



DAYTONA SP3: НОВАЯ «ИКОНА», ВОДОХНОВЛЕННАЯ ЛЕГЕНДАРНЫМИ СПОРТИВНЫМИ ПРОТОТИПАМИ МАРАНЕЛЛО

- **Новая модель из серии Icona следует за Monza SP1 and SP2**
- **Тарга ограниченной серии черпает вдохновение в легендарных спортивных прототипах 1960-х годов**
- **Дебют состоялся в Муджелло в рамках Ferrari Finali Mondiali 2021**

Скарперия-э-Сан-Пьеро, 20 ноября 2021 – 6 февраля 1967 года Ferrari совершила один из самых впечатляющих заездов за всю свою историю, заняв три первых места на «24 часах Дейтоны» в первом раунде международного Чемпионата мира среди спортпрототипов (World Sportscar Championship). Три автомобиля, которые пронесли мимо клетчатого флага на этом легендарном финише на домашней территории Ford – на первом месте 330 P3/4, за ним 330 P4 и 412 P – представляли собой вершину развития Ferrari 330 P3. В этой модели главный инженер Мауро Форгьери модернизировал двигатель, шасси и аэродинамику – три столпа гоночного автомобиля. Модель 330 P3/4 идеально воплощала дух спортивных прототипов 1960-х годов, десятилетия, которое сейчас считается золотой эрой гонок на болидах с закрытыми колесами и реперной точкой для поколений инженеров и дизайнеров.

Название новой «Иконы» отсылает к легендарному заезду и отдает дань уважения спортивным прототипам Ferrari, которые помогли завоевать компании ее беспрецедентный статус в автоспорте. Daytona SP3 пополнит серию Icona, начало которой было положено в 2018 году выпуском Monza SP1 и SP2.

Дизайн Daytona SP3 представляет собой гармоничное сочетание контрастов: безукоризненно скульптурные чувственные поверхности чередуются с более четкими линиями, подчеркивая ведущую роль аэродинамики в дизайне таких спортивных прототипов, как 330 P4, 350 Can-Am и 512 S. Кузов типа тарга с откидным верхом был также вдохновлен спортпрототипами: Daytona SP3 дарит волнующее удовольствие от вождения в сочетании с исключительными рабочими характеристиками.

С технической точки зрения Daytona SP3 вдохновлен сложными инженерными решениями, реализованными в гонках 1960-х годов: как и тогда, сегодня максимальная производительность была достигнута за счет работы над двигателем, шасси, аэродинамикой.

Daytona SP3 получила атмосферный V12 со среднемоторной компоновкой, ставший самым мощным двигателем в истории Ferrari. Он развивает 840 лошадиных сил при 9500 об/мин и 697 Нм крутящегося момента. Шасси полностью построено из композитных материалов с использованием технологий «Формулы 1», которые не использовались в дорожных автомобилях со времен LaFerrari, последнего

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.



суперкара Маранелло. Сиденье стало неотъемлемой частью шасси, что позволило уменьшить вес и обеспечить водителю посадку, как за рулем гоночного автомобиля.

Аэродинамические исследования и дизайн были сосредоточены на достижении максимальной эффективности за счет использованием пассивных аэроустройств. Благодаря беспрецедентным элементам, таким как выхлопная система, которая извлекает воздух низкого давления из нижней части кузова, Daytona SP3 – лучший с точки зрения аэродинамической эффективности автомобиль без активных аэроустройств. Благодаря продуманной интеграции технических инноваций автомобиль может разогнаться с нуля до 100 км/ч за 2,85 секунды и с нуля до 200 км/ч всего за 7,4 секунды: волнующая производительность, экстремальная настройка и пьянящий звук V12 доставляют беспрецедентное удовольствие от вождения.

Дизайн

Вдохновленная стилистикой гоночных спорткаров 1960-х годов, Daytona SP3 получила очень оригинальные современные формы. Ее скульптурная мощь отсылает к чувственным объемам спортивных прототипов и интерпретирует их совершенно по-новому. Такой амбициозный дизайн – заслуга тщательно проработанной стратегии от главного дизайнера Флавио Манцони и его команды.

