



812 COMPETIZIONE E 812 COMPETIZIONE A: LE DUE ANIME DEL DNA *RACING* FERRARI

- È stata presentata oggi la nuova V12 Ferrari in versione speciale basata sulla 812 Superfast
- L'evento di lancio dinamico si è svolto in diretta sui canali social Ferrari
- Alla 812 Competizione si affianca l'esclusiva 812 Competizione A in versione 'Targa'
- La presentazione ha avuto luogo nella nuova sede del dipartimento Attività Sportive GT sul Circuito di Fiorano

Maranello, 5 maggio 2021 – È stata presentata oggi a stampa, clienti e fan di tutto il mondo la 812 Competizione, nuova versione speciale Ferrari in edizione limitata che si basa sulla 812 Superfast. Nel corso dell'evento, trasmesso in diretta sui canali social della Casa di Maranello, è stata svelata anche la 812 Competizione A: questa suggestiva spider 'Targa', anch'essa in serie limitata, è un omaggio alla gloriosa tradizione delle scoperte del Cavallino Rampante.

La presentazione ha avuto luogo in una cornice d'eccezione, la sede del dipartimento Attività Sportive GT recentemente inaugurata che si affaccia sul circuito di Fiorano, per rinsaldare il legame inscindibile che esiste fra le auto stradali della Casa di Maranello e il suo ineguagliabile DNA *racing*, creato in oltre settant'anni di vittorie sulle piste di tutto il mondo.

Il lancio si è aperto con alcuni giri di pista della 812 Competizione che hanno permesso di godere appieno delle forme della vettura in un contesto dinamico e prestazionale, nonché di ascoltare l'inconfondibile rombo del V12 aspirato Ferrari. Al termine Enrico Galliera, Chief Marketing & Commercial Officer di Ferrari, ha presentato la vettura e ha successivamente svelato le forme della 812 Competizione A.

Questa coppia di vetture, dedicate a un ristretto gruppo di collezionisti e puristi della più nobile tradizione Ferrari, punta alle massime prestazioni senza lasciare spazio a compromessi. Gli innovativi concetti tecnologici applicati a motore, dinamica veicolo e aerodinamica hanno permesso di raggiungere nuove vette prestazionali.

Sulla 812 Competizione e la 812 Competizione A il pilota, sia su strada che in pista, diventa un tutt'uno con la vettura, che garantisce reattività immediata ai comandi e controllo assoluto anche nelle manovre più complesse. Il divertimento di guida è sempre ai massimi livelli grazie anche al contributo di una novità assoluta quali il sistema a quattro ruote sterzanti indipendenti, che le conferiscono agilità e precisione in curva di assoluto livello.

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.



MOTOPROPULSORE

812 Competizione e 812 Competizione A montano il V12 più emozionante del panorama automobilistico mondiale, derivato dal pluripremiato propulsore della 812 Superfast. Il risultato è un motore aspirato da 830 cv che affianca all'impressionante potenza un'erogazione esaltante e il sound che i puristi dei dodici cilindri di Maranello ben conoscono. Per aumentare la potenza del motore da 6500 cm³ della 812 Superfast e raggiungere un'estensione del campo di giri record sono state riprogettate svariate aree del propulsore, è stata ottimizzata la fluidodinamica dei suoi sistemi di aspirazione e combustione e sono stati ridotti gli attriti interni.

Il regime massimo, ora pari a 9500 giri/min., regala insieme all'erogazione di coppia sempre crescente una sensazione di spinta progressiva e inesauribile, risultato che prende le mosse dalla riprogettazione di componenti chiave del motore tra cui bielle, pistoni, albero motore e sistema di distribuzione. Le bielle in titanio riducono del 40% il peso rispetto all'acciaio a parità di resistenza meccanica; i nuovi spinotti rivestiti in *diamond-like carbon* (DLC) riducono invece il coefficiente di attrito (e di conseguenza l'usura) a tutto vantaggio di prestazioni e consumi. Tali interventi si uniscono a una nuova equilibratura dell'albero motore, alleggerito del 3% rispetto alla versione precedente.

Le migliorie più rilevanti, tuttavia, riguardano distribuzione e teste cilindri: le camme rivestite in DLC azionano ora le valvole grazie alla tecnologia a dito a strisciamento in acciaio e DLC, derivata dall'esperienza in F1 e sviluppata appositamente al fine di disporre di profili di alzata più performanti.

