni su cui spiccano lame orizzontali delimitate dal bordo esterno del paraurti. I gruppi ottici sono caratterizzati da una palpebra mobile che ricorda i tipici fari a scomparsa delle super sportive d'epoca, tema caro alla tradizione Ferrari che conferisce alla vettura uno sguardo aggressivo e minimalista. Due *bumperette*, riferimento ai *flick* aerodinamici della 330 P4 e di altri Sport Prototipi, emergono dal profilo esterno dei proiettori aumentando l'espressività del frontale.

Il posteriore evidenzia la potenza volumetrica del parafrangente grazie all'uso di un elemento a due sezioni ed è impreziosito da una tasca aerodinamica che ne aumenta l'effetto di tridimensionalità. L'abitacolo compatto e affusolato crea sul posteriore, insieme ai parafrangenti, una schiena possente su cui si trova un elemento dorsale che mette in mostra nella parte terminale il V12 aspirato, cuore pulsante di questa nuova Ferrari 'Icona'.

Una serie di lame orizzontali completa la struttura del posteriore; il volume monolitico leggero, radicale e strutturato risultante dona alla Daytona SP3 un look futuristico e caratterizzato da elementi tipici del DNA Ferrari. I gruppi ottici posteriori sono composti da una barra luminosa orizzontale disposta sotto lo spoiler e nascosti nella prima fila di lame. La coppia di scarichi si innesta nella parte alta del diffusore in posizione centrale, contribuendo al suo aspetto aggressivo e completando uno schema che tende ad allargare otticamente la vettura.

INTERNI

Anche per gli interni la Daytona SP3 trae ispirazione da Ferrari quali la 330 P3/P4, la 312 P e la 350 Can-Am. A partire dal telaio altamente performante è stato progettato un ambiente curato e raffinato, raggiungendo comfort e ricercatezza degne di una moderna Gran Turismo pur con un linguaggio minimalista. Degli Sport Prototipi si è mantenuta la filosofia di certi codici linguistici: la plancia, per esempio, è pura e funzionale, pur risultando pienamente moderna. I caratteristici materassini sellati



che fungevano da sedili e venivano applicati al telaio degli Sport Prototipi sono stati trasformati, ottenendo sedute moderne integrate nella scocca in continuità materica con i sellati circostanti.

Alcuni elementi esterni, tra cui il parabrezza, hanno influenzato positivamente l'architettura degli interni. In vista laterale, il taglio trasversale del tetto sull'innesto del parabrezza definisce un piano verticale che suddivide l'abitacolo in due, separando la zona funzionale dalle sedute. Tale architettura si presta a una doppia caratterizzazione, spiccatamente sportiva eppure molto elegante.

Gli interni della Daytona SP3 mirano a garantire a pilota e passeggero il massimo comfort usando stilemi caratteristici di un'auto da competizione. L'idea cardine è stata l'allargamento visivo dell'abitacolo attraverso la creazione di uno stacco netto tra la zona anteriore e quella delle sedute. I due sedili sono in continuità materica e prolungano i loro sellati sulle porte, ricreando la funzionalità tipica degli Sport Prototipi. Il medesimo prolungamento lo si apprezza, a porte aperte, sui brancardi.

Segue lo stesso principio la plancia, dove la struttura della Daytona SP3 ha permesso di estendere i sellati fino ai volettini abbracciando l'intera zona di collegamento con il parabrezza. La plancia, dal corpo molto sottile e asciutto, appare quasi flottante all'interno della finizione sellata. Il suo tema di stile si sviluppa su due livelli: il guscio superiore sellato, dall'aspetto plastico e levigato, è separato da quello inferiore tramite una linea netta di divisione materica e funzionale. Sotto questa linea si concentrano tutti i comandi tattili dell'interfaccia uomo-macchina (HMI).

