

458
SPIDER





458 Spider

La 458 Spider è la capostipite di una nuova generazione di Ferrari a cielo aperto: un connubio di tecnica, design e bellezza che è riuscita, prima auto della storia, a far coabitare un motore centrale-posteriore e la capotte. Non una capotte qualunque, ma un tetto rigido ripiegabile, capace di offrire un comfort mai provato prima quando è chiuso e prestazioni mai raggiunte da una spider. Un concept straordinariamente originale, una soluzione inedita che conferma una volta di più la capacità di Ferrari di innovare e stupire senza mai perdere quell'identità e quei valori che l'accompagnano sin dall'inizio della sua storia, nel 1947. Una storia che si rinnova ma che prosegue una tradizione gloriosa fatta anche, e soprattutto, di vetture *en plein air* da guidare mentre il sole ti scalda: le spider, le cabriolet, le barchetta. Vetture meravigliosamente belle da guidare,

perché stringere il volante avendo sopra la testa solo il cielo regala sensazioni indimenticabili, emozioni uniche: ascoltare il sound del motore, percepire distintamente gli effetti della velocità, sentire nel vento i profumi del mondo. Un feeling che si prova viaggiando su strade in cui la natura fa da protagonista. Come una costiera, un passo alpino, una litoranea, un viale alberato. Situazioni che rendono avvincente la guida anche a bassa velocità, quando si fa una “passeggiata” nei luoghi che si amano con un'auto aperta. La 458 Spider è una “due posti” che risponde perfettamente alla strategia che Maranello, da sempre, persegue: offrire la giusta Ferrari a ogni Ferrarista, ognuno dei quali è diverso dall'altro. La Ferrari 458 Spider offre emozioni nuovissime. Permette di sentire forte e distinto il rombo

armonico e coinvolgente del motore V8 a iniezione diretta, ma senza affaticare la conversazione con il passeggero. Esalta la sportività, perfetta per chi cerca la prestazione, adatta a chi ama viaggiare in coppia, per godersi un weekend all'aria aperta. Una miscellanea di sapienti combinazioni dei suoni, forniti dai 570 CV che esprime, fa giungere alle orecchie solo le note che servono, una “musica” che fa da sottofondo al piacere della guida, e anche al dialogo con chi si ama. Non è un caso, infatti, che il motore abbia vinto il premio *International Engine of the Year 2011*: raggiunge prestazioni eccezionali, prima impensabili per una spider. Ma la 458 Spider ha un altro elemento che la rende unica. L'innovazione chiave, quella che è alla base del concept della vettura, è senza ombra di dubbio il tetto rigido ripiegabile in alluminio, che garantisce un livello

di comfort superiore alla tradizionale soluzione in tela, una rapidità di cinematismo straordinaria, una leggerezza e una semplicità concettuali mai visti prima. Con la 458 Italia la Spider condivide i più avanzati contenuti tecnologici e offre, senza nessun compromesso in termini di comfort e prestazioni, le emozioni forti della guida *en plein air*. Un'automobile perfetta per chi vuole guidare tutti i giorni, non solo nel fine settimana, soprattutto quando le condizioni meteo sono favorevoli a un impiego a tetto aperto. Per chi ama la guida sportiva su percorsi misti e impegnativi, senza avere il costante bisogno di portare la vettura al limite in pista ma anche per andare a cena o passare una giornata al mare. Per chi vuole la comodità di spazi interni ergonomicamente perfetti e curati in ogni dettaglio. Un sogno tutto da guidare. Ad occhi aperti. A cielo aperto.



Reggia di Caserta
Caserta, Royal Palace

The 458 Spider ushers in a whole new generation of Ferrari convertibles: an effortless marriage of technology, design and beauty, it is also the first car ever to combine a mid-rear engine with a drop-top. Make no mistake about it, however: this isn't just any old drop-top, but a retractable folding hard top that delivers both unprecedented in-cabin comfort when closed and unparalleled spider performance. It is an extraordinarily original concept, a completely new solution that once again confirms Ferrari's unique talent for innovating and astounding without ever losing the identity and core values that have defined its story since 1947. A story that changes with the times but which also continues a glorious tradition founded in great part on fabulous open-top cars designed for hot sunny days: spiders, cabriolets and barchettas.

All cars that are spectacularly wonderful to drive because having just the open sky above you as you grip the wheel has a unique and truly unforgettable emotional impact: hearing the engine's soundtrack, feeling the car's speed, having the perfumes of the world swirl around you. An impact that's heightened to the last by nature itself: this is car at its best on coast roads, Alpine passes, rivieras, tree-lined avenues. Roads that lend a very special exhilaration to taking a drop-top out for a spin even at slower speeds. The 458 Spider is a two-seater that brilliantly reflects Maranello's core strategy of offering the right Ferrari to each individual Ferrarista. It also, however, delivers a whole new set of emotions. You can hit the retract button, drive it top-down, and be enthralled by the distinctive

harmonic rumble of its GDI V8 engine without your conversation with your passenger being drowned out, for instance. It also adds a genuine sense of sportiness and power to weekend trips à deux. A clever mix of sounds supplied by the car's 570 horse power incorporates just the right notes, turning it into music to your ears. Music that acts as a brilliant soundtrack not only to the pleasure of driving a Prancing Horse car but in-car chat. It's no coincidence either that this very V8 was named *International Engine of the Year 2011*: it delivers absolutely unprecedented performance for a spider, in fact. However, the 458 Spider has another feature that makes it unique. The key innovation around which its entire concept was crafted is, of course, its aluminium retractable hard top which guarantees in-car comfort that's far superior to a traditional soft-

top. It also has an extraordinarily fast deployment and retraction time, and is far lighter and simpler than any other package of its kind. The Spider shares the 458 Italia's cutting-edge technologies to offer uncompromising comfort and performance as well as the distinctive thrill of open-top driving. It is perfect for everyday as well as weekend use, particularly in fine weather. It is the ideal choice for owners that want to experience sporty driving on mixed and challenging surfaces but don't feel the need to constantly push their car to the limit on the track. People who like to add an extra shot of exhilaration to driving to dinner or a day out at the coast. Who want the comfort of ergonomically perfect cabin space in which every last detail has been honed to perfection. A dream drive, in other words. But a very real, drop-top one, to boot.