Экстерьер

Кузов Daytona SP3 с ветровым стеклом с панорамным обзором напоминает купол, словно выточенный в скульптуре с ярко выраженными обтекаемыми крыльями. Общий баланс автомобиля подчеркивается монолитными объемами, которые являются отражением мастерства итальянских виртуозов кузовостроения. Плавность форм гармонично сочетается с более четкими поверхностями, создавая ощущение легкого эстетического баланса, который уже давно является отличительной чертой Маранелло.

Передние крылья с двойным гребнем отсылают к скульптурной элегантности спортпрототипов Ferrari: 512 S, 712 Can-Am and 312 P. Форма колесных арок отражает геометрию боковин. Спереди они являются структурными и соединяются с колесными нишами, не полностью повторяя круговой профиль шины. Задняя часть кузова расширяется от середины, обрамляет переднюю часть колес и сужается к хвосту, придавая мощный динамизм при обзоре в три четверти.

Другим ключевым элементом являются двери «крыло бабочки», в которые встроена воздушная камера для направления воздуха к боковым радиаторам; скульптурные формы придают дверям ярко выраженный выступ, в котором расположен воздухозаборник, визуально связанный с вертикальным разрезом ветрового стекла. Выраженный силуэт дверей, передняя кромка которых образует заднюю часть арки переднего колеса, также помогает управлять воздушным потоком, выходящим из передних колес. Этот прием вдохновлен 512 S.

Боковые зеркала были перемещены из основания передних стоек в верхнюю часть крыльев – еще одна отсылка к спортивным прототипам 1960-х годов. Такое положение было выбрано для обеспечения лучшей видимости и уменьшения влияния боковых зеркал на поток воздуха к дверным воздухозаборникам. Форма крышки зеркала и стержня были усовершенствованы с помощью специального моделирования CFD, чтобы обеспечить непрерывный поток воздуха к воздухозаборникам.



Обзор в три четверти полностью раскрывает оригинальный дизайн Daytona SP3. Скульптурный объем двери создает ярко выраженную двугранную форму. В сочетании с мощным задним крылом и узкой серединой кузова он создает совершенно новый образ. Дверь расширяет поверхность передней колесной арки и уравнивает внушительную заднюю часть, визуальнo смещая объем боковины, приковывая внимание к кабине. Расположение боковых радиаторов позволило адаптировать эту архитектуру под спортивный автомобиль.

В передней части Daytona SP3 доминируют два внушительных крыла с внешними и внутренними гребнями: последние «ныряют» в два вентиляционных отверстия на капоте, визуальнo расширяя крылья. Взаимосвязь между воспринимаемой массой, создаваемой внешним гребнем, и аэродинамической ролью внутреннего подчеркивает то, как тесно стиль и технологии связаны в этом автомобиле. Передний бампер имеет центральную решетку, обрамленную двумя стойками, и ряд сложенных горизонтальных лезвий, обрамленных внешним краем бампера. Фары с верхней подвижной панелью напоминают всплывающие фары ранних суперкаров в традициях Ferrari придают автомобилю агрессивный минималистский вид.

Задняя часть кузова подчеркивает мощный внешний вид крыла за счет повторения темы с двумя гребнями и аэродинамического отверстия, которое увеличивает его трехмерный объем. Компактная коническая кабина в сочетании с крыльями создает мощный силуэт с центральным опорным элементом, вдохновленным 330 P4. Атмосферный V12, словно живое бьющееся сердце новой «Иконы», раскрывается во всей своей красе в конце опорного элемента.

Серия горизонтальных лопастей венчает заднюю часть, создавая впечатление легкого структурированного монолитного объема, который делает Daytona SP3 одновременно футуристическим и ностальгическим, отсылая к ДНК компании. Задние фары состоят из горизонтальной светящейся полосы под спойлером и интегрированы в первую линию лопастей. Двойные выхлопные трубы расположены по центру в верхней части диффузора, что придает ему агрессивный характер и завершает дизайн, визуальнo расширяющий автомобиль.