I sedili integrati nel telaio possiedono un'ergonomia avvolgente, tipica di vetture ad alte prestazioni, ma si distinguono per la cura dei dettagli. Il collegamento materico tra i sedili e l'ampliamento del tema ai sellati adiacenti, così come alcuni effetti volumetrici, sono stati possibili grazie alla loro struttura fissa; il guidatore può comunque effettuare tutte le regolazioni necessarie tramite la pedaliera mobile. Il taglio netto tra la zona tecnica dell'abitacolo e quella delle sedute ha permesso di estendere la volumetria del sedile in battuta fino al pavimento. Anche i poggiatesta richiamano i sedili da competizione ma, mentre solitamente sono integrati nei monoscocca, nel caso della Daytona SP3 sono indipendenti. L'architettura a sedile fisso e pedaliera mobile ha permesso di ancorarli alla finizione posteriore.

Il design del pannello porta contribuisce all'allargamento visivo dell'abitacolo. Nella struttura in fibra di carbonio sono state inserite alcune zone sellate: il rivestimento in pelle sul pannello porta all'altezza delle spalle ne accentua l'effetto avvolgente e rafforza il legame con gli Sport Prototipi. Nella parte inferiore, invece, la superficie si comporta come un'estensione del sedile. Il tunnel è caratterizzato da una sciabola innestata sotto la finitura di collegamento tra i sedili, i cui elementi funzionali sono disposti alle sue estremità. Nella sua zona anteriore si trova il cancelletto reintrodotta in gamma a partire dalla SF90 Stradale, ma in questo caso il tema è interpretato in una versione a sbalzo, quasi sospeso rispetto ai volumi perimetrali. La struttura termina su un pilone centrale in fibra di carbonio che sembra sostenere l'intera plancia.

MOTOPROPULSORE

Per dotare la Daytona SP3 del motore V12 più emozionante sul mercato è stato utilizzato come base il propulsore della 812 Competizione ricollocato però in posizione centrale-posteriore per ottimizzarne il



layout di aspirazione e scarico, nonché l'efficienza fluidodinamica. Il risultato è il motore F140HC, il propulsore a combustione interna più potente sinora realizzato da Ferrari, in grado di erogare 840 cv, dotato inoltre di un'erogazione emozionante e del *sound* travolgente tipico dei V12 Ferrari.

Il motore adotta architettura a V di 65° e cilindrata di 6,5 l già viste sul propulsore F140HB della 812 Competizione, di cui recepisce tutte le migliorie. Tali sviluppi esaltano le prestazioni di un *powertrain* destinato a diventare il nuovo punto di riferimento della categoria grazie a un *sound* eccellente, ottenuto tramite interventi mirati ad aspirazione e scarico, e al cambio a doppia frizione e 7 marce la cui rapidità e fruibilità è stata incrementata tramite la messa a punto di strategie dedicate.

Il regime massimo di 9500 giri/min. e la curva di potenza sempre crescente regalano una sensazione di spinta inesauribile. Particolare attenzione è stata posta alla riduzione di peso e inerzia del propulsore tramite l'adozione di bielle in titanio, che garantiscono un alleggerimento del 40% rispetto all'acciaio, e l'utilizzo di un nuovo materiale per la realizzazione dei pistoni. Lo spinotto rivestito in Diamond-Like Carbon (DLC) consente di ridurre il coefficiente di attrito, a tutto vantaggio di prestazioni e consumi. La riequilibratura dell'albero motore ha portato a una riduzione di peso del 3% del componente.

L'apertura e chiusura delle valvole è garantita dalla tecnologia del dito a strisciamento, componente di derivazione Formula 1 finalizzato a ridurre la massa traslante e disporre di profili di alzata valvole più performanti. Il dito in acciaio, con rivestimento in DLC, trasmette il moto dalla camma anch'essa rivestita in DLC alla valvola, usando una punteria idraulica come perno.

Il sistema di aspirazione è stato completamente rivisto: collettore e polmone sono più compatti per ridurre la lunghezza dei condotti e ottenere potenza ad alti giri, mentre il riempimento della curva di coppia è garantito da un sistema di trombette a geometria variabile che modifica in modo continuo la lunghezza dell'insieme, adattandolo alle pulsazioni del motore per massimizzare il riempimento del cilindro. L'attuazione è governata dalla centralina del motore, la quale controlla continuamente l'escursione delle trombette in modo differente in ogni punto di funzionamento del motore.