Al fine di far respirare il motore lungo tutto il campo di giri è stato rivisto l'impianto di aspirazione: collettore e polmone sono più compatti, il che porta ad accorciare i condotti e a erogare così più potenza agli alti regimi, mentre il riempimento della curva di coppia è garantito da un sistema a geometria variabile che modifica in modo continuo la lunghezza dell'assieme, adattandola alle pulsazioni del motore per massimizzare il riempimento dinamico dei cilindri. Il propulsore offre così una progressione rapidissima e continua, senza interruzioni fino al regime massimo di rotazione.

Per ridurre attriti e perdite meccaniche, migliorando così il rendimento meccanico del motore, i tecnici hanno sviluppato una nuova pompa dell'olio a cilindrata variabile che regola in modo continuo la pressione dell'olio su tutto il campo di funzionamento del propulsore. Da sottolineare inoltre l'adozione di un olio motore meno viscoso di quello adottato sui V12 precedenti (Shell Helix 5W40) e l'aumento della portata dell'intera linea di recupero dell'olio.

Le strategie di gestione del sistema di iniezione diretta sono state ulteriormente sviluppate per rimanere al passo con i requisiti sempre più stringenti in termini di emissioni. La calibrazione di fasatura e quantità di carburante per iniezione, nonché l'aumento della pressione di iniezione, hanno ridotto emissioni e generazione di particolato soprattutto a motore freddo.

La gestione del sistema di accensione è demandata a una centralina di controllo a correnti di ionizzazione in grado di pilotare l'accensione della scintilla in modalità singola o *multispark*, a vantaggio di un'erogazione di coppia pulita e flessibile. La centralina comanda inoltre la detonazione al fine di



raggiungere la massima efficienza termodinamica, anche grazie a una sofisticata strategia di riconoscimento del numero di ottano del carburante attualmente in uso.

Per mantenere l'elevatissimo standard acustico del motore cui i possessori di V12 Ferrari sono abituati e, al contempo, introdurre nello scarico il GPF (filtro anti-particolato) che permette di rispettare le più recenti normative sugli inquinanti, i tecnici hanno introdotto un terminale di scarico assolutamente inedito che ha permesso di recuperare i contenuti in medio-alta frequenza smorzati dal GPF.

Al fine di garantire eccellenza acustica, prestazionale ed estetica i terminali di scarico sono a vista, per sottolineare la loro funzione e la natura *racing* della vettura senza trascurare l'eleganza propria di ogni Ferrari. Si è lavorato poi sulla linea ad aspirazione introducendo una seconda coppia di risonatori che esalta precise frequenze e gli ordini più nobili del motore, per una simbiosi totale tra il sound di scarico e quello del sistema di aspirazione.

812 Competizione e 812 Competizione A, che montano un cambio a 7 marce e doppia frizione, portano all'estremo le prestazioni di questa soluzione assicurando feeling di cambiata inediti per un V12. La ricalibrazione delle strategie di controllo ha ridotto del 5% del tempo di cambiata; pur mantenendo la rapportatura della 812 Superfast, le versioni speciali oggi presentate vantano un pettine di cambiata ancor più sportivo grazie agli ulteriori 500 giri/min. garantiti dal nuovo V12.

Il potenziamento delle prestazioni si affianca a un'ulteriore passo avanti in materia di contenimento delle emissioni grazie all'evoluzione del sistema HELE, che abilita lo *Start&Stop on-the-move* nonché alcune mappature orientate alla riduzione delle emissioni confermando tuttavia, anche ai bassi regimi, il tipico *sound* del V12 Ferrari. Disattivando tale sistema si attivano invece le mappature orientate alla guida prestazionale, con cambi marcia fulminei e volti alla massima sportività.

L'impianto di raffreddamento è stato adattato ai 30 cv in più da dissipare, introducendo per la prima volta su un V12 Ferrari un convogliatore di aspirazione a camera unica che massimizza la quantità di aria inviata ai radiatori. È stato inoltre migliorato il circuito del liquido refrigerante, per un aumento del 10% dell'efficienza rispetto alla 812 Superfast. Il convogliatore è stato infine ottimizzato allo scopo di affinare la fluidodinamica del condotto di aspirazione, minimizzando così le perdite di carico in linea.

