

フェラーリで最もパワフルなプロダクション・スーパーカー・シリーズのスパイダーバージョン、SF90 Spiderが登場

フェラーリ初のリトラクタブル・ハードトップを備えたハイブリッドが、比類ないオープンエアの高揚感をもたらす



2020年11月12日、マラネッロ発 SF90 Stradale のスパイダーバージョンである SF90 Spider が、本日、特別なデジタルイベントで披露されました。このスペシャル・オンラインイベントでは、新モデルの革新的な特徴や開発に関する詳細な情報が、世界中のフェラーリスタに伝えられました。

跳ね馬初のプロダクション・プラグイン・ハイブリッド・スパイダーである SF90 Spider は、フェラーリのラインアップはもとより、スポーツカー・セクター全体に、パフォーマンスとイノベーションの新たなベンチマークを打ち立てました。この新しいコンバーチブルは、SF90 Stradale と同じ、究極のスーパーカー仕様と記録破りのパフォーマンスを備えるだけでなく、フェラーリ独自のリトラクタブル・ハードトップ構造の最新バージョンによって、走りの楽しさと汎用性が上乘せされています。そのため、フェラーリが誇るテクノロジーの頂点を求めると同時に、オープンカーのスリルと汎用性も望むオーナーにとって、SF90 Spider は理想的なモデルです。

SF90 Spider でもリトラクタブル・ハードトップ (RHT) が採用されました。RHT は、展開するとノイズを遮断して風雨から守り、高速走行中も変形せず、素晴らしい車内空間と快適性を提供するからです。また、きわめて軽量・コンパクトでシンプルなため、わずか 14 秒で開閉し、走行中も稼働できます。フェラーリの RHT は、2011 年の 458 Spider で初登場して以来、絶えず進化を続けてきました。その成功の鍵は、一般的システムでは 150~200 リッターを必要とする格納スペースが、わずか 100 リッターで済むことにあります。また、アルミニウム製構造のため、一般的なリトラクタブル・ハードトップより約 40 kg 軽量です。さらに、調整可能な電動リアウィンドウによって、ルーフを開いて高速で走行中も、抜群の快適性が保証されています。

SF90 Stradale と同様に SF90 Spider でも、サーキット走行車両としての機能を極限にまで高めたいオーナーのために、追加のオプション仕様が用意されています。この Assetto Fiorano パックは、標準仕様とは大きく異なる専用アップグレードを含みます。その最たるものが、フェラーリの GT レースでの経験から生まれ、サーキット走行に最適化されたマルチマチック・ショックアブゾーバーです。さらに、高性能素材 (カーボンファイバーやチタン等) を使用して車重を 21 kg 削減しており、リアスポイラーもカーボンファイバー製です。また、タイヤは公道走行も可能なミシュラン製パイロット・スポーツ・カップ 2 で、コンパウンドを柔らかくし、溝を減らして、サーキットのドライ路面でのパフォーマンスを向上させています。最後に、Assetto Fiorano パックには 2 トーン



の特別塗装もオプションで用意されており、サーキット仕様であることをさらに強調できます。

パワートレイン

SF90 Spiderは、フェラーリのプロダクション・スパイダーとして初めてプラグイン・ハイブリッド・アーキテクチャーを採用しました。内燃エンジンと組み合わせて、フロントには、RAC-e（コーナリング・アングル・レギュレーター、エレクトリック）システムの一部である 2 基のモーターを搭載し、リアのモーターは、跳ね馬の F1 マシンで開発され、そこから名付けられた MGUK（モーター・ジェネレーター・ユニット、キネティック）です。内燃エンジンと電気モーターは最大で合計 1,000 cv の出力を発生し、SF90 Spider を、マラネッロのロードカーの中ではもちろん、同カテゴリー内のトップに押し上げています。

SF90 Spider のパワートレイン・アーキテクチャーを構成するのは、V8 ターボ ICE、E-diff を備える 8 速 DCT、電気だけの推進も可能な 2 個の独立モーターを備える RAC-e 電動フロントアクスル、リアのエンジンとギアボックスの間に搭載された MGUK モーター、高電圧バッテリー、そして電気モーター制御システム（インバーター）です。

