

Ferrari 812 GTS : V12 スパイダーが復活
800 cv を誇る、市場で最もパワフルなプロダクション・コンバーチブル



2019年、9月9日、マラネッロ発 フェラーリ・ラインナップに、フロント・マウントのV12スポーツ最後のスパイダーがデビューしてからちょうど50年。812GTSは、ブランド創設以降の歴史の中で、極めて重要な役割を果たしてきたモデルの栄光を称えます。

多くの象徴的なモデルによって特徴付けられて来たフェラーリV12スパイダーの歴史は、1948年、166MMから始まりました。この本格的なサラブレッド・コンペティションGTは、1949年に世界で最も有名な耐久レース、ミッレ・ミリアとル・マン24時間に勝利しました。

その長く続く系譜の最後のモデルは、1969年の365 GTS4です。これは「デイトナ・スパイダー」としても知られています。これは1967年のデイトナ24時間レースにおいて、2台のワークス330 P4とNARTの412 Pが横一線に並んでチェッカーを受け、1位~3位を独占するというフェラーリの伝説的な勝利を記念したことに由来します。

フロントにV12を搭載するという構成は、365 GTS4以降、フェラーリのスパイダー・シリーズでは採用されませんでした。とはいえ、4つのスペシャル・シリーズ限定エディションはローンチしています。2000年の550 Barchetta Pininfarina、2005年のSuperamerica、2010年のSA Aperta、直近では2014年のF60 Americaです。F60 Americaは、米国市場におけるフェラーリの60周年を記念して、わずか10台のみ製造されました。

歴史上の先達と同様に、812 GTSは、パフォーマンスと独自性において新たなベンチマークを設定しました。この堂々とした出力800 cvを誇るV12スポーツ・フェラーリは、ただ単に市場で最もパワフルなプロダクション・スパイダーであるにとどまりません。このセグメントのユニークな機能、リトラクタブル・ハードトップによって、優れた多用途性とより大きなトランク容量を実現させました。

速度45 km/h以下であれば、わずか14秒で開閉するリトラクタブル・ハードトップ (RHT) は、インテリア空間に影響を及ぼしません。つまり、ドナーカー (ベルリネッタ・バージョン) の広々としたコックピットは維持されます。ウインドストッパーとして機能する電動リア・スクリーンは、トップダウンすると立ち上がり、快適性に貢献しま



す。また、トップアップすると下がって開き、ドライバーもパッセンジャーも自然吸気V12エンジンの独特なラグジュアリー・サウンドを堪能し続けることができます。

エンジン

812 GTS は、812 Superfast のスパイダー・バージョンで、その仕様とパフォーマンスを引き継いでいます。特にパワーユニットは、800 cv/8,500 rpm という大出力を誇る、このクラスで最もパワフルなエンジンを搭載しています。718 Nm のトルクは、812 Superfast とほぼ同等の優れた加速を実現し、8,900 rpm と高いレブリミットによってスポーティー・ドライビングは損なわれません。

812 Superfast と同様に、このようなパフォーマンスレベルは、一部がエンジン設計の最適化によって、また一部は 350 bar ダイレクト・インジェクションシステムをはじめ、自然吸気 F1 エンジン由来の可変吸気システムなどのイノベーションによって達成されました。

これらの技術によって 6.2 リットルから 6.5 リットルに拡大した排気量を活用して最高出力を引き上げ、低回転域でも素晴らしいピックアップを実現させました。

高圧インジェクションシステムは、噴射された燃料の噴霧化を改善するため、触媒コンバーターの暖機中に放出される微粒子の量を大幅に削減し、ガソリン粒子フィルター（GPF）の装備と Stop&Start On the Move 戦略を組み合わせることで、車の移動中にエンジンを切り、再起動させてすべての排出ガス規制に準拠させます。

また、マネッティノーの設定を調整して、エンジンのポテンシャルと、車輻からもたらされる究極のパワー感覚を高めることにも特に注意が払われました。

ドライバーは、いつでも簡単に、自信をもって強力なトルクを堪能できます。これには、あらゆる回転数でスムーズかつプログレッシブなパワーデリバリーを実現させたこのパワーユニットの特性が貢献しています。

トルク曲線の形状が、出力を上げるためにトルク配分が犠牲にならないことを明確に示しています。ちょうど 3,500rpm で最大トルクの 80% が利用可能で、低回転での柔軟性とピックアップの両方を改善しています

許容最高回転数の 8,500rpm まで一定に上昇する出力曲線の形状、および低慣性の貢献による回転速度の上昇スピードは、搭乗者に無限のパワーと加速感をもたらします。後者の感覚は、全ギアにおける最高出力の増加と、前述した 6,500-8,900rpm の出力曲線の最適化によるもので、回転が一貫して高く保たれるサーキットでの全開走行などでは平均出力を最大化させます。