Infine, la riprogettazione del serbatoio dell'olio motore supporta la maggiore portata (fino a +30%) del propulsore e consente di far fronte alle maggiori accelerazioni laterali e longitudinali della vettura. Grazie all'ottimizzazione di volumi e camere interne, il nuovo serbatoio permette di risparmiare oltre 1 kg di olio rispetto alla 812 Superfast, rendendo 812 Competizione e 812 Competizione A le V12 Ferrari che richiedono meno olio della gamma attuale. Ciò aiuta altresì la riduzione di peso in ordine di marcia delle vetture.



AERODINAMICA

L'incremento di potenza erogata e regime massimo della 812 Competizione comporta un aumento della potenza termica, con conseguente aggravio dei requisiti di raffreddamento. La gestione dei flussi è stata resa ancor più efficiente, senza aumentare dimensioni e peso delle masse radianti.

Mentre nella 812 Superfast le prese d'aria di aspirazione occupano parte della bocca centrale, per la 812 Competizione è stata scelta una soluzione integrata nel convogliatore. Tale layout lascia un maggior spazio di espansione laterale al convogliatore stesso – fino al limite del telaio – riducendo inoltre peso e perdite di carico del flusso destinato alla camera di combustione, a beneficio delle prestazioni.

L'evacuazione dell'aria calda in uscita dal radiatore è stata migliorata sfruttando le aperture sul cofano motore in corrispondenza degli intagli della lama centrale e delle branchie nel parafango. Queste zone, particolarmente efficienti dal punto di vista termico, hanno permesso ai tecnici di ottimizzare e ridurre le aperture sul fondo a tutto vantaggio dell'aerodinamica anteriore. L'aumento totale di efficienza di raffreddamento dei liquidi motore raggiunge così il 10%.

La forma degli sfoghi motore su entrambi i lati della lama mira a garantire una corretta gestione dei flussi sulla 812 Competizione A anche a tetto aperto: le linee di flusso caldo vengono allontanate dall'abitacolo per scorrere invece sulla fiancata, fino a fondersi con la scia dell'auto.

La maggior velocità in curva richiede un pari aumento di potenza frenante: il raffreddamento dei freni è fondamentale per non accettare compromessi su generazione di carico anteriore o peso dell'impianto frenante. Il sistema, riprogettato rispetto alla 812 Superfast, ruota attorno alla pinza anteriore 'Aero' con ingresso aria integrato già vista sulla SF90 Stradale.

Pinze e pastiglie vengono rinfrescate convogliando l'aria incamerata dall'apertura laterale del paraurti verso la presa d'aria integrata che distribuisce il flusso ai componenti. Il sistema è tanto più efficace quanto più efficiente è il percorso dell'aria verso la parte della pinza posizionata posteriormente nel gruppo ruota, il che ha portato a ottimizzare completamente il layout della sospensione anteriore.

Si è così ottenuta una riduzione di temperatura dell'olio freni (circa -30° C a parità di sollecitazioni rispetto alla 812 Superfast), garantendo costanza di frenata e *feeling* pedale anche in pista. L'eliminazione di deviatori di flusso e manina di raffreddamento ha alleggerito l'auto di 1,8 kg, compensando in tal modo il pari aumento di peso dovuto all'adozione della pinza 'Aero'.

Le due bocche laterali in fibra di carbonio a sezione quadrata sull'anteriore delimitano l'area che raffredda fluidi motore e abitacolo; il condotto, che si dirama tra raffreddamento freni e doppio *air curtain*, canalizza il flusso energetico ai lati del paraurti per ripulire la turbolenza generata dalla zona esterna del battistrada dello pneumatico, aumentando il carico anteriore dell'angolo del paraurti.

Sull'anteriore, le prese d'aria esterne sono avvolte dalla parte laterale del paraurti che si allunga in avanti definendo la forma dello *splitter*. Due aperture nella parte superiore e posteriore del passaruota



riducono la contropressione rendendo il fondo più efficiente. La turbolenza viene espulsa dalla presa dietro la lama del cofano e da quella sul parafrangente.