Costiera Amalfitana - Positano
Amalfi Coast - Positano



Innovation	14	Le Innovazioni	14
Performance	26	Le Prestazioni	26
Style	40	Lo Stile	40
Technical Specifications	60	Dati Tecnici	60
Personalisation	64	Programma	64
Programme		di Personalizzazione	
Genuine Maintenance	68	Programma Genuine	68
Programme		Maintenance	





Innovation

Retractable Hard Top
Architecture

Le Innovazioni

Tetto Rigido Ripiegabile
Architettura



Tetto Rigido Ripiegabile

La 458 Spider è la prima vettura al mondo con motore centrale-posteriore equipaggiata con un tetto rigido ripiegabile. Ed è proprio attorno al tetto che è stato costruito il concept dell'intera vettura: comfort, leggerezza, funzionalità, performance. Il primo effetto di una copertura rigida è un significativo incremento del comfort a bordo quando il tetto è chiuso, in termini di isolamento termico e acustico.

La capote non subisce deformazioni a causa del campo di pressione a elevate velocità e l'abitabilità aumenta in virtù di una forma a doppia curvatura sopra la testa degli occupanti, possibile con l'alluminio, impossibile con la tela.

È una struttura leggerissima, grazie all'impiego dell'alluminio e a un cinematismo di grande semplicità. Pesa 40 chilogrammi in meno delle tradizionali coperture rigide e 25 in meno rispetto al tetto in tela. La semplicità della soluzione è elemento essenziale per la funzionalità in termini di rapidità e armonia del movimento, compattezza ed efficienza aerodinamica.

Il tetto impiega il tempo record di 14 secondi per abbassarsi o alzarsi.

Il cinematismo è caratterizzato dalla rotazione contemporanea delle due parti in cui il tetto è suddiviso. Il volume occupato al ricovero è limitato a soli 100 litri rispetto ai 150-200 necessari per le vetture con tetto rigido. È un incredibile contenimento degli ingombri che è importantissimo per l'aerodinamica e lo stile di tutto il posteriore della vettura; ed essenziale per l'alloggiamento in posizione centrale posteriore del motore.

Il piacere della guida a cielo aperto, senza il casco dei motociclisti e dei piloti, è unico e irripetibile. Fondamentale, per godere pienamente l'esperienza di viaggio a tetto abbassato, è la corretta distribuzione dei flussi d'aria all'interno dell'abitacolo, tale da non generare effetti sgradevoli come il

Retractable Hard Top

The 458 Spider is the world's first mid-rear-engined car to sport a retractable hard top. In fact, the car's entire concept of combining comfort, lightweight construction, functionality and performance, was built around that feature. The first advantage of a retractable hard top is that it significantly improves in-car comfort when closed, as it insulates occupants from both weather and noise.

The 458 Spider's unique hard top doesn't deform because of the pressure field that builds up at high speeds either. Cabin space and comfort are actually improved thanks to the roof's double curvature, an element made possible by its aluminium construction but impossible to achieve with a traditional canvas soft top.

The retractable hard top's structure is incredibly light too, thanks to a simple yet ingenious mechanism. It actually weighs 40 kg less than a traditional hard top and 25 kg less than a fabric version. Its simplicity also ensures its speedy and graceful deployment as well as ensuring it is extremely compact and aerodynamically efficient. As the two sections of the roof rotate simultaneously, the 458 Spider's hard top takes just 14 seconds to deploy or retract.

It also tucks away neatly into a 100 litre space in front of the engine bay – a huge achievement given that the roofs on most retractable hard top cars usually take up 150-200 litres. However, this incredible compactness was vital to retaining the superb aerodynamics and styling of the rear of the car and also the engine's mid-rear position. Drop-top driving is an absolutely uniquely exhilarating experience. However, correct distribution of the airflow inside the cockpit is vital to ensuring occupants fully enjoy the top-down experience without any unpleasant turbulence. This is why Ferrari has installed an electric wind stop in the 458 Spider: once the hard top has completed folding away,





ritorno del vento sul collo e sulla nuca.

A tale scopo, sulla 458 Spider è stato installato un lunotto in vetro regolabile elettricamente: al termine del processo di apertura della capote questo si posiziona automaticamente a circa un terzo dell'altezza massima, soluzione ideale determinata dagli studi in Galleria del Vento su modelli in scala 1:1. In ogni caso è possibile modificare a piacimento la posizione del lunotto sia a tetto aperto che chiuso, addirittura abbassandolo completamente per apprezzare appieno il sound in abitacolo anche con la vettura in configurazione coupé.

Dal punto di vista progettuale questi risultati discendono principalmente dalla scelta di aver spostato la linea di taglio della carrozzeria dal punto di cintura, come normalmente avviene, al di sopra del montante. In questo modo il tetto diventa un oggetto a sviluppo prevalentemente bidimensionale che è possibile suddividere in due parti sovrapposte in fase di ricovero.

the latter automatically raises to about a third of its maximum height, the optimal position established in wind tunnel testing on a 1:1 scale model. That position may, however, be adjusted by the driver both with the top up or down. It can be completely lowered so that occupants get the full benefit of the car's soundtrack even when the car is in coupé configuration.

Design-wise, these results are the product of having moved the cut-line for the start of the roof from the waist-line to the top of the B-pillar. This simplifies the shape of the roof, making it two-dimensional with the result that it can be divided into two sections which overlap during folding.