Il sistema di fasatura variabile di aspirazione e scarico, unito all'ottimizzazione dei profili delle camme, realizza un inedito sistema di accordatura dei picchi di pressione, necessario per ottenere potenza ad alti giri senza sacrificare la coppia ai bassi e medi regimi: la sensazione è quella di una progressione continua e travolgente che trova il suo culmine nella potenza raggiunta al regime massimo di rotazione.

La gestione del sistema di iniezione diretta GDI a 350 bar è stata ulteriormente sviluppata: l'impianto è costituito da 2 pompe, 4 rail con sensori in grado di fornire feedback al sistema di controllo della pressione e dagli elettro-iniettori. La calibrazione di fasatura e quantità di benzina immessa a ogni iniezione, nonché l'aumento della pressione, hanno consentito di ridurre del 30% le emissioni inquinanti e la formazione di particolato rispetto al propulsore della 812 Superfast sul ciclo WLTC.

La gestione del sistema di accensione è demandata alla centralina di controllo a correnti di ionizzazione (ION 3.1) che pilota l'accensione della scintilla in modalità singola oppure *multispark*, quando cioè si



rendono necessarie accensioni multiple della miscela per garantire un'erogazione senza esitazioni. La centralina controlla inoltre la detonazione in camera di combustione per mantenere sempre il motore in condizioni di massima efficienza termodinamica, grazie a una sofisticata strategia di riconoscimento del livello di ottani (RON) della benzina introdotta nel serbatoio.

È stata sviluppata una nuova pompa dell'olio a cilindrata variabile che regola in modo continuo la pressione dell'olio: attraverso un'elettrovalvola è possibile variare la cilindrata della pompa in funzione di giri e carico, garantendo in ogni punto di funzionamento l'afflusso del solo olio necessario. Da sottolineare infine l'adozione di un olio motore meno viscoso e la permeabilizzazione di tutta la linea di recupero dello stesso, volta ad aumentarne l'efficienza.

ARCHITETTURA

Per far sì che il pilota della Daytona SP3 si senta un tutt'uno con la vettura, l'auto è stata progettata sfruttando appieno le conoscenze ergonomiche derivate dall'esperienza maturata in Formula 1 dalla Casa di Maranello. L'integrazione dei sedili nel telaio ha portato a una posizione di guida più bassa e distesa rispetto alle Ferrari di gamma, avvicinandosi a quella di una monoposto; ciò ha consentito di ridurre il peso e contenere l'altezza della vettura a 1142 mm, a tutto vantaggio della resistenza all'avanzamento. Grazie alla pedaliera regolabile il pilota può trovare la posizione più confortevole per le sue gambe.

Il volante comprende l'interfaccia uomo-macchina (HMI) già vista su SF90 Stradale, Ferrari Roma, SF90 Spider e 296 GTB che persegue la filosofia "mani sul volante, occhi sulla strada". I comandi tattili rendono possibile il controllo dell'80% delle funzioni della Daytona SP3 senza spostare le mani, mentre il display curvo da 16" ad alta risoluzione rende istantaneamente disponibili le informazioni utili alla guida.

Telaio e carrozzeria sono interamente in materiali compositi, tecnologia derivata dalla Formula 1 che consente di raggiungere un valore di massa e un rapporto tra rigidità strutturale e peso di assoluta eccellenza. Al fine di ridurre il peso, abbassare il baricentro e raggiungere un'architettura compatta, diversi componenti (come la struttura del sedile) sono stati integrati nel telaio.

Sono stati impiegati compositi di derivazione aeronautica, quali la fibra di carbonio T800 distesa a mano per la vasca, processo che assicura la presenza della quantità corretta di fibre per area. La fibra T1000 è utilizzata su portiere e brancardi, aree fondamentali per la protezione dell'abitacolo, poiché le sue caratteristiche di assorbimento la rendono ideale in caso di impatto laterale. Il Kevlar® è stato utilizzato nelle parti soggette a urti grazie alle sue proprietà di resistenza. La tecnica di cottura in autoclave riprende il processo utilizzato in Formula 1 con due fasi sottovuoto a 130 °C e 150 °C per eliminare ogni difetto di laminazione.