Nello sviluppo del fondo anteriore è stata decisiva l'opera di ottimizzazione svolta sulla gestione termica. Le evacuazioni su cofano e parafrangente anteriore hanno portato a ottimizzare le aperture dedicate allo smaltimento dell'aria dei radiatori nella zona centrale del fondo. Ciò si è tradotto in una riduzione dell'area interessata da aperture dannose per la generazione di carico verticale, ottenendo più carico all'anteriore e un maggior contenuto energetico del flusso sul posteriore.

Le modifiche all'impianto frenante hanno consentito ai tecnici di riprogettare il fondo anteriore ed estenderlo all'interno dell'arco del passaruota. Tale configurazione, che ha liberato spazio attorno al fondo della leva sospensione anteriore, ha permesso di estendere la superficie di generazione di carico verticale e di inserire un innovativo generatore di vortici laterale a 'S', studiato in galleria del vento per migliorare l'espansione laterale del vortice e creare sinergia con il diffusore anteriore. Anche quest'ultimo è stato ottimizzato: ora genera più carico rispetto alla 812 Superfast e migliora il raffreddamento della pinza. Tali soluzioni hanno segnato un notevole incremento prestazionale: l'ottimizzazione degli sfoghi aria fornisce un +30% di carico anteriore, mentre il nuovo generatore di vortici concorre per un ulteriore 40%.

Il diffusore anteriore, come sulla 812 Superfast, ospita un portello mobile ad azionamento passivo che si apre quando la vettura supera i 250 km/h. La sua rotazione determina una riduzione di resistenza che permette alla vettura di esprimere la massima velocità in rettilineo.

Il retrotreno della 812 Competizione incorpora svariate soluzioni tecniche innovative che riguardano layout di scarico, geometria del diffusore, volumetria dello spoiler, disegno del lunotto brevettato e del paraurti. Il diffusore posteriore, con il suo sviluppo a piena larghezza, garantisce la massima espansione orizzontale al flusso del sottoscocca e segna una forte discontinuità rispetto alla 812 Superfast.

Silenziatori e parte terminale dello scarico sono stati totalmente riprogettati: dai classici due codini circolari su entrambi i lati del paraurti si è passati a uno singolo dall'inedita forma rettangolare. Ciò ha avuto il duplice effetto di massimizzare il volume dedicato all'espansione del diffusore posteriore e riproporre una soluzione tipica delle Formula 1 degli anni '10 (l'interazione aerodinamica degli scarichi con il campo del diffusore). In tale configurazione, il flusso caldo dei gas combusti interagisce con le pinne esterne curve del diffusore generando vorticità extra in corrispondenza del bordo d'uscita delle pinne stesse, che energizza il flusso "freddo" del diffusore e garantisce maggior carico verticale.

Nel complesso, lo sviluppo del diffusore posteriore ha portato un aumento del carico verticale posteriore pari al 25% del totale rispetto alla 812 Superfast, che raggiunge il 35% se si considera anche il soffiaggio degli scarichi. Il fondo posteriore conta invece per un 10% di aumento del carico posteriore.

Lo sviluppo aerodinamico delle forme del diffusore consente di estendere trasversalmente le zone della vettura dedicate alla generazione di carico. Lo *spoiler* è più alto rispetto a quello della 812



Superfast e si estende per quasi tutta la larghezza della vettura; è inoltre in perfetta sinergia aerodinamica con il diffusore per garantire il massimo carico verticale esprimibile sull'asse posteriore. Anche il lavoro sulla volta dei parafanghi va a vantaggio della performance aerodinamica: il volume è ora scavato e genera un canale aerodinamico tra fiancata e spoiler che viene investito da un flusso altamente energetico.

A focalizzare l'attenzione è però il lunotto, completamente chiuso per la prima volta su una vettura di serie. Ciò ha fornito ai tecnici la possibilità di esplorare soluzioni inedite e di dotarlo di tre coppie di elementi profilati, che protrudono dalla superficie agendo come generatori di vortici. Sin dalla LaFerrari, tali elementi sono stati utilizzati per massimizzare il carico verticale generato dal fondo piatto; la loro applicazione sulla 812 Competizione è invece funzionale a creare distorsioni nel flusso che ridistribuiscono il campo di pressione del retrotreno.