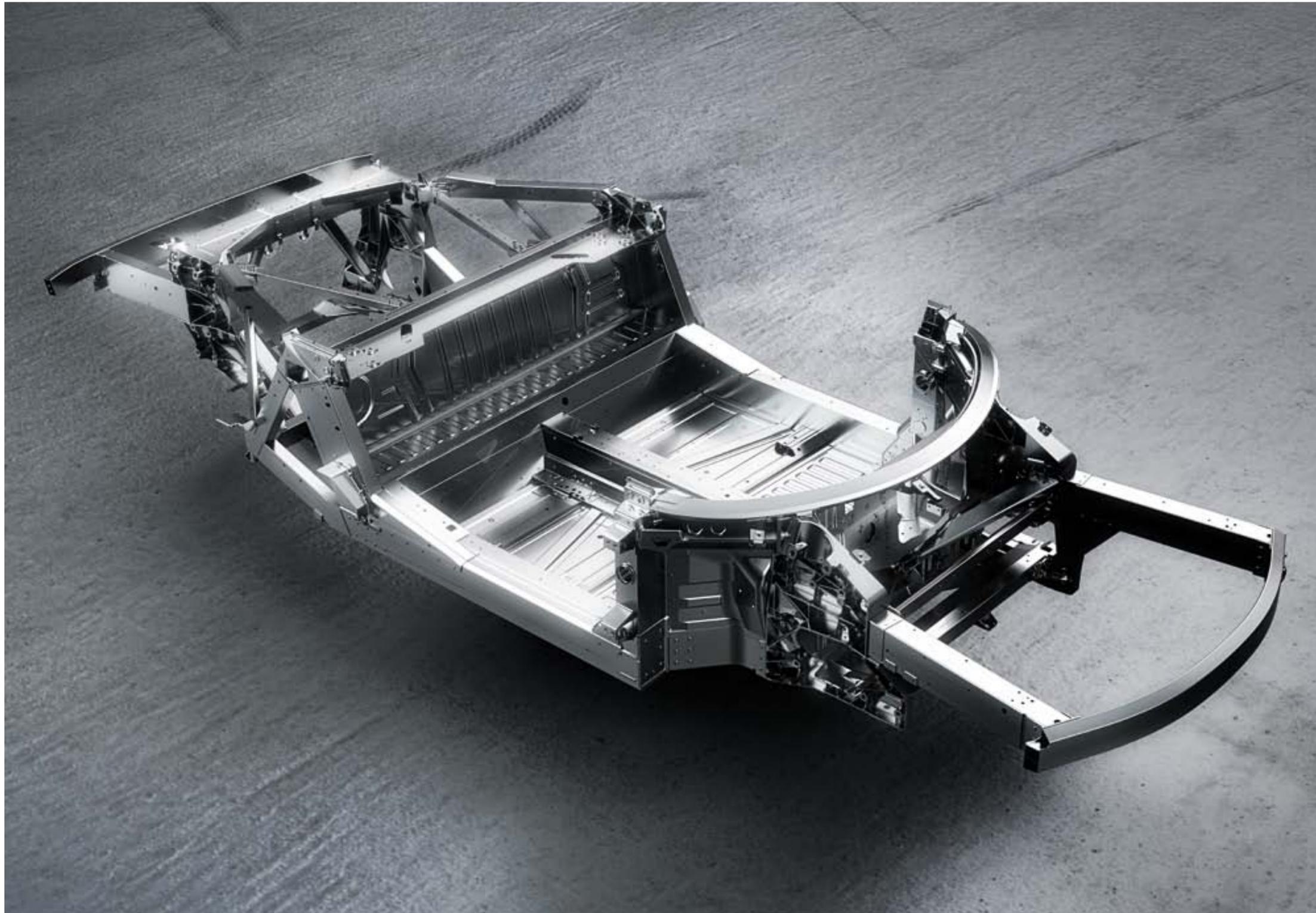
Architettura

È sviluppata intorno al concept del tetto rigido, ed è stata progettata per garantire eccezionali livelli di handling, sicurezza e leggerezza.

Il telaio, appartenente alla seconda generazione di quelli in alluminio, nasce presso il Polo Scaglietti, vero e proprio centro di eccellenza dell'alluminio che raccoglie, oltre alle competenze interne alla Ferrari, quelle provenienti dalle università e dai partner di tutto il mondo.

Per questo telaio sono state utilizzate diverse leghe di alluminio, ciascuna con una precisa funzione, in particolare: due leghe per le fusioni con riduzione degli spessori (30% in meno rispetto alla prima generazione); cinque leghe alto resistenti per gli estrusi (un 80% in più di sforzo ammissibile a snervamento); tre leghe per le lamiere sottili (-25%); leghe specifiche per strutture crash anteriori e posteriori, per il massimo assorbimento di energia. Accanto alle scelte relative ai materiali si collocano le più avanzate tecnologie di stampaggio (come il Superplastic Forming, che consente di realizzare geometrie complesse con spessori inferiori a un millimetro) e l'impiego di differenti tecniche di giunzione per assicurare il contenimento dei pesi e un'elevata rigidità strutturale. Scrupolosa attenzione è stata posta nel minimizzare il numero di componenti, come nel caso dei pannelli porta, garantendo performance e sicurezza. Tra le soluzioni figurano infatti l'irrobustimento dei braccardi e l'introduzione di pinne strutturali, con un considerevole aumento della rigidità strutturale torsionale e flessionale (entrambe cresciute del 23% rispetto alla Ferrari F430) e l'integrazione della funzione antischiacciamento normalmente garantita dai due visibili roll-bar. Una soluzione che garantisce un eccezionale livello di sicurezza alle più elevate prestazioni possibili, col rispetto di norme ancor più severe di quelle vigenti.

22



Architecture

The 458 Spider's architecture was developed around the retractable hard top concept with the aim of delivering exceptional handling, safety and lightness. Its second generation aluminium chassis is made at the Polo Scaglietti facility in Modena, a centre of excellence in aluminium fabrication which not only benefits from Ferrari's own in-house skill-set but also associated universities and technical partners worldwide. Several different types of aluminium alloy are used to make the 458 Spider's chassis, each one with its own specific function: two alloys are used to produce thinner castings (30% thinner than the first generation); five high resistance alloys were used for the extrusions (yield strength is 80% higher than on previous alloys); three for the thin panelling (-25%); specific alloys were also used for the front and rear crash boxes to guarantee maximum energy absorption. Alongside these high-tech materials, Ferrari also uses the most advanced forming technologies (including Superplastic forming to make highly complex shapes less than 1 mm thick). Various different joining techniques were also adopted to reduce weight and to deliver a high standard of structural rigidity. Significant attention was also focused on minimising the number of components in the car (particularly in the case of the door structure), to improve both performance and safety. New solutions include more robust sills and the introduction of structural buttresses which considerably increase torsional rigidity and beam stiffness (both + 23 per cent compared to the Ferrari F430's figures). The latter also provide roll-over protection, a function normally the sole domain of two highly visible roll-bars. This solution guarantees an exceptional standard of safety and easily exceeds the most severe safety requirements in this regard.