Интерьер

Кокпит Daytona SP3 вдохновлен историческими моделями Ferrari: 330 P3/4, 312 P и 350 Can-Am. Взяв в качестве отправной точки высокопроизводительное шасси, дизайнеры создали тщательно продуманное пространство, которое обеспечивает комфорт и изысканность современного Grand Tourer, сохраняя при этом минималистичный стиль. Он сохраняет философию, лежащую в основе определенных стилистических кодов: например, приборная панель лаконична и функциональна, но в то же время полностью современна. Типичные мягкие подушки, которые были непосредственно прикреплены к шасси на спортивных прототипах, были преобразованы в современные сиденья, интегрированные в кузов, создавая бесшовную текстурную преемственность с окружающей отделкой.

Несколько внешних элементов, включая ветровое стекло, положительно отразились на архитектуре интерьера. Если смотреть сбоку, разрез направляющей ветрового стекла создает вертикальную плоскость, которая делит кабину на две части, отделяя функциональную область приборной панели, на которой расположены приборы, от сидений. Эта архитектура изящно справляется со сложной задачей, будучи одновременно чрезвычайно спортивной и очень элегантной.



При проектировании салона Daytona SP3 основное внимание было направлено на то, чтобы гарантировать как водителю, так и пассажиру комфортные условия, используя стилистические элементы, типичные для гоночных автомобилей. Идея состояла в том, чтобы визуально расширить салон, создав четкий разрыв между приборной панелью и двумя сиденьями. Последние, по сути, являются частью бесшовной интегрированы в пространство, их отделка простирается до самых дверей, воспроизводя элегантную функциональность, типичную для спортивных прототипов.

Приборная панель создана по той же философии: конструкция Daytona SP3 разработана таким образом, что отделка простирается, охватывая всю область, соединяющуюся с ветровым стеклом. Тонкая приборная панель, кажется, словно парит внутри обивки. Верхняя скульптурная отделка отделена от нижней четкой текстурной и функциональной разделительной линией. Под ней сгруппированы сенсорные элементы управления человеко-машинного интерфейса (HMI).

Сиденья встроены в шасси и, таким образом, обладают эргономичным дизайном, типичным для высокопроизводительных автомобилей, при этом с тщательной детализацией, которая отличает их друг от друга. Текстурная связь между сиденьями и интеграция на соседние области, а также определенные объемные эффекты стали возможными благодаря тому, что они фиксированы, в то время как регулировка положения водителя осуществляется с помощью настраиваемого педального блока. Четкий разрыв между технической зоной кабины и зоной для пассажиров также позволил увеличить объем сиденья до самого пола. Даже подголовники напоминают гоночные машины, но в то время как в последних они интегрированы в цельные сиденья, в Daytona SP3 они независимы. Фиксированное сиденье и регулируемая конструкция педального блока означали, что они могут быть прикреплены к задней обшивке, что также помогает визуально облегчить салон.

Дизайн дверной панели также помогает визуально расширить салон. Некоторые отделанные области были добавлены к панелям из углеродного волокна: кожаная обивка на дверной панели на уровне плеч усиливает связь со спортивными прототипами и еще больше подчеркивает эффект обтекания. Однако ниже поверхности кажутся продолжением самого сиденья. Аэродинамическая труба имеет фирменное лезвие, установленное под соединительной отделкой между сиденьями, с функциональными элементами на концах. В передней части находится заслонка переключения передач, вновь введенная в модельный ряд на SF90 Stradale. Здесь, однако, она приподнята и кажется почти подвешенной в пространстве. Конструкция заканчивается центральной стойкой из углеродного волокна, которая словно поддерживает всю приборную панель.

Двигатель

В качестве отправной точки был выбран атмосферный V12 из 812 Competizione, но он получил среднемоторную компоновку, чтобы оптимизировать схему впуска и выпуска двигателя, а также гидродинамическую эффективность. В результате двигатель версии F140HC является самым мощным двигателем внутреннего сгорания, когда-либо созданным Ferrari, и обеспечивает 840 лс с характерной мощностью и звуком V12 от «Гарцующего жеребца».