I generatori di vortici, protetti da brevetto, esaltano quindi il sistema *spoiler* posteriore-diffusore creando zone di forte gradiente di pressione nel flusso soprastante il lunotto e generando vorticità trasversale. Grazie a tale soluzione, parte del flusso viene deviata verso i lati dello spoiler per una maggiore generazione di carico verticale di cui beneficia anche l'efficacia del diffusore. Tali elementi assicurano il 10% dell'aumento totale di carico posteriore rispetto alla 812 Superfast.

Evidenti, infine, i tre graffi che segnano il lato del paraurti nella zona retrostante la ruota posteriore, i quali – oltre a richiamare la F12 TdF – nascondono un sistema di *flick* aerodinamici. A causa della zona di bassa pressione creata dalla scia della vettura, parte del flusso a valle della ruota posteriore che tende naturalmente a richiudersi verso il centro entra nel paraurti tramite le feritoie orizzontali e viene diretto verso l'alto dai *flick*, aumentando il carico verticale posteriore.

Nella 812 Competizione A, per compensare la rimozione dei generatori di vortici è stato introdotto un elemento a *bridge* tra i *flying buttress*. Grazie a un'attenta ottimizzazione è stato possibile deviare il flusso indirizzandolo efficacemente verso lo *spoiler* posteriore, riequilibrando così il carico rispetto alla 812 Competizione. La presenza di tale *bridge* ha permesso di ridurre l'aumento di resistenza, fisiologico in una 'Targa': ha infatti un comportamento aerodinamico del tutto analogo a quello di un'ala, per cui la sovrappressione risultante crea un campo di pressione positiva che riduce la forza frenante altrimenti presente nella zona a valle del lunotto.

Il comfort dei passeggeri in configurazione aperta è garantito dall'introduzione di un deviatore integrato sulla traversa parabrezza che devia verso l'alto il flusso incidente ed energetico, estendendo così la bolla che avvolge l'abitacolo ed evitando fastidiose sovrappressioni nella zona dietro le teste dei passeggeri.

Sono state create due aperture tra i *flying buttress* per gestire il flusso in entrata dal laterale e obbligarlo a seguire un percorso fisso, elemento cardine per ridurre le pressioni interne all'abitacolo e l'instabilità del flusso stesso. Il risultato di tale strategia è duplice: al miglioramento del comfort si aggiunge un aumento di efficienza aerodinamica, anche a tetto aperto.



DINAMICA VEICOLO

La strategia prestazionale della 812 Competizione ha avuto come linee guida l'incremento assoluto delle prestazioni, il miglioramento del piacere di guida in dinamica laterale e il focus specifico sulle caratteristiche di *handling* proprie di una versione speciale.

Molti sono i componenti e i contenuti innovativi che debuttano sulla 812 Competizione e che hanno permesso di raggiungere i target prestazionali dinamici, in particolare la prima applicazione del sistema a quattro ruote sterzanti indipendenti, l'evoluzione del sistema *Side Slip Control* (SSC) ora in versione 7.0 e lo sviluppo di un nuovo pneumatico Michelin Cup2R specifico per questa vettura.

L'asse posteriore indipendente è dotato di un nuovo sistema di gestione elettronica che permette all'attuatore destro e sinistro di muoversi separatamente. Tale evoluzione apporta un notevole incremento prestazionale, legato a un controllo puntuale della posizione richiesta a ogni attuatore e a tempi di risposta inferiori.

Tale sistema enfatizza la reazione dell'asse anteriore ai comandi, restituisce intatta la sensazione di aderenza e di pronta risposta agli input dell'asse posteriore e gestisce più efficacemente la risposta laterale del veicolo in funzione della frequenza di attuazione dell'angolo volante.

Questa nuova soluzione ha portato all'evoluzione del sistema SSC che accorpa i controllori sviluppati internamente, fornendo loro un linguaggio comune e integrando le azioni di ogni sistema a vantaggio della loro efficacia. Il *Side Slip Control* 7.0 comanda il differenziale elettronico (E-diff 3.0); il controllo di trazione (F1-Trac); il controllo delle sospensioni magnetoreologiche (SCM-Frs); il controllo della pressione frenante in situazioni di guida al limite (FDE) disponibile nelle posizioni 'Race' e 'CT-Off' del Manettino; e il Passo Corto Virtuale (PCV) 3.0 che integra servosterzo anteriore e asse posteriore elettronico a ruote sterzanti indipendenti.