23





Performance

Engine

Hele

Gearbox

Vehicle Dynamics

Aerodynamics

Le Prestazioni

Motore

Hele

Cambio

Dinamica Veicolo

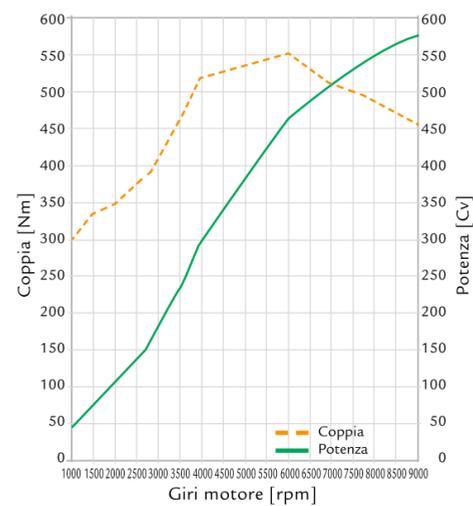
Aerodinamica

Motore

È il V8 centrale-posteriore a iniezione diretta da 4.499 cc e 570 CV, vincitore del premio *International Engine of the Year 2011*. Si tratta di un motore dalle prestazioni eccezionali che rappresenta lo stato dell'arte per quanto riguarda i motopropulsori. La principale differenza rispetto alla versione coupé è costituita dal posizionamento delle bocche di aspirazione del motore. Non si trovano infatti più a metà vettura, come nel caso della 458 Italia, bensì in posizione arretrata in corrispondenza dello spoiler posteriore, dove trovano spazio anche i radiatori di olio, cambio e frizione. La nuova posizione delle prese d'aria ha reso necessaria una ridefinizione della linea di aspirazione, al fine di garantire al pilota della 458 Spider l'emozione di guida caratteristica del V8 aspirato Ferrari nell'utilizzo a tetto aperto, ridefinendo uno specifico mix fra sonorità di aspirazione e di scarico. In particolare, i contributi di aspirazione e scarico sono stati equalizzati fra i 3000 e i 5000 rpm con calibrazioni di 3-5 dB attraverso lo sviluppo di specifici silenziatori. La percezione del suono in abitacolo, esaltata a tetto aperto, risulta quindi emozionante anche a tetto chiuso grazie a un lavoro sulle armoniche. In quest'ultima configurazione un maggior coinvolgimento di chi è a bordo è ottenibile muovendo verso il basso il wind-stop elettrico.

Engine

The 458 Spider is powered by the mid-rear 570 hp 4499 cc GDI V8 that was named *International Engine of the Year 2011*. It delivers absolutely exceptional performance and is the state of the art in terms of engine technology. One of the main differences between this installation and that of the coupé version lies in the location of the engine air intakes. These are no longer on the B-pillars of the car, as was the case with the 458 Italia, but have been moved back to the rear spoiler where the gearbox and clutch radiators are all situated. The new air intake position also meant that the inlet tracts had to be redesigned to guarantee drivers of the 458 Spider the same driving pleasure delivered by the naturally-aspirated Ferrari V8 with the top down, and a specific mix of intake and exhaust sounds was honed to suit the car's open-air remit. Intake and exhaust inputs were equalised at between 3,000 and 5,000 rpm with calibrations of 3-5 dB, thanks to specifically developed silencers. The soundtrack that occupants hear in the cabin is particularly exhilarating with the top up too, thanks to work done on the harmonics. By partially lowering the wind stop in this configuration, drivers will find themselves even more enthralled by the sound.



Hele

La 458 Spider raggiunge livelli di consumi ed emissioni particolarmente limitati (275g CO₂/Km) per una vettura con queste caratteristiche. Questo risultato è stato ottenuto grazie a una serie di interventi tra cui il sistema HELE (High Emotion Low Emissions, e cioè emozioni forti, emissioni minime) che include componenti chiave come lo Stop&Start, per una riduzione dei consumi di circa il 10% nel ciclo urbano; pompa benzina a bassa pressione e ventole brushless (senza spazzole, sostituite da magneti permanenti, che riducono totalmente gli attriti) con controllo PWD, Pulse With Modulation, per una riduzione totale dei consumi di circa il 6%; compressore A/C elettronico a cilindrata variabile.



Hele

For a car with these performance characteristics, the 458 Spider is particularly efficient in terms of its fuel consumption and emissions (275g CO₂/km). This was achieved through a whole series of modifications, including the introduction of the HELE (High Emotion Low Emissions) System which incorporates key components such as: Stop&Start, which cuts fuel consumption by around 10 percent in urban cycles; a low-pressure fuel pump; Pulse Width Modulation-controlled brushless fans (the brushes are replaced by permanent magnets which completely eliminate friction), resulting in an overall reduction in consumption of around 6 percent; and an electronic variable displacement air-conditioning compressor.

30 Cambio

È l'ormai celebre cambio F1 a doppia frizione a 7 marce più retromarcia che consente un incremento prestazionale contemporaneo a un aumento del comfort di viaggio.

Il cambio di marcia si ottiene come sovrapposizione tra la fase di apertura e chiusura delle due frizioni. Ciò consente di avere dei tempi di cambiata prossimi allo zero, nessuna interruzione di coppia, un cambio di marcia assimilabile a una trasmissione automatica: il massimo in termini di sportività, prestazioni e comfort.

La rapportatura del cambio, con interventi mirati su prima e settima marcia, consente di ottenere la massima sensazione di sportività, con progressiva crescita della coppia di ripresa, la maggior coppia alle ruote ai bassi regimi, la settima marcia di potenza.



Gearbox 31

This is the now-famous 7-speed plus reverse F1 dual-clutch gearbox that improves both performance and comfort. When the gears shift, the opening and closing phases of the two clutches overlap with the result that shifting time is slashed to practically zero with no torque interruption and the smoothness of an automatic transmission: the result is a benchmark for sportiness, performance and comfort.

The 458 Spider's sporty character is also enhanced by specific attention to the final gear ratio and first and seventh gears. The result is plenty of low-down torque, strong acceleration through the rev range and a seventh that is geared for reaching the car's maximum speed.



SOSPENSIONI

Le anteriori a triangoli a “L” sovrapposti, le posteriori secondo architettura “Multilink”, sono caratterizzate da maggior flessibilità longitudinale, da cui deriva una migliore capacità di assorbimento degli ostacoli e, a sua volta, un minor livello di rumorosità acustica all'interno dell'abitacolo, e da maggior rigidità trasversale, che comporta invece più maneggevolezza. Caratteristiche che, unite a una messa a punto specifica degli pneumatici, consentono di ottenere rigidità verticali più elevate (+35% rispetto alla F430), ovvero minor rollio. E garantiscono un rapporto di sterzo più diretto (-30% della F430, 11,9° rispetto a 16,9°), e quindi una minore attività del volante.

SISTEMI DI CONTROLLO**E-DIFF3, F1 Trac, ABS Prestazionale**

Il software di controllo dell'E-DIFF e dell'F1-Trac risiedono in un'unica centralina (BOSCH ESP); ciò garantisce la riduzione al minimo dei tempi di comunicazione tra i sistemi, evolvendo le logiche stesse in modo da garantire una maggior prestazione della vettura.