Lo sviluppo del nuovo pneumatico dedicato Pirelli Pzero Corsa è stato indirizzato all'ottimizzazione delle prestazioni, con un focus particolare sul bilanciamento tra asciutto e bagnato. Per quanto riguarda invece i sistemi di controllo elettronico di cui questa vettura è dotata, il sistema SSC (*Side Slip Control*) in versione 6.1 include il sistema FDE (*Ferrari Dynamic Enhancer*), volto al miglioramento delle



prestazioni in curva, per la prima volta su una Ferrari V12 a motore in posizione centrale-posteriore. Questo controllore della dinamica laterale, disponibile nelle posizioni 'CT-Off' e 'Race' del Manettino, agisce sulla pressione frenante per gestire l'angolo di imbardata nelle situazioni di guida al limite.

L'utilizzo di un'architettura centrale-posteriore, unitamente all'adozione del telaio in materiali compositi, ha consentito di ottimizzare la distribuzione tra gli assali concentrando le masse verso il baricentro. Tali scelte, unitamente agli interventi sul motore, forniscono alla Daytona SP3 numeri da primato in termini di rapporto peso/potenza, accelerazione 0-100 km/h e 0-200 km/h.

AERODINAMICA

L'obiettivo di realizzare la Ferrari ad aerodinamica esclusivamente passiva con il più alto valore di efficienza sinora raggiunto ha richiesto un attento lavoro di ottimizzazione del layout termico della Daytona SP3. La gestione dei flussi di raffreddamento è stata dunque affrontata in modo da definire un layout il più integrato possibile con il *concept* aerodinamico.

L'aumento prestazionale garantito dal motopropulsore F140HC comporta un aumento della potenza termica da smaltire e quindi un aggravio delle specifiche di raffreddamento dei liquidi motore. Per conservare intatte le opportunità di sviluppo aerodinamico dell'avantreno, ci si è concentrati sull'aumento dell'efficienza di *cooling*. Gli sviluppi hanno interessato la cappa di aspirazione, l'apertura di evacuazione sul fondo vettura e la bocca di ingresso del convogliatore, ottimizzate per evitare di aumentare eccessivamente le dimensioni dei radiatori anteriori.

Particolare cura è stata dedicata allo sviluppo delle fiancate, che hanno beneficiato dell'inedito layout delle masse radianti spostate verso il centro della vettura. Questa disposizione ha posto le basi per l'integrazione dei convogliatori laterali nelle porte: una soluzione inedita che ha permesso di realizzare le bocche di ingresso dei radiatori in posizione molto avanzata. Grazie a ciò, è stato possibile sfruttare il volume del parafrangente per generare la corretta sezione di imbocco dei convogliatori e captare un flusso fresco, nonché altamente efficiente, per il raffreddamento dei radiatori olio.

L'alto livello di integrazione delle diverse funzioni in un unico elemento caratterizzante è evidente nella dorsale sul cofango che integra la presa di aspirazione motore e genera le aperture necessarie per lo smaltimento calore del vano motore. Il posizionamento della presa di aspirazione alla base della dorsale minimizza il percorso dell'aria verso il filtro. L'integrazione flottante della dorsale nel cofango genera inoltre una coppia di slot longitudinali che smaltiscono calore e catturano aria fresca grazie all'interazione con le aperture ricavate tra le lame del paraurti.

La definizione del layout termico ha creato spazi che la ricerca aerodinamica ha sfruttato per massimizzarne l'efficienza. Tale risultato è stato perseguito focalizzandosi sul perfezionamento dell'integrazione tra volumi e superfici di carrozzeria e sull'introduzione di nuovi concetti sul fondo vettura che funzionassero in sinergia con essi, senza ricorrere a dispositivi attivi.

Sull'anteriore risalta la perfetta armonia tra forma e funzionalità. Esternamente all'apertura centrale che rifornisce di aria fresca il radiatore motore sono ricavate le prese per il raffreddamento dei freni



e gli ingressi che, collegati alle uscite laterali poste sul cofano, creano due soffiaggi che contribuiscono alla generazione di carico anteriore. Sotto il proiettore è stato integrato un vero e proprio *flick* aerodinamico che grazie alla sua geometria a sbalzo incrementa il carico verticale. In perfetta continuità di volumi, la cascata di alette del paraurti guida il flusso all'interno del passaruota creando un soffiaggio che permette di ridurre la resistenza grazie al riallineamento del flusso in fiancata e al contenimento della turbolenza generata dalle ruote.