Particolare attenzione è stata rivolta all'alleggerimento della vettura (-38 kg rispetto alla 812 Superfast). Le principali aree coinvolte da tale attività sono motopropulsore, meccanica e carrozzeria. Negli esterni è stata impiegata estensivamente la fibra di carbonio, in particolare su paraurti anteriore e posteriore, spoiler posteriore e prese aria.

I contributi del motore all'alleggerimento dell'auto vengono dall'uso di bielle in titanio, dall'albero motore più leggero e dalla batteria da 12V a litio. Grande attenzione è stata impiegata alla progettazione degli interni utilizzando finiture in carbonio, tessuti tecnici e limitando i materiali insonorizzanti. Sono inoltre stati introdotti cerchi forgiati *racing* in lega leggera di alluminio e colonnette di fissaggio in titanio.

Per la prima volta su una Ferrari V12 sono disponibili cerchi interamente in fibra di carbonio che riducono il peso di 3,7 kg rispetto a quelli in lega leggera della 812 Superfast. La parte interna di canale e razze è ricoperta da uno strato di vernice di derivazione aerospaziale che riflette e dissipa efficacemente il calore prodotto dai freni, per garantire prestazioni costanti anche in pista.



STILE

ESTERNI

La 812 Competizione è un'auto dalla forte personalità, nettamente distinta da quella della 812 Superfast per proporzioni ed equilibrio formale. Le modifiche tecniche apportate hanno permesso al Centro Stile di dare una nuova connotazione alla vettura tramite temi che ne valorizzano impostazione architettonica, forme scultoree e inclinazione sportiva.

Tra gli elementi distintivi della 812 Competizione spicca il cofano anteriore con intaglio trasversale in cui si inserisce la lama in fibra di carbonio. Questa soluzione ha permesso di dissimulare gli sfoghi d'aria del vano motore, aumentandone la superficie attiva. Rispetto ai *louver* propri di alcune sportive Ferrari, l'elemento trasversale rende il cofano più pulito e plastico in una sorta di reinterpretazione del concetto di livrea a fascia trasversale sul cofano anteriore che decora alcune Ferrari storiche da competizione.

La nuova aerodinamica anteriore ha conferito alla vettura un carattere più aggressivo, conformemente al suo status di versione speciale in serie limitata. Il frontale mostra tutta la potenza della vettura grazie a una bocca molto ampia che accoglie le prese laterali dei freni, elementi a sbalzo di grande impatto. Lo *splitter* in fibra di carbonio contribuisce a sottolineare l'effetto di larghezza e tenuta di strada che caratterizza l'auto.

L'elemento più peculiare dell'estetica della 812 Competizione è la sostituzione del lunotto in vetro con una struttura monolitica in alluminio i cui tagli a sciabola aumentano l'efficienza aerodinamica producendo un effetto a dorsale continua che ne enfatizza la forma scultorea. Vista insieme alla lama in fibra di carbonio sull'anteriore, tale soluzione altera la percezione del volume della vettura: l'auto appare infatti più compatta rispetto alla 812 Superfast, accentuandone l'effetto *fastback*. L'assenza del lunotto crea inoltre continuità materica tra tetto e *spoiler* e consente di personalizzare la vettura con una livrea dalla grafica continua che la attraversa longitudinalmente senza soluzione di continuità.

L'aspetto dello *spoiler* posteriore è imponente: lo specchio di poppa, pur essendo più alto, appare molto largo - quasi a sviluppo orizzontale - e si ha la percezione di un posteriore dallo *stance* amplificato. Le sue estremità intersecano i parafanghi posteriori evidenziandone i muscoli, in un richiamo a Ferrari iconiche come le 330 P3/P4. L'effetto scanalato della parte alta dei muscoli dei parafanghi accentua la tridimensionalità dello spoiler e gli dona una forma distintiva.

Il perimetro sfettato dei fanali posteriori, che si inseriscono in una fenditura sottostante lo *spoiler* e contribuiscono alla lettura orizzontale del posteriore, conferisce un *look* più aggressivo e suggestivo alla vettura. Il paraurti posteriore ha un design scultoreo, caratterizzato da uno svuotamento all'altezza delle ruote che accoglie due imponenti sfoghi d'aria. I suoi lati esterni accolgono tre slot aerodinamici che definiscono uno stilema assai identificabile, in perfetta armonia con gli intagli del lunotto.