V8 エンジンは、驚異の最高出力 780 cv（比出力は 195 cv/L）を誇り、フェラーリの従来の V8 ターボを 60 cv 上回るパワーを発揮します。この桁外れの数字を実現するため、フェラーリのエンジニアは吸排気システムを完全な新設計としました。内部の流体ダイナミクスを改善するため、ダクトはすべてエンジンのシリンダーヘッドと同じ高さにそろえられ、ターボチャージャー・アッセンブリーの搭載位置は下がり、排気ラインは高くなりました。こうした合理化によって重心が下がると共に、エグゾースト・マニフォールドをスチールではなくインコネル製としたことで、全体の重量も削減されました。

SF90 Spider は、SF90 Stradale で初めて登場した、完全な新設計のオイルバス式 8 速デュアルクラッチ・ギアボックスを搭載します。ドライサンプの採用と、外径が 7 速型より 20% 小さい大幅にコンパクトなクラッチ・アッセンブリーによって、レイアウトの最適化が可能となり、搭載位置を 15mm 下げることに成功しました。これによって駆動装置の重心もやはり 15mm 下がっています。8 速ギアが加わり、最大トルク 900 Nm（現行の 7 速型から 20% 以上の増加）を伝達するにもかかわらず、ギアボックスの総重量は従来型より 10 kg 低下。また、クラッチは 7 速の従来型よりパフォーマンスが 35% 向上し、変速時には最大 1,200 Nm の動トルクを伝達します。新世代の油圧式作動装置によって、クラッチ・フィル時間は 30% 速くなり、トータルの変速時間は 200 ミリ秒にまで短縮され、従来の 7 速 DTC から 30% 改善しました。

排気システムの再設計では、サウンドの質にも細心の注意が惜しみなく注がれました。エンジンサウンドは、フェラーリをドライビングする高揚感において中核となる要素だからです。サウンドをよりダイレクトにコックピットに伝達する「ホットチューブ・システム」の導入により、全周波数帯でいっそう豊かで朗々としたハーモニーが響きわたるので、従来のフェラーリ V8 と比べても車内のサウンドの質が高まり、回転数の上昇に伴う迫力が増しています。

SF90 Spider のハイブリッド・システムのパワーフローは、大きく 2 つに分けられます。



1. **パワーデリバリー**：アクセルペダルによるドライバーのインプットを、エンジン制御システムとハイブリッド制御システムが処理、電子制御システムが常時モニターします。パワーデリバリーのモードは次のように分けられます。
 - **電動モード**：フロントアクスルが駆動（FWD モード）
 - **ハイブリッド・モード**：ICE と MGUK が駆動（RWD 仕様）
 - **4WD ハイブリッド・モード**：電動フロントアクスルはオンデマンドで稼働し、コーナー立ち上がりでは必要に応じてトラクションを発生、リフトオフとブレーキング時にはエネルギーを回生

2. **エネルギー回生（バッテリー充電）**：すべてハイブリッド・システムの制御ロジックが管理し、次の3つの戦略を用います。
 - **回生ブレーキ**：通常のブレーキング時、ABS がオンの場合に、前後アクスルで稼働
 - **オーバーステアブレーキ**：アクセルペダルを戻すと前後アクスルで稼働し、フロントは左右で個別に管理
 - **ICE リチャージ**：リアの MGUK モーターと ICE との負荷点シフトによってバッテリーを充電する機能

通常のブレーキングでは、電気モーターを使用したエネルギー回生が優先され、急激な減速では、油圧ブレーキ・システムが介入して電気による制動をサポートします。高いギアで高速走行中、グリップが大きい状況では、複数の電気モーターの複合的な貢献によって、ICE の反応時間が短縮されるので、前後方向の加速が大幅に向上し、従ってパフォーマンスも飛躍しました。