デュアルクラッチ・トランスミッションのギア・シフト戦略は、車輻のスポーツ性を高めます。マネッティノーをよりスポーツ的な設定にした際、アップシフトとダウンシフトのどちらの時間も大幅に短縮され、トランジションタイムの最適化を図り、ドライバー・エクスペリエンスを向上させました。より小さなギア比と組み合わせたこれらの変更によって、搭乗者は瞬時にスロットルに反応する車輻の挙動を感じるでしょう。



エグゾースト・システムのジオメトリーは進化しました。ルーフ・ダウン時の車の極めてスポーティーな特徴を強調することを目的に、エンジンとテールパイプからの音量を上げてバランスを調整しました。

さらに、排気面では、中央の延長パイプのジオメトリーを変更することで燃焼オーダーによる高調波を加えました。6-in-1 エグゾースト・マニホールドのモノリシック触媒コンバーターまでのすべてのパイプを等長とし、一次燃焼高調波に優位性を与えてサウンドを最適化しました。その結果、あらゆる種類のドライビングでキャビン内のフルボデュー V12 サウンドが得られます。これは特にルーフが開いているときに顕著です。

デザイン

812 Superfast をベースにフェラーリ・スタイリング・センターがデザインした 812 GTS は、フェラーリ V12 フロントエンジンの伝統的な構成とプロポーションを踏襲しており、エクステリア・サイズおよびキャビンのスペース、快適性のいずれも変更することなくスポーツ性とエレガンスを見事に融合させています。812 GTS のサイド・ビューは、流麗なファストバックで、栄光の 1968 年式 365 GTB4 (デイトナ) を想起させるハイ・テールの 2 ボックス・デザインです。

側面のドレープ・デザインは、テールを視覚的に短くし、特徴的な鋭く傾斜した折り目ラインと力感あふれるホイールアーチは、812 Superfast で証明済みの堂々たる V12 によって約束されるパワーとアグレッシブな特性を強調します。

812 Superfast のスパイダー・バージョンでは、車のリア全体 (ルーフ、トノカバー、ラゲッジ・コンパートメント) が再設計されました。アイデアは、ルーフの可動メカニズムが格納されている 2 つのバットレスを中心に滑らかさとバランスを新たにブレンドすることでした。

バットレスは、前方への推力の感覚を視覚的にもたらしやすく設計されており、サイドウィンドウにベルリネッタとは一線を画す、スパイダーならではの特徴的なルックスをもたらし、トップを下すとルーフ・パネルは前述のトノカバーの下に消えます。

スタイルの観点からは、812 Superfast の特徴的なリア・ホイールアーチのエアロダイナミック・バイパスがなくなりました。しかし、このダクトを廃した代わりに、フラップを追加装備したリア・ディフューザーを再構成することで補完しています。

また、新型 812 GTS は、非常に彫刻的な、モデル限定の新型マルチスポーク鍛造ホイールを装備しています。次の 3 バージョンより選択可能です：ダイヤモンド・フィニッシュ、リキッド・シルバー、グリージョ・スクーロ。

エアロダイナミクス

空力的に、812 GTS は、フェラーリのデザイナーに 2 つの主要な課題を提起しました。それは、ベルリネッタ・バージョンと同じ性能をトップアップで保証すると同時に、ルーフを下げた状態での走行で搭乗者の快適性を最大限に高める方法です。



純粋な空力性能の観点から、リトラクタブル・ハードトップとそのコンパートメントを仕上げるにあたって、車のリアをモディファイする必要がありました。トノカバーの表面を細かく調整し、最も重要なこととして、ボディ底面で効率的な吸引効果（つまりダウンフォース）を獲得すべく、リア・ディフューザーに3枚のフラップを組み込みました。こうして空力の専門スタッフは、812 Superfastのリア・ホイールアーチのバイパスダクトを取り外すことによって失われたダウンフォースの補完を実現させました。

一方、ドラッグは、リア側面上部にあるエア・ベントでカットされ、過剰な圧力の蓄積をホイールから効率的に排出します。

細心の注意を払って取り組んだ結果、トップダウンによる車内の優れた快適性が保証されました。キャビン内の乱流と風切り音を最小限に抑え、高速走行でも会話に支障を来たさないようにすることに重点が置かれました。

LaFerrari Aperta 同様、フロントガラス上部のコーナーに設けた2つの小さなL字型フラップは、リア・スクリーン上からの高速気流の流入を抑える、拡散しにくい集中渦を生成し、搭乗者の頭部への過剰な圧力を回避させます。

この領域で、空力の専門スタッフは、シート後方に同等に配置した2つのバットレスのフロントトリムに空力通路を創り、トリムに当たる気流を後部のトノーゾーンに導くエアロfoilでトップを形成してキャビン内の圧力の放出と、ウインドストップ下流の分離気泡の再圧縮を促進させました。これにより、空力効率は向上し、気流を安定させました。