INTERNI

L'architettura degli interni della 812 Competizione resta fedele a quella della 812 Superfast nei perimetri generali e nelle interfacce principali di plancia e pannello porta, caratteristico motivo a diapason compreso. Un alleggerimento formale e sostanziale del pannello accentua la sportività dell'abitacolo.



La tasca portaoggetti appare quasi flottante rispetto alla struttura portante del pannello; tale soluzione garantisce non solo leggerezza, ma anche continuità formale e materica con il resto dell'abitacolo. Come bracciolo è stata mantenuta solo una piccola appendice di collegamento al maniglione, che crea un muscolo dinamico sul pannello.

Nella zona centrale troviamo un collegamento tra passato e futuro in linea con lo spirito della 812 Competizione e la tradizione del marchio, vale a dire l'iconico cancelletto riproposto in chiave moderna per la prima volta su una V12.

812 Competizione A

La 812 Competizione A ha permesso al Centro Stile di sfruttare le modifiche al posteriore per realizzare un'architettura inconfondibile. Il concetto di *flying buttress*, caro alla tradizione Ferrari, si armonizza con il tema a freccia dell'anteriore creato dalla lama in fibra di carbonio, che protende in avanti il corpo vettura e le dà una connotazione totalmente diversa rispetto alla 812 Competizione.

Il baricentro della vettura appare ribassato, in particolare dal laterale, non solo per il tetto dotato di parabrezza avvolgente in continuità con i cristalli laterali, ma anche perché i *flying buttress* si trovano più in basso rispetto alla 812 Competizione. A tetto aperto i *rollbar* sporgono rispetto al resto della carrozzeria, ma essendo in fibra di carbonio appaiono elementi di seconda lettura che non compromettono l'effetto ribassato e allargato generato dagli archi rampanti. Lo schiacciamento ottico verso il basso del volume ne risulta quindi, in ultima analisi, amplificato.

In configurazione chiusa, i *rollbar* si collegano alla struttura del tetto formando un tutt'uno con essa. Il tetto, in piena continuità con i *rollbar*, è in fibra di carbonio e può essere ricoverato in un baule il cui tema ne ricalca la forma. La copertura, sempre disponibile in quanto stivabile in un apposito spazio nel bagagliaio, consente agli occupanti di godere appieno della vettura in qualsiasi condizione climatica.

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 812 Competizione e sulla 812 Competizione A. 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 immagini e B-Roll dinamico delle vetture da www.media.ferrari.com

Ufficio Stampa Ferrari

media@ferrari.com

www.ferrari.com



812 COMPETIZIONE* - SCHEDA TECNICA

MOTOPROPULSORE

Tipo	V12 - 65°
Cilindrata totale	6496 cm ³
Alesaggio e corsa	94 mm x 78 mm
Potenza massima**	610 kW (830 cv) a 9250 giri/min.
Coppia massima**	692 Nm a 7000 giri/min.
Regime massimo	9500 giri/min.
Rapporto di compressione	13,5:1

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza	4696 mm
Larghezza	1971 mm
Altezza	1276 mm
Passo	2720 mm
Carreggiata anteriore	1672 mm
Carreggiata posteriore	1645 mm
Peso a secco***	1487 kg
Rapporto peso a secco/potenza	1,79 kg/cv
Distribuzione dei pesi	49% ant. / 51% post.
Capacità serbatoio	92 litri

PNEUMATICI E CERCHI

Anteriore	275/35 ZR 20" 10" J
Posteriore	315/35 ZR 20" 11,5" J

FRENI

Anteriore	398 x 223 x 38 mm
Posteriore	360 x 233 x 32 mm

TRASMISSIONE E CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 7 rapporti

CONTROLLI ELETTRONICI

PCV (Passo Corto Virtuale) 3.0 - Ruote posteriori sterzanti indipendenti); ESC; ABS prestazionale/EBD; F1-Trac; E-Diff3; SCM-E con doppio solenoide; SSC (*Side Slip Control*) 7.0

PRESTAZIONI

Velocità massima	> 340 km/h
0-100 km/h	2,85 s
0-200 km/h	7,5 s
Tempo sul giro di Fiorano	1' 20"

CONSUMO ED EMISSIONI CO₂

In corso di omologazione

* La scheda tecnica della 812 Competizione A verrà comunicata successivamente

** 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 opzionali