- E-DIFF3: nuove strategie di Power ON;
- Integrazione E-DIFF 3 / F1 Trac: ulteriore evoluzione;
- ABS Prestazionale: nuove strategie (specifiche per alta aderenza) integrate con E-DIFF.

L'E-DIFF3 ora lavora in modo ancora più integrato con l'F1-Trac sfruttando una serie di parametri dello stesso F1-Trac (quali ad esempio la stima del grip) sia nelle posizioni in cui l'F1-Trac è attivo (Sport - Race) sia in quelle in cui è spento (CT-off e ESC-off). Questa evoluzione ha permesso di ottenere, rispetto alle versioni precedenti, un miglior controllo della ripartizione della coppia motrice in uscita dalle curve (Sport, Race, CT-off, ESC-off), che

si traduce in maggior motricità, cioè valori più elevati di Ax - Accelerazione Longitudinale e miglior comportamento al limite, quindi valori più ridotti di attività volante - SWA, steering wheel activity. La 458 Spider garantisce prestazioni di assoluto rilievo relativamente agli spazi di arresto (100-0 km/h in 32,8 metri; 200-0 Km/h in 128,5). Questi valori sono stati ottenuti tramite lo sviluppo e l'ottimizzazione dei sistemi e delle logiche di controllo, in collaborazione con Bosch, l'evoluzione logiche Pre-Fill Ferrari per minimizzare il tempo di risposta, la calibrazione specifica dell'ABS sull'aderenza medio/alta, l'integrazione delle logiche di controllo dell'E-DIFF3 e dell'ABS per garantire, durante le frenate in ABS, sia una stima più precisa della velocità della vettura, e quindi un miglior controllo della coppia frenante, sia una miglior stabilità. Lo sviluppo specifico degli pneumatici, in particolare per quanto riguarda il grip, è coerente con le eccellenti caratteristiche dell'impianto frenante.

Sistema a Controllo Magnetoreologico

Il Sistema di Controllo Magnetoreologico (SCM) è stato introdotto per la prima volta sulla 599GTB e viene proposto sulla 458 Spider in versione evoluta (SCM2). Il controllo dello smorzamento avviene tramite la variazione delle proprietà del fluido, sensibile al campo magnetico generato all'interno dell'ammortizzatore. Il software di comando aggiorna ogni millisecondo l'intensità del campo magnetico stesso.

Rispetto alla versione precedente il sistema è quindi caratterizzato da un'evoluzione sia per quanto concerne la centralina di controllo (-50% tempo di input) che per gli ammortizzatori stessi. La nuova centralina di comando garantisce:

- tempo di risposta del sistema di controllo (SW ECU): 1ms;
- tempo massimo di generazione della corrente (HW ECU): <5ms vs <10ms;

- tempo massimo di generazione della forza ammortizzatore (HW ECU + Ammortizzatore): 8ms vs 15 ms.

Nuovo ammortizzatore con guida stelo lubrificata;

- riduzione degli attriti interni (-35%): migliore precisione del controllo per piccoli input stradali (comfort vibrazionale).

Manettino Racing

Il manettino della 458 Spider, di tipo Racing, privilegia le impostazioni di guida sportiva senza trascurare le occasioni di utilizzo a minor aderenza. Agendo sul manettino si ha la possibilità di configurare i parametri relativi ai differenti controlli elettronici. In condizioni di scarsa aderenza la posizione migliore del manettino è la WET. Mentre nell'uso quotidiano su strade in normali condizioni sono consigliate le posizioni SPORT e RACE a seconda si predilige una guida confortevole o leggermente più esuberante. La posizione CT-off, nella quale è disattivato il controllo di trazione, e quella ESC-off, nella quale sono disattivati sia controllo di trazione che controllo di stabilità, sono consigliabili solo su superfici ad alta aderenza.

Tasto Disaccoppiamento Sospensioni

Sulla 458 Spider è possibile rendere indipendente la logica di smorzamento delle sospensioni dalla configurazione della macchina impostata sul manettino. Il tasto di disaccoppiamento smorzamento, infatti, permette di ottenere un migliore “filtraggio” delle superfici stradali non omogenee, traducendosi in un handling migliorato e un comfort migliore su fondi stradali non omogenei e sconnessi (come il circuito di Nürburgring o una strada non perfettamente asfaltata).

Il disaccoppiamento delle sospensioni è discrezionale in tutte le posizioni del manettino, tranne nella posizione WET. In questa posizione, infatti, il disaccoppiamento è sempre inserito.

SUSPENSION

The 458 Spider has double wishbones with L-arms at the front and a Multilink layout at the rear. The result is greater longitudinal flexibility which improves the car's ability to absorb bumps. This in turn reduces noise levels in the cockpit and boosts transverse rigidity, improving handling. Combined with specially developed tyres, these characteristics increase overall vertical rigidity (+35 percent with respect to the F430) for less body roll. They also guarantee a more direct steering ratio (-30 percent compared to the F430 - 11.9° compared to 16.9°) and thus require less steering input.

CONTROL SYSTEMS**E-DIFF3, F1-Trac, High Performance ABS**

The E-DIFF and F1-Trac control software are contained in a single Bosch ESP ECU, cutting communication time between them to an absolute minimum. Evolved control logics boost performance still further too.

- E-DIFF3: new Power ON strategies;
- E-DIFF3 / F1 Trac integration: further evolution;
- High Performance ABS: new strategies (high grip-specific) integrated with E-DIFF.

The E-DIFF3 is now even more seamlessly integrated with the F1-Trac and uses a series of its parameters (including grip estimation) both in positions in which F1-Trac is active (Sport - Race) and in which it is deactivated (CT-off and ESC-off). This evolution means that torque distribution coming out of bends (Sport, Race, CT-off, ESC-off positions) is better than in previous models, resulting in improved traction, i.e. higher Longitudinal Acceleration values and better dynamic behaviour on the limit. This also means less steering wheel activity. The 458 Spider

also delivers absolutely outstanding braking distances (100-0 km/h in 32.8 metres; 200-0 km/h in 128.5). These superb figures come as a result of the development and optimisation of control logics and systems in collaboration with Bosch, the evolution of the Ferrari Pre-Fill logic to minimise response times, specific ABS calibration for medium-high grip situations, and the integration of E-DIFF3 and ABS control logics to guarantee both more precise vehicle speed estimation in braking under ABS, resulting in better control of braking torque, and greater stability. The 458 Spider's tyres were also specially developed with a particular focus on grip to bring them in line its superb braking system.