Двигатель имеет угол наклона 65° между рядами цилиндров и сохраняет 6,5-литровый объем своего предшественника, F140HB из 812 Competizione, от которого он был позаимствован. Изменения поспособствовали повышению производительности силового агрегата, который задает новый ориентир для своей категории благодаря удивительному звуковому сопровождению, полученному благодаря



целенаправленной работе как на впускной, так и на выпускной линиях, и 7–ступенчатой коробке передач, которая стала быстрее чем когда-либо.

Максимальные 9500 об/мин и кривая крутящего момента, которая быстро поднимается до максимальных оборотов, дают пассажирам ощущение безграничной мощности и ускорения. Особое внимание было уделено снижению массы и инерции двигателя за счет использования титановых шатунов, которые на 40% легче стали, и использования нового материала для поршней. Новые поршневые штифты имеют алмазоподобную углеродную обработку (DLC), которая снижает коэффициент трения для повышения производительности и расхода топлива. Коленчатый вал был перебалансирован и теперь также стал на 3% легче.

Открытие и закрытие клапанов осуществляется с помощью скользящих пальцевых толкателей, полученных из «Формулы-1» и разработанных с целью уменьшения массы и использования более высокопроизводительных профилей клапанов. Толкатели также имеют покрытие DLC, и их функция заключается в передаче действия кулачка (опять же с покрытием DLC) на клапан с использованием гидравлического толкателя в качестве оси для его перемещения.

Система впуска была радикально переработана: коллектор и нагнетательная камера стали более компактными, чтобы уменьшить общую длину трактов и обеспечить мощность на высоких оборотах, в то время как кривая крутящего момента оптимизирована на всех оборотах двигателя с помощью системы впускных трактов переменной геометрии. Система позволяет непрерывно изменять длину впускного тракта в сборе, адаптируя его к интервалам запуска двигателя, чтобы максимизировать динамический заряд в цилиндре. Специальная гидравлическая система управляет исполнительными механизмами и блоком управления в замкнутом контуре, регулируя положение длины впускных трактов в зависимости от нагрузки двигателя.

В сочетании с оптимизированными профилями кулачков система регулируемого газораспределения создает беспрецедентную систему пиков давления одинаковой высоты, необходимых для получения мощности на высоких оборотах без ущерба для крутящего момента на низких и средних оборотах. Результатом является ощущение непрерывного, быстрого ускорения, достигающего кульминации в поразительной мощности на максимальных оборотах.

Управление системой непосредственного впрыска топлива (GDI при 350 бар) было доработано: теперь оно включает два бензонасоса, четыре направляющих с датчиками давления, которые обеспечивают обратную связь с системой регулирования давления в замкнутом контуре, и электронные форсунки. Калибровка времени и количества топлива при каждом впрыске, в дополнение к увеличению давления впрыска, позволила снизить выбросы загрязняющих веществ и образование твердых частиц на 30% (цикл WLTC) по сравнению с 812 Superfast.

Система зажигания постоянно контролируется блоком управления (ION 3.1), оснащенным системой определения ионов, которая измеряет ионизирующие токи для контроля времени зажигания. Он также имеет одно- и многоискровую функцию для случаев, когда требуется многократное воспламенение топливовоздушной смеси для плавной и чистой подачи энергии. ЭБУ также контролирует сгорание в



камере, чтобы гарантировать, что двигатель всегда работает в условиях максимальной термодинамической эффективности, благодаря сложной стратегии, которая распознает октановое число топлива в баке.

Был разработан новый масляный насос с переменным рабочим объемом, позволяющий непрерывно регулировать давление масла во всем рабочем диапазоне двигателя. Электромагнитный клапан, контролируемый блоком управления двигателем в замкнутом контуре, используется для управления рабочим объемом насоса с точки зрения расхода и давления, обеспечивая подачу только того количества масла, которое требуется для обеспечения функционирования и надежности двигателя на каждом этапе его функционирования. Важно отметить, что для уменьшения трения и улучшения механических характеристик используется менее вязкое моторное масло, чем в предыдущем V12, и вся линия очистки масла была сделана более проницаемой для увеличения эффективности.