Il soffiaggio integrato nel paraurti anteriore non è l'unico elemento che gestisce i flussi in fiancata minimizzando il *drag*; a esso si uniscono i cerchi con disegno asimmetrico e la sponda verticale della fiancata. Il profilo dei cerchi è infatti in grado di aumentare l'estrazione di flusso dal vano ruota e di riallineare i flussi a quelli che scorrono lungo la fiancata. L'ampia superficie a sponda laterale di quest'ultima fornisce un appoggio utile al flusso per rimanere aderente alla vettura e ridurre la dimensione trasversale della scia e con essa il *drag*. La fiancata nasconde inoltre un vero e proprio canale aerodinamico che dal vano ruota sfocia a monte della ruota posteriore, grazie a cui è stata aumentata l'estrazione di aria dal fondo con un beneficio sia di carico verticale sia di resistenza.

Gli sviluppi introdotti sul sottoscocca sono stati concepiti con lo scopo di massimizzare la prestazione dell'intero fondo vettura grazie a una serie di *device* dedicati alla generazione di vorticità localizzata. In primo luogo, la minimizzazione dell'altezza da terra del fondo anteriore ha permesso di avvicinare il picco di aspirazione al fondo stradale esasperando il funzionamento dei dispositivi che sfruttano l'effetto suolo. Tra questi spiccano le due coppie di profili arcuati installati davanti alle ruote anteriori che sfruttano l'incidenza relativa rispetto al flusso per generare vortici che, interagendo con il fondo e la ruota anteriore, garantiscono un aumento del carico verticale e una riduzione della resistenza.

I restanti *vortex generator* sono stati ulteriormente ottimizzati e posizionati in modo da realizzare una sigillatura virtuale del fondo anteriore. Quello più esterno, installato al limite del telaio, opera come un *bargeboard* delle monoposto di Formula 1: la vorticità introdotta scherma il fondo dall'effetto della scia della ruota anteriore, riducendo la contaminazione del flusso efficiente elaborato dalla parte centrale del fondo stesso.

Il più importante lavoro di sviluppo dal punto di vista della *downforce* ha riguardato lo spoiler posteriore. Per ripartire correttamente il carico aerodinamico tra avantreno e retrotreno sono state sfruttate appieno le opportunità create dal riposizionamento dell'aspirazione motore e dalla riprogettazione del fanale, che hanno permesso di estendere lo spoiler fino ad abbracciare tutta la larghezza della vettura. La superficie dello spoiler è stata estesa il più possibile non solo in direzione trasversale ma anche verso il posteriore, accorgimento utile a incrementare il carico verticale senza penalizzare la resistenza all'avanzamento.

La soluzione più innovativa, nonché caratteristica peculiare della vettura, è installata sul fondo posteriore: sono i camini da fondo che, tramite un condotto a sviluppo verticale, mettono in comunicazione il sottoscocca con due feritoie integrate nei parafranghi. Grazie alla naturale aspirazione generata dall'accentuata curvatura, esse massimizzano la portata d'aria nei condotti e creano un



collegamento fluidodinamico tra i due flussi che interessano la parte superiore e inferiore della vettura. Il beneficio aerodinamico è triplice: in primis, la riduzione del bloccaggio verso il fondo permette di migliorare la *performance* anteriore e spostare il bilanciamento aerodinamico verso l'avantreno a tutto vantaggio dell'ingresso in curva. In secondo luogo l'accelerazione locale del flusso dovuta alla geometria degli ingressi nel sottoscocca genera una forte aspirazione che migliora il carico aerodinamico al posteriore. Infine, si ha un miglioramento del funzionamento dello spoiler posteriore che beneficia dell'extra portata garantita dalle feritoie sui parafranghi.

A completare lo sviluppo aerodinamico della Daytona SP3 l'espansione del diffusore posteriore è stata incrementata in direzione tanto verticale quanto trasversale grazie all'installazione dei terminali di scarico in posizione centrale rialzata. Nella parte centrale lo spazio ricavato è stato sfruttato per inserire una soluzione simile a un doppio diffusore. Questa infatti realizza l'espansione del flusso su due livelli distinti e caratterizza fortemente il design del posteriore creando un ponte centrale che sembra flottante nel volume. Il concetto sfrutta l'elevata energia della parte centrale del flusso per convogliare in modo efficace l'aria sia internamente che esternamente al bridge centrale. In questo modo la parte di flusso che passa esternamente al canale centrale energizza quella che passa internamente autoesaltando il funzionamento dell'intero diffusore.