このようにハイブリッド・システムのパワーマネージメントは、SF90 Spider のドライビング・エクスペリエンスにおいて中心的な役割を果たします。そこで従来のマネッティエーノに加えて、e マネッティエーノと名付けられたセクターがステアリング・ホイールに装備されました。これで、高圧バッテリーとタイヤ（トラクション）を行き来するパワーフローを管理します。ドライバーは次の4つのモードから選択できます。

- **eDrive**：内燃エンジンは停止したままで、駆動力はすべて電動フロントアクスルが担います。フル充電のバッテリー（容量 7.9 kWh）でスタートした場合、このモードで最長 25 km を走行できるため、市街地での走行のほか、フェラーリ V8 のサウンドを消したい様々な状況にとっても理想的です。最高速度は 135 km/h なので、郊外の道路でも活用できます。
- **Hybrid**：システムの全体的な効率を最適化するセッティングです。内燃エンジンを稼働するか停止するかは、制御ロジックが自動で決定。電気モーターからのパワーフローは、バッテリーのパワーを温存するよう制限されます。
- **Performance**：このモードでは ICE が稼働し続けます。効率よりバッテリーの充電を優先するため、これによって必要なときに瞬時にフルパワーを発揮できます。ドライビング・プレジャーやステアリングを握る楽しさが主眼となる状況に最適です。
- **Qualify**：このモードでは、システムは電気モーターを最大能力（162 kW）で稼働させて、最高出力をすべて解き放ちます。制御ロジックはバッテリーの充電より最大パフォーマンスを優先します。



ビークル・ダイナミクス

パワートレイン・ユニットの出力をフルに活用するため、エンジニアはビークル・ダイナミクス・システムの開発に力を入れ、純粋なパフォーマンスとラップタイムの向上だけでなく、あらゆるドライバーが車両の全ポテンシャルを存分に味わい、ステアリングを握る楽しさを感じられるようにしました。新しいハイブリッド・アーキテクチャーで求められたのが、多くの異なる制御ロジックを幅広く統合する作業です。高電圧システムの制御（バッテリー、RAC-e、MGUK、インバーター）、パワートレイン、ビークル・ダイナミクスの制御（トラクション、ブレーキング、トルク・ベクタリング）などがそれにあたります。

こうした領域を既存のビークル制御ロジックと統合する中で、ビークル・ダイナミクスの制御システムである eSSC（電子サイドスリップ・コントロール）が開発されました。その主要な新機能には、エンジントルクを 4 輪すべてに配分する革新的ダイナミクス制御・分配戦略が 3 つあります。

- **電子制御トラクション・コントロール（eTC）**：ICE と電気モーターの両方が発揮するトルクを最適に管理し、走行条件とグリップ要求に合わせて各タイヤに個別に分配します。
- **トルク・ベクタリング**：フロントアクスルで稼働し、コーナリングでアウト側とイン側のタイヤの電動トラクションを管理。コーナー立ち上がりのトラクションを最大化して、自信に満ちたハイパフォーマンス・ドライビングを容易なものにします。
- **ABS/EBD によるブレーキ・パイ・ワイヤ・コントロール**：制動トルクを油圧システムと電気モーターで分割し（ブレーキトルク・ブレンディング）、ブレーキング時のエネルギー回生を可能にして、パフォーマンスとブレーキフィールを向上。

ハイブリッド・アーキテクチャーの導入は、重量マネジメントの面で困難を伴いました。ハイブリッド・システムによる 270 kg の増加は、パワーデリバリーの増加（220 cv、このシステム単独のパワーウェイトレシオは 1.23 kg/cv）で十分に相殺できました。とはいえ、車両の残りの部分でも広範囲な最適化と重量削減に取り組む必要があり、その結果、総重量を 1,670 kg に抑え、パワーウェイトレシオ 1.67 kg/cv を達成しました。また、RAC-e 電動アクスルも、重量感の低減に貢献しています。これが安定性とコーナリングのトラクションを大幅に向上させるため、ドライバーは限界域でも自信をもって操縦でき、およそ 200 kg の“軽量化に相当”する効果をもたらしています。