Архитектура

Чтобы убедиться, что водитель Daytona SP3 чувствует себя полностью единым со своим автомобилем, проектирование автомобиля в значительной степени опиралось на опыт эргономики, накопленный в «Формуле-1». Сиденья встроены в шасси, чтобы обеспечить более низкое и откинутое положение водителя по сравнению с другими Ferrari в линейке. Оно очень похоже на позицию в одноместном автомобиле. Это помогло снизить вес и сохранить высоту до 1142 мм, что, в свою очередь, снижает лобовое сопротивление. Педальный регулируемый узел позволяет водителю найти наиболее удобное положение.

Рулевое колесо Daytona SP3 продолжает философию Ferrari «руки на руле, глаза на дороге»: оно имеет тот же человеко-машинный интерфейс (HMI), что и SF90 Stradale, Ferrari Roma, SF90 Spider и 296 GTB. Сенсорное управление означает, что водитель может управлять 80 % функций Daytona SP3, не двигая руками, в то время как 16-дюймовый изогнутый HD-экран мгновенно передает всю информацию, связанную с вождением.

Шасси и кузов Daytona SP3 полностью изготовлены из композитных материалов: технология, полученная из «Формулы 1» обеспечивает превосходное соотношение веса и жесткости конструкции. Чтобы снизить вес автомобиля до абсолютного минимума, опустить центр тяжести и гарантировать компактную архитектуру, в шасси было интегрировано несколько компонентов, таких как сиденья.

Были использованы композиты из авиации, в том числе углеродное волокно T800, которое было уложено вручную, чтобы гарантировать правильное распределение волокна для каждой области. В дверях и порогах было использовано углеродное волокно T1000, которое имеет важное значение для защиты кабины, благодаря устойчивости к боковым ударам. Kevlar® также использовался для областей, наиболее подверженных воздействию, благодаря своим характеристикам сопротивления. Методы автоклавного формования повторяют методы «Формулы 1», проходящие в два этапа – при температуре 130 °C и 150 °C, при этом компоненты упаковываются в вакууме для устранения любых дефектов ламинирования.

Специальные шины были разработаны с Pirelli: новые P Zero Corsa были оптимизированы как для сухой, так и для мокрой трассы с особым акцентом на устойчивость автомобиля в ситуациях с низким



сцеплением. Новая Isona также оснащена последней версией SSC – 6.1 Ferrari, впервые на V12 со среднемоторной компоновкой включает в себя FDE (динамический усилитель Ferrari) для повышения эффективности прохождения поворотов. Эта система управления боковой динамикой воздействует на тормозное давление на суппортах для управления углом рыскания автомобиля при движении на пределе и может быть активирована в режимах «Гонка» и «Выключение» на Manettino.

Использование средне-задней архитектуры и композитного шасси также оптимизировало распределение веса между осями, концентрируя массы вокруг центра тяжести. В сочетании с работой, проделанной над двигателем, решения обеспечивают рекордное соотношение массы и мощности и показатели ускорения 0-100 км/ч и 0-200 км/ч.

Аэродинамика

Для Daytona SP3 предполагалось внедрить аэродинамические решения, которые сделали бы его Ferrari с самым высоким уровнем пассивной аэродинамической эффективности за всю историю. Это требовало внимания к деталям при проектировании излучающих масс для эффективного рассеивания тепла. Таким образом, управление потоками горячего воздуха имело решающее значение для определения компоновки, которая была бы максимально интегрирована с общей аэродинамической концепцией.

Увеличение мощности F140HC предполагало соответствующее увеличение тепловой мощности, которая должна была рассеиваться, и, следовательно, увеличение излучающих масс для теплоносителя. Учет аэродинамических решений, необходимых для передней части, означал сосредоточение разработок в первую очередь на эффективности охлаждения. Таким образом, была проведена детальная работа по проектированию корпуса вентилятора, отверстия в нижней части кузова для отвода горячего воздуха и впускного канала, которые были оптимизированы, чтобы избежать необходимости увеличения размеров передних радиаторов.