Magnetorheological Suspension Control

SCM (Magnetorheological Suspension Control) suspension made its debut on the 599 GTB in 2006 and the 458 Spider is equipped with the evolved SCM2 version. It uses a viscous fluid which reacts instantaneously to an electronically controlled magnetic field generated inside the damper. The control software adjusts the intensity of the magnetic field every millisecond. The ECU (-50 percent input time) and the dampers themselves have both evolved since the previous generation. The new ECU guarantees improved:

- control system response (ECU SW): 1ms;
 - maximum current generation time (ECU HW): <5ms vs <10ms;
 - maximum damper force generation time (HW ECU + Damper): 8ms v 15 ms;
- New damper with new piston rod bushing:
- Reduced internal friction (-35%): more precise small-bump control (vibration comfort).

Racing Manettino

The 458 Spider's Racing manettino puts the emphasis on sportier settings without ruling out opportunities for driving in

lower grip situations. The manettino is used to configure parameters for the various electronic control systems. The best manettino setting for dealing with low grip situations is WET. SPORT and RACE are recommended for day-to-day driving on roads in normal conditions, and provide either a more comfortable drive or a more exhilarating experience, respectively. Opting for CT-off (traction control deactivated) or ESC-off (both traction control and stability control deactivated) settings is only advised on high grip surfaces.

Suspension Decoupling Button

It is possible to decouple the 458 Spider's suspension damping logic from whatever electronic control configuration has been selected on the manettino. The damper decoupling button offers improved “filtering” of uneven road surfaces. This translates into improved performance and handling on uneven and broken surfaces (such as the Nürburgring or a badly asphalted road). Suspension decoupling can be selected in all manettino positions with the exception of WET in which the most compliant damper setting is always engaged.

FRENI E PNEUMATICI

L'impianto frenante con dischi in materiale carbo-ceramico è montato di serie sull'intera gamma Ferrari. Questa soluzione, oltre a garantire eccellenti livelli di performance, riduce al minimo gli interventi di manutenzione.

Nel dettaglio:

- disco anteriore in materiale carbo-ceramico di 398 x 223 x 36 mm, pinza in alluminio a 6 pistoncini;
- disco posteriore in materiale carbo-ceramico di 360 x 233 x 32 mm, pinza in alluminio a 4 pistoncini.

I benefici prestazionali coinvolgono diversi aspetti strettamente connessi con l'integrazione dei sistemi di controllo della dinamica vettura: consistenza delle prestazioni, riduzione dello spazio di frenata e del peso.

Spazi di arresto:

- 100 km/h-0 ridotto a 32.8 m;
- 200 km/h-0 ridotto a 128.5 m.

Specifiche Tecniche:

- Cerchi ruota standard in lega leggera, 20" anteriori e posteriori, con pneumatici 235/35 ZR20" all'asse anteriore e 295/35 ZR20" all'asse posteriore.
- Pneumatici disponibili alla commercializzazione: Michelin, Bridgestone e Pirelli.

BRAKES AND TYRES

Carbon-ceramic material brakes have been fitted as standard with every Ferrari model since January 2008. Aside from guaranteeing benchmark braking, carbon-ceramic material discs require minimal maintenance.

The 458 Spider's brakes are as follows:

- front carbon-ceramic disc (398 x 223 x 36 mm), aluminium 6-pot calipers;
- rear carbon-ceramic discs (360 x 233 x 32 mm), aluminium 4-pot calipers.

The performance benefits are inextricably linked to the integration of the car's dynamic control systems: consistently high performance, shortened braking distance and lighter weight.

Stopping distances:

- 100 km/h-0 reduced to 32.8 m;
- 200 km/h-0 reduced to 128.5 m.

Technical Specifications:

- standard alloy wheels, 20" front and rear, with 235/35 ZR20" front tyres and 295/35 ZR20" at the rear.
- Tyres available: Michelin, Bridgestone and Pirelli.



Aerodinamica

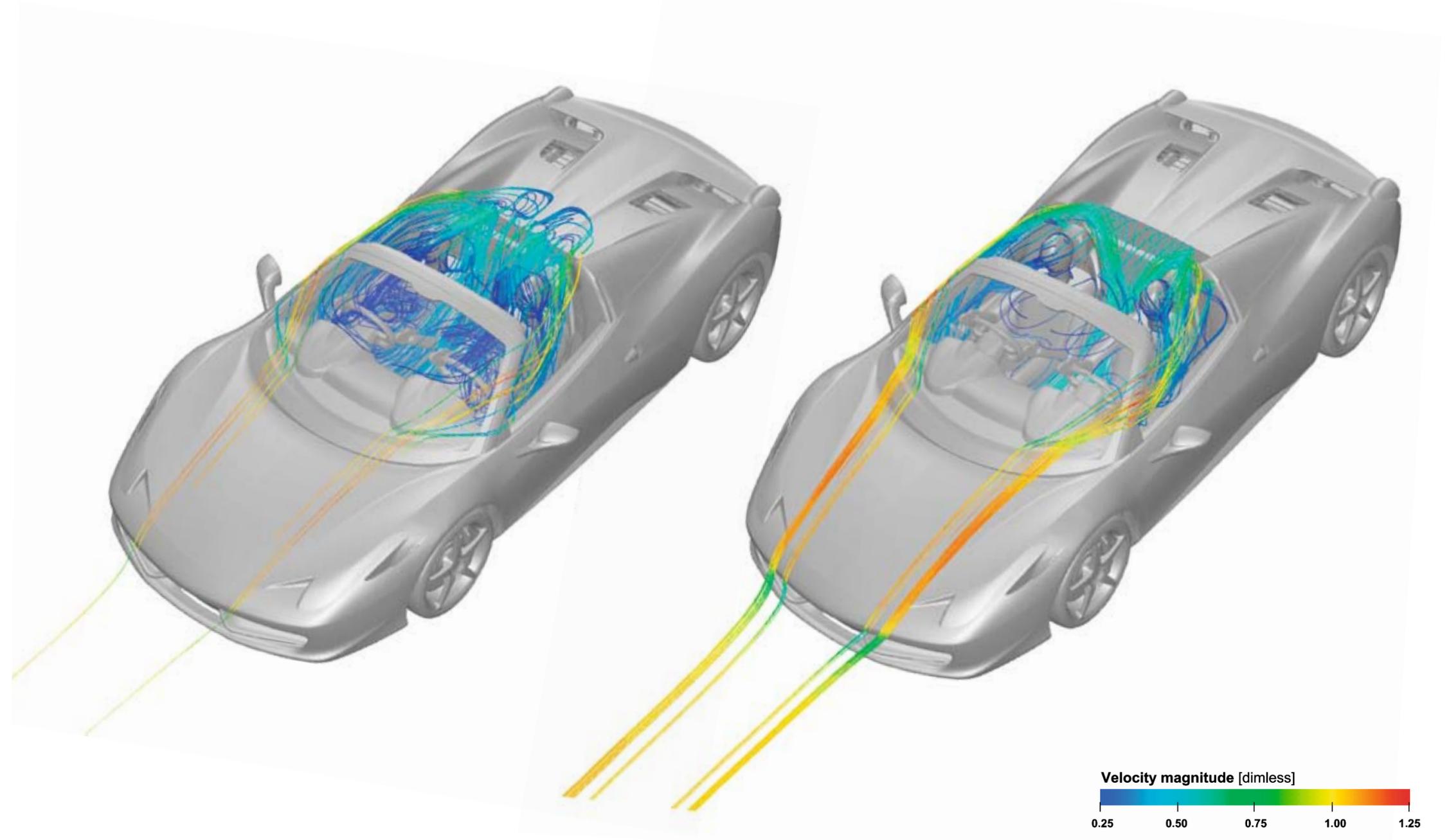
In termini di aerodinamica la 458 Spider si pone come nuovo punto di riferimento tra le vetture spider. In linea con le monoposto di F1, il parametro che ha guidato gli ingegneri è stata l'efficienza aerodinamica indice di forza resistente e forza deportante. Il risultato è un incremento di circa il 12% rispetto alla F430 Spider: tra gli elementi in comune con la versione coupé, le due alette anteriori deformabili che danno carico all'anteriore e deviano opportunamente il flusso ai radiatori. Inoltre, recuperando un tema caratteristico in F1, sfruttano la deformazione indotta dal carico aerodinamico alle alte velocità per ridurre l'incidenza del profilo e minimizzare il Cx. In posizione arretrata rispetto agli spoiler, sul fondo della vettura, trovano spazio due diffusori laterali e, in corrispondenza della parte posteriore, una raggiatura del passaruota per un efficiente raffreddamento dei freni.