シャシーは、新パワーユニットと AWD の導入による負荷の増加に対処するため、完全な新設計となりました。キャビンとエンジンを隔てるバルクヘッドを総カーボンファイバー製とするなど、最先端のテクノロジーやイノベーションが数多く採用されています。また、SF90 Spider のシャシーは、従来のプラットフォームより 30%高いねじれ剛性を重量の増加なしで実現しており、車両の優れたダイナミクスに大きく貢献しています。

エアロダイナミクス



SF90 Stradale は、フェラーリのラインアップにおけるエアロダイナミクスのパフォーマンス・レベルを定義し直しましたが、その結果もたらされた限界を、SF90 Spider はさらに押し広げています。エアロダイナミクスの開発には、最初期のプラットフォーム設計の段階から 3 つの目標が設定されました。RHT の展開時に SF90 Stradale のパフォーマンス・レベルを維持すること、RHT の格納時に空力的乱流とノイズを最小限に抑えること、そしてエンジンベイのフローを最適化することです。

エアロダイナミクス部門とフェラーリ・デザインの密接な関係によって、同カテゴリーで他のいかなるモデルも並ぶことのできないダウンフォースと空力効率を達成しました。そのための方策は、スポーティーさをさりげなく体現したフォルムに車体を造形するという、またしてもフェラーリならではの方法でした。SF90 Spider の空力デザインには、リア・アクスルにかかるダウンフォースを変動させる可動コントロール・システムのシャットオフ・ガーニーや、フロント・アンダーボディに備えるボルテックス・ジェネレーター、鍛造ホイールのウィング形状（ブラウン・ジオメトリー）などがあります。その結果もたらされるパフォーマンスは圧倒的で、Assetto Fiorano の特別仕様車が 250 km/h のコーナリングで発生するダウンフォースは、驚異の 390 kg におよびます。

空力的ドラッグやダウンフォース係数に悪影響を与えずに、効果的かつ妥協のない方法で、SF90 Spider の強大な最高出力 1,000 cv をドライバーが楽しめるようにするには、高温で排出される気流の効果的なマネージメントに力を入れることが不可欠でした。エンジンのほか、ギアボックス、ターボチャージャー、バッテリーパック、電気モーター、インバーター、充電システム、そしてもちろんブレーキもあります。

例えばエンジンベイには、900°C 近い高温を発する通常の内燃エンジンと共に、温度に極めて繊細な電子機器が収められています。RHT コンパートメントの存在で、エンジンベイの熱フロー管理は根本的に変更する必要がありました。そのためには、上方へ送られる高温の空気がきちんと排出され、そのルートが、温度に繊細な電子機器に干渉しないことが不可欠です。

SF90 Stradale はルーフの直後に排出口がありましたが、その機能は RHT コンパートメントによって妨げられるため、SF90 Spider ではリアスクリーンに水平のルーバーが加えられました。その配置は、高速走行中のエアロダイナミクスを妨げずに、効率的な「煙突」の役割を果たすよう、精密に決められています。

内燃エンジンとギアボックスの冷却は、フロントタイヤの前に配置された 2 基のラジエーターが担います。このラジエーターから放出される高温の空気は、車体側面ではなく、サイド寄りのアンダーボディに送られます。これによって、車体側面の気流はより低温でリアタイヤ前のインタークに入るのので、インタークーラーの効率性が高まります。電気モーターとインバーターの冷却は、フロント・バンパー中央のインタークと車両前方の専用ラジエーターを含む別の経路が担います。

最後に、ブレーキの冷却経路は、増大した SF90 Spider のパフォーマンスに見合うよう、完全な新設計となりました。新たに開発されたのがフロントのブレーキ・キャリパーです。空力パーツが組み込まれ、フロント・バンパーのヘッドライト直下にある専用エア・インタークからの強力な気流を、ブレーキパッドとディスクに効率的に分配します。