La Daytona SP3 è caratterizzata da un parabrezza a bolla che estende il cristallo fino al tetto rimovibile. Nella guarnizione superiore è integrato un *nolder* che dirige il flusso verso la zona soprastante la testa degli occupanti quando l'auto è a tetto aperto. Nella parte centrale della zona retrostante le teste degli occupanti, un ribassamento della carrozzeria riduce le possibilità di rientro della scia nella zona centrale del tunnel. Il flusso d'aria sulla parte posteriore dei finestrini viene convogliato dal pannello posteriore dietro il poggiatesta verso un'apertura con incavo centrale protetta dal *windstop*, in modo che venga sfogato in una zona separata dall'abitacolo.

FERRARI ICONA

Il segmento 'Icona' della gamma Ferrari nasce nel 2018 con le Ferrari Monza SP1 e SP2, vetture ispirate alle barchette da competizione degli anni 50 che, con le loro vittorie nei campionati Sport Prototipi, contribuirono a far entrare il marchio nella leggenda degli sport motoristici. Questa linea celebra la storia Ferrari basandosi su un design ispirato allo stile senza tempo delle più rappresentative vetture della Casa di Maranello, ma fortemente reinterpretato in chiave contemporanea, nonché sull'uso dei più innovativi materiali e tecnologie oggi a disposizione.

Il concetto di ispirazione a un periodo storico, elemento fondante di ogni 'Icona', non vuole essere una mera riproposizione di stili passati, quanto piuttosto la volontà di distillare l'essenza di un'epoca utilizzandola come base di partenza per creare concetti nuovi, aventi il potenziale per diventare essi stessi iconici per le future generazioni. Le 'Icona' sono caratterizzate da soluzioni esclusive, diverse da quelle utilizzate nel resto della gamma, e sono destinate solo ai migliori clienti e collezionisti Ferrari, fieri ambasciatori del marchio con il Cavallino Rampante.



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 Daytona SP3. 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 B-roll della vettura da www.media.ferrari.com

Ufficio Stampa Ferrari

media@ferrari.com

www.ferrari.com



DAYTONA SP3 – SCHEDA TECNICA

MOTOPROPULSORE

Tipo	V12 - 65°
Cilindrata totale	6496 cm ³
Alesaggio e corsa	94 mm x 78 mm
Potenza massima*	618 kW (840 cv) a 9250 giri/min.
Coppia massima*	697 Nm a 7250 giri/min.
Regime massimo	9500 giri/min.
Rapporto di compressione	13,6:1

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza	4686 mm
Larghezza	2050 mm
Altezza	1142 mm
Passo	2651 mm
Carreggiata anteriore	1692 mm
Carreggiata posteriore	1631 mm
Peso a secco**	1485 kg
Rapporto peso a secco/potenza**	1,77 kg/cv
Distribuzione dei pesi	44% ant. / 56% post.
Capacità serbatoio	86 litri

PNEUMATICI E CERCHI

Anteriore	265/30 ZR 20 J9.0
Posteriore	345/30 ZR 21 J12.5

FRENI

Anteriore	398 x 223 x 36 mm
Posteriore	380 x 253 x 34 mm

TRASMISSIONE E CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 7 rapporti

CONTROLLI ELETTRONICI

ESC; ABS prestazionale/EBD; F1-Trac; e-Diff 3.0; SCM-Frs; SSC (*Side Slip Control*) 6.1

PRESTAZIONI

Velocità massima	>340 km/h
0-100 km/h	2,85 s
0-200 km/h	7,4 s

CONSUMO ED EMISSIONI CO₂

In corso di omologazione

* Potenza motore espressa in kW secondo il Sistema Internazionale di Unità di Misura (SI) e in cv. Con benzina a 98 ottani e compresi 5 cv di sovralimentazione dinamica

** Allestimento con contenuti di alleggerimento opzionali