36

Tra gli importanti interventi figurano la geometria del tetto a doppia curvatura, le pinne e lo spoiler posteriori e le griglie del cofano motore. La curvatura della capote secondo l'asse longitudinale dell'automobile consente alla vena fluida di riattaccarsi rapidamente a valle del tetto incrementando l'efficienza di tutto il posteriore della vettura, normalmente critico per le vetture spider: l'efficienza aerodinamica raggiunta infatti è pari a quella della versione coupé. La curvatura del tetto secondo l'asse trasversale, unito al design specifico delle carene delle pinne, mantiene il flusso prossimo ai lati della vettura e lo convoglia efficacemente alle ogive posteriori ove sono state spostate le prese per l'aspirazione aria motore e i radiatori olio, cambio e frizione. Lo spoiler posteriore presenta un nolder pronunciato che migliora l'efficienza aerodinamica della nuova posizione delle prese d'aria motore e dei radiatori. Sempre nel posteriore, in corrispondenza del cofano motore, si aprono tre griglie caratteristiche che aspirano aria da tetto e pinne e contribuiscono al raffreddamento della vasca motore.

Aerodynamics

In terms of aerodynamics the 458 Spider sets a new benchmark for convertible models. Taking inspiration from F1 single-seaters, Ferrari's engineers focused their design energies on aerodynamic efficiency, specifically on reducing drag and increasing downforce. The result is that the 458 Spider is about 12 percent more aerodynamically efficient than the F430 Spider. Its nose features two small aeroelastic winglets which generate downforce at the front of the car and, as speed rises, deform to reduce the section of the radiator inlets and cut drag. There are also two side diffusers on the car's underbody which are set back from the spoiler, and the trailing edges of the rear wheelarches feature a radius that helps guarantee efficient brake cooling, as is the case on the coupé. Major innovations specific to the Spider include the geometry of the double curvature roof, the buttresses, rear nolder, and the intake grilles on the engine cover. The longitudinal roof curvature allows the air flow to quickly re-attach behind the roof, increasing downforce and boosting the efficiency of the rear of the car as a whole, a critical factor for a spider: in fact, the 458 Spider is just as aerodynamically efficient as the 458 Italia. The transverse roof curvature together with the specific buttress design ensures that the air flow hugs the car's flanks and is efficiently channelled to the engine's rear air intakes and clutch and gearbox oil radiators. The rear spoiler also features a prominent nolder profile which improves the aerodynamic efficiency of the engine and radiator intakes. The engine cover grilles also have the function of sucking air in from the roof and buttresses, thus helping to cool the engine bay.



37





Style

Exterior

Interior

Human Machine Interface



Lo Stile

Esterni

Interni

Human Machine Interface



Esterni

Per gli esterni, l'innovazione del tetto rigido ripiegabile è stata chiave di volta del progetto anche in termini di design dell'automobile. La movimentazione della capotte e l'impacchettamento delle due porzioni nel vano ricavato sul motore hanno determinato una suddivisione dei volumi del tutto originale. Il forte vincolo imposto dall'hard top ripiegabile si è rivelato lo spunto per disegnare forme in grado di interpretare la risoluzione di problemi legati al package sia dal punto di vista dell'impostazione vettura che dal punto di vista aerodinamico. Mentre frontale e fiancate non hanno richiesto nessun intervento di stile, il posteriore è stato completamente ridisegnato rispetto al coupé. Il tetto è diviso in due parti e, una volta ripiegato, occupa pochissimo spazio in altezza, al punto che la vettura scoperta non lo lascia quasi intravedere: le due porzioni, infatti, si ribaltano a 180° e si accoppiano sfruttando la concavità data dalle due centine e riducendo così al minimo l'ingombro. Ciò ha consentito ai designer di proporre anche una capiente panchetta dietro i due sedili, dove trova alloggio comodamente una sacca da golf. La principale problematica aerodinamica legata alla trasformazione di un coupé in uno spider è attribuibile alla scomparsa del volume del lunotto, la cui forma nei coupé attira e fa scorrere il flusso aerodinamico verso il nolder posteriore, esercitando una funzione deportante. In assenza del lunotto posteriore del coupé il lavoro svolto presso il Centro Stile Ferrari, in collaborazione con Pininfarina, si è concentrato su due elementi centrali: le pinne, elemento classico dei canoni stilistici della Casa di Maranello, e il cofano motore. Le loro forme sono state concepite proprio con la funzione di sopperire alle turbolenze altrimenti generate sulle vetture spider. In particolare, le pinne sono state disegnate in modo da integrare le diverse funzionalità dello