リアのブレーキの冷却には、リアタイヤ付近のアンダーボディに設けられた 2 つのエア・インテークからの気流が使われます。

SF90 Spider が発生するダウンフォースを主に決めるのが、車両のテールに装備する特許取得の空力デバイス、シャットオフ・ガーニーです。クーペと同等のパフォーマンスを確保するため、フェラーリのチームはルーフのボリュームや表面に手を加え、テールに向かう空力的フローの方向をマネージメントする必要がありました。シャットオフ・ガーニーは、2 つのパーツから構成されるつり下げ式エレメントで、1 つは固定パーツ、もう 1 つは前方部分がくさび形になっています。このシステムをコントロールする洗練されたロジックは、速度、加速度、ステアリング・ホイールの角度、ブレーキペダルの圧力といったパラメーターを 1 秒間に数百回確認し、ダウンフォースを増やす必要のある動的状況を特定すると、即座にシステムを稼働します。配置は 2 種類あります。

- **ロー・ドラッグ** : 2 つのパーツが整列してエンジン・カバーの上につり下げられます。くさび形の可動パーツは固定エレメントの効率的なフェアリングとなって、シャットオフ・ガーニーの上下両方に空気を通過させ、気流にはほとんど影響をおよぼしません。
- **ハイ・ダウンフォース** : ロー・ドラッグの状態では空気が通過する下部のブロン・エリアを、可動エレメントが下がってふさぎます。可動パーツと固定パーツが空力的な形状を作り出し、そこに突き当たる気流をそらすことで、ダウンフォースの発生量を大幅に増加させます。

リアのダウンフォースとバランスを取る役割を担うのが、車両前方にあるボルテックス・ジェネレーターの最適化された複雑なシステムです。SF90 Spider ではこのシステムが新たに極限にまで磨き上げられました。シャシーの前方部分は、ボルテックス・ジェネレーターの位置を境に中央部より 15mm 上がっているため、そこに送り込まれる空気の量が増加し、効果が高まっています。実際に SF90 Spider のアンダーボディは過去のどのフェラーリより大きなダウンフォースを発生します。フロントタイヤ前方の 2 つのディフューザーとボンネットの形状も、フロントアクスルにかかるダウンフォースの発生に貢献しています。

特別なエアロダイナミクスの研究は、鍛造ホイールの形状にもおよびました。ここで活用されている製造技術は、空力ソリューションにさらなる自由をもたらすものです。ホイールの外縁部には、スポークとスポークの間に等間隔に放射状のエレメントが加えられ、ウィング形状として働くよう設計されています。このジオメトリーによって、ホイールがローターブレードのように働き、ホイールアーチからの空気の排出を極めて効率的に促進します。また、発生する吸引力で、フロントディフューザーを通過する気流の効果も高まります。さらに、ホイールリムから出る気流が、車体側面の前後方向の気流に沿って流れるため、進行方向に対して斜めに出る空気のかたまりが引き起こす逸脱を抑え、車両の Cd 値を引き下げます。

SF90 Spider に特有なのが、コックピット内に設けられた 2 つの空力エレメントで、ルーフを開けた際に気流から守る優れた機能を発揮します。ドライバーとパッセンジャーの



シートの間にある中央のトリムが頭と肩から気流を引き離し、センタートンネル上部の 2 層構造のトリム内部に送ります。2 つのソリューションは、いずれも実質的にドラッグに影響をおよぼさず、フェラーリの他のミッド・リアエンジン・スパイダーと同じレベルの快適性を保証しています。

デザイン

エクステリア

SF90 Spider でエクステリアのフォルムを作り出す際は、SF90 Stradale の開発を方向づけたのと同じ理念がインスピレーションとなりました。それは、未来的で革新的なデザインによって、このモデルのレーシングカーとしての役割と、シリーズ生産スーパーカーのコンセプトの両方を表現することです。