Значительные исследования были посвящены дизайну боковин, которые выиграли от расположения излучающих масс для коробки передач и моторного масла, смещенных к центру автомобиля. Это решение проложило путь для интеграции боковых каналов в двери, позволяя перемещать впускные каналы для радиаторов вперед в шасси. В результате переднее крыло создает идеальную секцию для впускных каналов и захватывает воздух, что также является высокоэффективным с точки зрения охлаждения радиаторов.

Высокий уровень интеграции аэродинамических функций в конструкцию демонстрирует крышка двигателя, которая имеет центральную опорную конструкцию для направления воздуха во впуск двигателя, а также обеспечивает выходы для выпуска горячего воздуха из моторного отсека. Воздухозаборник двигателя находится в основании конструкции магистрали, чтобы сократить расстояние до воздушного фильтра и минимизировать потери. Продольные прорезы, отделяющие основную секцию от цельного заднего кузова, рассеивают тепло двигателя и захватывают воздух благодаря их взаимодействию с вентиляционными отверстиями, расположенными между лопастями на заднем бампере.

Схема, принятая для управления температурой, создала области, которые команда аэродинамиков могла использовать для создания максимальной общей эффективности. Это было достигнуто за счет сосредоточения внимания на совершенствовании интеграции между объемами и поверхностями и за



счет внедрения новых концепций для нижней части кузова, которые функционируют в синергии с верхней частью кузова без необходимости прибегать к активным аэроустройствам.

Передняя часть Daytona SP3 представляет собой гармонию формы и функциональности. По обе стороны центральной решетки радиатора расположены впускные отверстия для тормозных каналов и каналов, которые выходят через выпускные отверстия по обе стороны капота, создавая продуваемый канал, способствующий созданию передней прижимной силы. Под фарами расположены два аэродинамических элемента, которые увеличивают прижимную силу. Вертикально расположенные крылышки в углах бампера направляют воздушный поток в арку колеса, создавая поток, который уменьшает сопротивление за счет перестройки потока по бокам и сдерживает турбулентность, создаваемую следом за колесом.

Выдувная геометрия передних бамперов – не единственный элемент, который управляет потоком по бокам, чтобы уменьшить сопротивление. Профили спиц колес также вносят свой вклад, как и вертикальная конструкция самого борта. Первые увеличивают отбор воздуха из колодца колеса и выравнивают след с потоком по бокам. Большая площадь поверхности последнего действует как баржевый борт, удерживая след переднего колеса близко к поверхности и уменьшая поперечный размер следа и, следовательно, сопротивление. Конструкция также скрывает воздушный канал от арки переднего колеса, который выходит перед задним колесом. Это решение помогает повысить производительность с точки зрения прижимной силы и сопротивления.

Решения в нижней части кузова были разработаны для повышения производительности с внедрением серии устройств, предназначенных для создания локализованной аэродинамики. Важно отметить, что уменьшение высоты нижней части кузова означало перемещение пика разрежения ближе к поверхности дороги, повышая эффективность устройств, использующих граунд-эффект. Две пары изогнутых профилей перед передними колесами используют их относительный угол к воздушному потоку для создания мощных, но стабильных потоков, которые взаимодействуют с нижней частью кузова и передними колесами, развивая прижимную силу и уменьшая сопротивление.

Другие вихревые генераторы были оптимизированы и расположены таким образом, чтобы практически герметизировать переднюю нижнюю часть кузова. Внешний вихревой генератор установлен прямо на краю шасси на внутреннем отверстии колесной арки и играет ту же роль, что и баржевый борт из «Формулы 1»: направляет турбулентные следы от переднего крыла и вращающиеся передние колеса от аэродинамических поверхностей ниже по потоку.