ビークルダイナミクス

812 GTS の開発目標は、ベルリネッタ・バージョンの加速、応答時間、俊敏性を引き継ぎ、爽快なスピードとパワー感覚を維持することでした。

812 GTS は、812 Superfast の新世代コンポーネントと制御システムをすべて搭載しており、同様の印象的なハンドリングをもたらします。フェラーリの伝統に従って電動パワーステアリング（EPS）を備え、フェラーリが特許を取得したSSCのバージョン5.0を含むすべての電子ビークルダイナミクス・コントロールと統合することによって、性能面における車のポテンシャルを最大限引き出します。統合したもうひとつのシステムとして、バーチャル・ショートホイールベース2.0システム（PCV）があります。これはF12tdfに初搭載してからの経験に基づいてさらに進化しました。

さらに、次の高性能ドライバーアシスタンス機能も搭載しています。

フェラーリ・ピークパフォーマンス（FPP）：コーナリング時にグリップが限界域に達すると、ステアリングホイールの重さを変化させてドライバーに制御を促します。

フェラーリ・パワーオーバーステア（FPO）：コーナー脱出時にパワーオン・オーバーステアになるとステアリングホイールの重さを変化させます。これによってドライバーは正確な操舵角の再調整が可能となります。



装備する磁性流体ダンパーの最適化されたキャリブレーションは、シャシーの強化によって重量が75kg増加したにもかかわらず、粘弾性はベルリネッタ・バージョンと同等です。

その結果、全体的なパフォーマンスレベルは、0-100km/h 加速 3 秒未満、0-200km/h 加速は、わずか 8.3 秒と、ベルリネッタのそれに非常に近いものに仕上げられました。Ferrari 812 GTS の最高速度は、ベルリネッタと同じ 340km/h です。

7 年間メンテナンス

卓越した品質基準と、さらなるカスタマー・サービスの充実を目指すフェラーリでは、812 GTS に 7 年間の純正メンテナンス・プログラムをご用意しております。フェラーリの全ラインナップを対象としたこのプログラムは、最初の車両登録から 7 年間にわたり、お客様のフェラーリのパフォーマンスと安全性が最高の状態で維持されるべく、すべての定期メンテナンスを保証するフェラーリならではのサービスです。

この特別なサービスは、保証期間内であればオーナー・チェンジされても継続されるため、認定中古車を購入されたお客様も、長期間安心してフェラーリ・ライフをお過ごしいただけます。定期メンテナンス（20,000 km ごと、もしくは毎年 1 回。走行距離制限なし）では、マラネッロのフェラーリ・トレーニング・センターで研修を受けた有資格者による「純正スペアパーツ」および最新の診断テスターを使った詳細な検査を受けていただけます。これは純正メンテナンス・プログラムの魅力のひとつです。

このサービスは、全世界の市場で展開する正規ディーラー・ネットワークにてご利用いただけます。マラネッロで製造された車両は、いつの時代もテクノロジーとスポーツ性を象徴する存在であり続けています。その優れた性能と素晴らしさを維持することを願うお客様に向けて、フェラーリはこれまで展開してきた幅広いレンジのアフターセールス・サービスに加えて、この純正メンテナンス・プログラムを導入し、さらなるサービスの向上に努めています。

Ferrari 812 GTS の画像は、フェラーリ・メディアサイト（要登録）からダウンロードしていただけます：
www.media.ferrari.com



FERRARI 812 GTS 諸元

エンジン

タイプ	V12 - 65°
総排気量	6496 cc
ボア & ストローク	94x78 mm
最高出力*	588 kW (800 cv) at 8500 rpm
最大トルク*	718 Nm at 7000 rpm
比出力	123 cv/l
最高許容回転数	8.900 rpm
圧縮比	13,6:1

サイズ & 重量

全長	4693 mm
全幅	1971 mm
全高	1276 mm
ホイールベース	2720 mm
フロントトレッド	1672 mm
リアトレッド	1645 mm
乾燥重量**	1600 kg
前後重量配分	47% ant - 53% post
トランク容量	210 l
燃料タンク容量	92 l

タイヤ

フロント	275/35 ZR 20" 10" J
リア	315/35 ZR 20" 11.5" J
ブレーキ	
フロント	398x223x38 mm
リア	360x233x32 mm

トランスミッション & ギアボックス 電子制御

7 速デュアルクラッチ・トランスミッション

EPS, PCV 2.0, E-Diff3, F1-Trac, 高性能 ABS/EBD
with Ferrari Pre-Fill, FrS SCM-E,
SSC 5.0

パフォーマンス

0-100 km/h	<3.0 秒
0-200 km/h	8.3 秒
最高速度	>340 km/h

燃料消費 & CO₂ 排出ガス 承認取得中



* 98 オクタン価 ガソリン使用 & ラム圧効果。エンジン出力は、国際単位系 (SI) に則して kW にて表記し、cv (1KW=1.3596216 cv) も併記しています。

** オプション装備車