RHT を展開した SF90 Spider の姿は、フロントからサイド、テールまで、SF90 Stradale の特徴的なスタイリングを再現しています。これは決して小さな成果ではありません。てこの原理を利用した複雑なシステムで動く RHT の格納部がアーキテクチャーに組み込まれただけでなく、同等のシャシー剛性を確保することが不可欠だったからです。これを実現するため、車両の表面を造形し直し、トノカバーをクーペの B ピラーと滑らかに融合させて、オリジナルのスタイリング・テーマを継承しました。パッセンジャー側のヘッドレスト後方のバットレスは、フェラーリ・スパイダーの特徴となっていますが、これもボディパネルの下の構造部から隆起してきたかのように調和しています。

その結果、SF90 Spider の姿は、造形上の譲歩をすることなく、RHT を格納したときでさえ SF90 Stradale のプロポーションが容易に認められるものとなりました。さらに驚くのが、ルーフを収める容量があるにもかかわらず、リアウィンドウをとおしてエンジンが同じように見えることです。V8 は車両の至宝として、RHT の展開時も格納時も、その姿をはっきり見ることができます。上から見ると、バットレスとシートも整列していることが分かります。これは RHT 格納時の後方視界を改善すると共に、モデルの 2 シーター構造をいっそう強調しています。

グリーンハウスとルーフには、クーペと同じスタイリング上のソリューションが活かされ、乗車時の快適性を損なうことなくドラッグを低減し、モデルの荒々しい気性を強調しています。コックピットは前方に移動し、ルーフは 20 mm 下がり、A ピラーはさらにスレンダーに、フロント・ウィンドウの傾斜角度は大きくなっています。

SF90 Stradale と同じシルエットでありながら、ルーフを開けた SF90 Spider には、独特のダイナミックな魅力があります。ルーフがないことで視覚的に車両の重心が下がって見え、バットレスに続くロールオーバーのトリムが別の色なので、その印象がいっそう強く感じられます。

車両のフロントは、非常に際立つ形状が支配し、このモデルの極めてアグレッシブな性格が強調されています。フロントの 3 つのエア・インテークは、電気モーター（フロント）と内燃エンジン（両サイド）を冷却します。SF90 Spider は、マトリックス LED ヘッドライト技術も採用しており、アクティブ・ビーム・コントロールによって、あらゆる走行条件で視認性が高まっています。



車両のリアで際立つのがハイ・エグゾーストパイプです。これは排気ラインのレイアウトを最適化した結果ですが、そのレーシングカー風の印象を巧みに利用して、SF90 Spider のサーキット由来の個性を強調しています。この印象をさらに強めているのが低いテール部分です。引き伸ばされた光のリングは、テールライトの横方向のつながりを意識させます。フェラーリのミッド・リアエンジン・ベルリネッタで使われてきた伝統の丸形との大胆な決別です。

インテリア

キャビンのルックスとフィーリングに大きな影響を与えたのは、完全な新設計のヒューマン・マシン・インターフェース (HMI) でした。HMI は SF90 Stradale で大きな飛躍を遂げました。計器類は大部分がデジタルとなり、停止中はスクリーンが黒一色となつて、キャビンのミニマリストの印象が強まります。しかし、ひとたびステアリングのエンジン・スタートボタンが押されると、一種の“セレモニー”が始まり、ドライバー側コックピットのすべてのデジタル・コンポーネントが徐々に点灯して、ついにはコックピット全体が輝きます。

中央のインストゥルメント・クラスターは、1枚の16インチHDスクリーンです。ドライバーに向かって湾曲しているので読み取りやすく、コックピットのラップ・アラウンド形状の印象を強調しています。デフォルトのスクリーンでは、大きな円形のレブ・カウンターが中央を占め、これをバッテリーの充電インジケーターが縁取ります。レブ・カウンターの横は、片方がナビゲーション画面、もう片方がオーディオの操作画面です。スクリーンが大きいので、表示を柔軟にカスタマイズでき、ステアリングのコントロールで簡単に操作できます。例えばナビゲーションの地図をフルスクリーン・バージョンに切り換えることも可能です。