Наиболее важной областью разработки для совершенствования прижимной силы был задний спойлер. Чтобы правильно сбалансировать переднюю и заднюю прижимную силу, инженеры в полной мере использовали возможности, которые появились благодаря измененным расположением воздухозаборника двигателя и новой конструкцией заднего фонаря. Эти два решения означали, что спойлер можно было расширить, чтобы он занимал всю ширину автомобиля. Его поверхность была не только увеличена в ширину, но и выступ был удлинен сзади, что помогло увеличить прижимную силу без ущерба для сопротивления.

Наиболее инновационное решение и определяющую характеристику автомобиля можно найти в задней части нижней части кузова: выхлопные трубы соединены с двумя встроенными жалюзи в задних крыльях вертикальными воздуховодами. Естественное всасывание, создаваемое кривизной крыльев,



максимизирует поток воздуха, проходящий через воздуховоды, и создает гидродинамическую связь между потоками над нижней частью кузова и верхней частью кузова. Эта функция обладает тремя преимуществами: во-первых, она уменьшает блокировку нижней части кузова за счет увеличения потока под передней нижней частью кузова, увеличения прижимной силы и смещения аэродинамического баланса вперед для улучшения поворота. Во-вторых, увеличение локального ускорения потока, создаваемого геометрией нижних воздухозаборников, создает очень сильное всасывание, которое улучшает прижимную силу сзади. Наконец, на задний спойлер также поступает дополнительный поток воздуха, поступающий от жалюзи на заднем крыле.

Заключительной областью разработки было увеличение объема диффузора, как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскостях, благодаря установке выхлопных труб в высоком центральном положении. Таким образом, пространство, освобожденное в центре, было выделено для решения, аналогичного двойному диффузору. Диффузор фактически позволяет расширять поток на двух различных уровнях и создает форму моста, которая словно плавает в объеме хвоста. Идея основана на использовании высокой энергии из центральной области потока для эффективного направления воздуха как внутри, так и снаружи центральной конструкции «моста». Это означает, что поток, проходящий снаружи центрального канала, заряжает энергией внутренний канал, повышая эффективность диффузора в целом.

Daytona SP3 имеет панорамное ветровое стекло до самого начала жесткой складной крыши. Держатель встроен в его верхнее уплотнение, чтобы точно направлять поток через направляющую коллектора при движении без крыши. Середина перекладки за подголовником сидения опускается, повторяя форму задних опор кузова и крышки двигателя, и, таким образом, сводит к минимуму возможность отклонения в сторону задней направляющей. Поток воздуха в задней части боковых окон направляется задней отделкой за подголовниками к центральному углублению, защищенному ограничителем ветра, так что он выходит за пределы салона.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ DAYTONA SP3

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	V12 – 65°
Рабочий объём	6496 см ³
Диаметр и ход	94 мм x 78 мм
Максимальная мощность	618 кВт (840 л/с) при 9250 об/мин
Максимальный крутящий момент	697 Нм при 7250 об/мин
Максимальная частота вращения двигателя	9500 об/мин
Степень сжатия	13.6:1

РАЗМЕРЫ И ВЕС

Длина	4686 мм
Ширина	2050 мм
Высота	1142 мм



Колёсная база	2651 мм
Передняя колея	1692 мм
Задняя колея	1631 мм
Сухой вес	1485 кг
Соотношение сухой массы/мощности **	1.77 кг/лс
Распределение веса	44% спереди/56% сзади
Ёмкость топливного бака	86 л

ШИНЫ И ДИСКИ

Передние	265/30 ZR 20 J9.0
Задние	345/30 ZR 21 J12.5

ТОРМОЗА

Передние	398 x 223 x 36 мм
Задние	380 x 253 x 34 мм

ТРАНСМИССИЯ

7-ступенчатая коробка передач F1 с двойным сцеплением

ЭЛЕКТРОННЫЕ СИСТЕМЫ

ESC; высокопроизводительная ABS e/EBD; F1-Trac; e-Diff 3.0; SCM-Frs; ассистент управления в скольжениях (Side Slip Control) 6.1

ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Максимальная скорость	> 340 км/ч
Разгон 0-100 км/ч	2,85 секунды
Разгон 0-200 км/ч	7,4 сек