ヘッドアップ・ディスプレイの導入で、主要な情報はドライバーの視界に入るフロント・ウィンドウに投影できます。これによって注意がそれることが減り、「視線は路上に、手はステアリング・ホイールに」の理念が実現します。この理念は、フェラーリのすべてのF1マシンでHMI開発の基本となり、公道走行可能なスポーツカーにも徐々に導入されてきました。

この競技の世界からの移行過程を完成させたのが SF90 Spider のステアリング・ホイールです。さらに新時代の先駆けとして、一連のタッチパッド・コマンドを導入しており、ドライバーは手をステアリングから離さずに、実質的に車両のあらゆる側面をコントロールできます。今やアイコンとなったマネッティーノを初め、ヘッドライト、ウィンドスクリーン・ワイパー、インジケーターなどの伝統的なコントロールは、ステアリング・ホイールに配置されています。新しいタッチ式コントロールのうち、右スポークのパッドで中央のインストゥルメント・クラスターを操作でき、左側のスポークにはボイス・コントロールとクルーズ・コントロールが、中央エリアの左下には、パワーユニットのモードを選択する4個のボタンが並びます。

従来のモデルの特徴であったF1ブリッジはセンタートンネルから姿を消し、代わってフェラーリを象徴するマニュアル・シフトゲートの現代版が配されています。とはいえ、この新シフトゲートはオートマチック・トランスミッションにふさわしいデジタル式



です。センタートンネルの最下部には、新しいイグニッション・キーを収めるコンパートメントがあります。このキーはフェラーリのボンネットを飾る跳ね馬のバッジの正確なレプリカになっており、本物ならではの雰囲気やキャビンのスタイリングを引き締めています。完全なキーレス・モードで機能するため、ドライバーはイグニッションを始動できるだけでなく、ポケットからキーを取り出さなくてもドアを開けることができます。

7年間メンテナンス・プログラム

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、SF90 Spider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ア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、「純正スペアパーツ」および最新の診断テスターを使い、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にすぎません。

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が誇る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。

SF90 Spiderの画像と公式動画は、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



SF90 Spider 主要諸元

内燃エンジン

タイプ	V8 - 90° - ターボ - ドライサンプ式
総排気量	3990 cc
ボア・ストローク	88 mm x 82 mm
最高出力*	780 cv / 7500 rpm
最大トルク	800 Nm / 6000 rpm
最高許容回転数	8000 rpm
圧縮比	9.4:1

電気モーター

eDrive 最高出力	162 kW
eDrive 航続距離	25 km
バッテリー容量	7.9 kWh

サイズ&重量

全長	4704 mm
全幅	1973 mm
全高	1191 mm
ホイールベース	2649 mm
フロント・トレッド	1679 mm
リア・トレッド	1652 mm
乾燥重量**	1670 kg
乾燥パワーウェイトレシオ	1.67 kg/cv
重量配分	45 % フロント / 55 % リア
トランク容量	74 L
燃料タンク容量	68 L (リザーブ 11 L)

タイヤ

フロント	255/35 ZR 20 J9.5
リア	315/30 ZR 20 J11.5

ブレーキ

フロント	398 x 223 x 38 mm
リア	360 x 233 x 32 mm

トランスミッション&ギアボックス

8 速 F1 デュアルクラッチ・ギアボックス、AWD、電動フロントアクスル

電子制御

eSSC : E4WD (eTC、e-Diff3) 、SCME-Frs、FDE 2.0、EPS
エネルギー回生機能付き高性能 ABS/EBD

パフォーマンス



合計最高出力***	1000 cv (735 kW)
0-100 km/h	2.5 秒
0-200 km/h	7.0 秒
100-0 km/h	< 29.5 m
最高速度	340 km/h
フィオラノのラップタイム	79.5 秒

燃料消費量 & CO₂ 排出量

ホモロゲーション取得申請中 (WLTC モード)

* 98 オクタンガソリンにて

** 追加オプション装備車

*** e マネッティエーノの Qualify モード