Exterior

The innovative retractable hard top was the key to the styling of the 458 Spider's exterior. The hard top's movement and the way in which its two sections fold away into the compartment in front of the engine have resulted in a highly original division of the volumes. The constraints involved in a retractable folding hard top actually provided the inspiration for forms that neatly resolve the problems of its packaging, both from the point of view of the car's layout and its aerodynamics. While the bonnet and the flanks didn't require any modification at all, the rear had to be completely redesigned. The hard top is made up of two sections that fold so as to take up very little space and without raising the line of the rear deck. The two panels rotate rearwards separately through 180 degrees, one on top of the other, thus reducing bulk to the minimum. This allowed the designers to create a storage area behind the two seats that is large enough to take a golf bag. The main aerodynamic problem involved with transforming the coupé into a spider involves the fact that there is no rear windscreen to direct and channel air flow towards the rear spoiler to create downforce. Thus, the styling worked carried out by the Ferrari Styling Centre and Pininfarina focused on two central elements: the buttresses, a classic Maranello styling cue, and the engine cover. Their forms were redesigned to tackle the turbulence normally generated by spiders. The buttresses in particular were designed to integrate various Spider functionalities. They first and foremost act as roll-bars: unlike the 430, the passenger protection and reinforcement structures are actually now a part of the buttresses. From an aerodynamic point of view, the tapering volumes of the buttresses, which flow onto the engine cover, actually channel airflow very efficiently towards the rear radiators. The



Spider. In primo luogo, agiscono da roll-bar: a differenza della 430, le strutture di rinforzo e protezione dei passeggeri sono integrate nei volumi delle pinne. Dal punto di vista aerodinamico, invece, i volumi molto rastremati delle pinne, che vanno ad appoggiarsi sul cofano motore, consentono ai flussi aerodinamici di raggiungere in modo efficace e addirittura li aiutano a irrorare i radiatori posteriori. Rispetto al coupé, queste prese d'aria posteriore sono state ampliate e, oltre alla funzione di raffreddamento dei radiatori dell'olio, sono state integrate con prese d'aria per l'aspirazione motore. Questo allargamento delle bocche ha aumentato l'effetto nolder grazie al rallentamento del flusso in ingresso e alla maggiore quantità d'aria interessata al rallentamento. Al fine di raffreddare il vano motore, inoltre, sono stati ricavati sei sfoghi d'aria che, con quelle forme e in quel numero, reinterpretano gli sfoghi d'aria tipici della tradizione Ferrari. Nello spazio compreso tra le due pinne è stato ricavato un cristallo verticale a movimentazione elettrica che, oltre a costituire un carattere formale di molte Ferrari a motore posteriore del recente e lontano passato, ha anche quella funzione di wind-stop cui si era già accennato. Grande innovazione rispetto alla 430 Spider è l'assenza del motore posteriore a vista. Lo stile, fortemente legato alla funzione, ha preferito in primo luogo introdurre un forte cambiamento di prodotto, con l'obiettivo di ottenere una scultura funzionale, anziché lavorare sulla visibilità del motore, che non sarebbe potuta essere completa. Nell'ottica del contenimento dei pesi, inoltre, eliminare il vetro è stato un vantaggio, proprio come l'introduzione del tetto rigido in alluminio.

rear scoops are larger than on the coupé and, apart from cooling the oil radiators, they also feed the engine air intakes. The more generous size of the intakes themselves increases the nolder effect thanks to the way the air flow speed slows on the way in and to the greater volume of air affected by that reduced speed. The engine cover features six air vents, whose number and form are a modern twist on a traditional Ferrari styling cue. Between the two buttresses, there is an electric glass window which, as well as being something of a recognisable styling statement for mid-rear-engined Ferraris of the past, is also an effective wind-stop, as already described. One major innovation from the F430 Spider is the fact that the engine is no longer on view. Function-driven design dictated a change was in order, with the focus on sculpting forms rather than ensuring engine visibility, which, in any case, would not have been complete. Furthermore, eliminating the glass was as much an advantage from a weight-saving perspective as the introduction of the retractable aluminium hard top.





Interni

Eleganza e comfort insieme. Il Centro Stile Ferrari ha posto scrupolosissima attenzione agli interni tanto in termini di spazi ed ergonomia, quanto di finitura per via del posizionamento nella gamma, per far sentire il pilota al centro della propria auto e, insieme, del proprio universo. Come nella coupé, la vettura mantiene la postazione pilota di tipo cockpit, come in una vettura di Formula1: ogni azione di guida limita il più possibile gli spostamenti delle mani in modo da consentire il più alto livello di concentrazione. Sempre nel segno della massima ergonomia sono il tetto a doppia curvatura e lo spazio riservato alla seduta, che consentono di accogliere agevolmente anche persone alte oltre 195 centimetri. Rispetto alla versione coupé, la spider è meno votata alla sportività estrema e prevede un uso più ricorrente, durante la settimana e nei viaggi in compagnia. Gli spazi interni sono, infatti, essenziali, e quelli utili per riporre i bagagli si concentrano nel baule anteriore e nella panchetta posteriore. Per entrambi questi spazi è stato sviluppato un apposito set di valigeria, caratterizzato da un motivo stilistico che riprende la T del cofano posteriore e le sei prese d'aria poste in corrispondenza del cofano motore. Il baule anteriore ha una capacità di 58 litri e può comodamente ospitare un porta abiti nella parte più alta del vano. La panchetta posteriore può essere utilizzata per riporre una sacca da golf regolare di tipo "carry bag", con al suo interno anche i ferri più lunghi. Lo spazio è stato ricavato attraverso un'interessante ridefinizione della traversa strutturale, che garantisce la rigidità torsionale del telaio e sulla quale si innestano altri due elementi strutturali con funzione anti-ribaltamento. La presenza di questi elementi si intuisce nel sinuoso motivo di stile prossimo ai montanti della vettura, che definisce lo spazio laterale della 458 Spider. Il volume reso disponibile grazie a questi interventi può essere perfettamente sfruttato con due borse dalla forma asimmetrica.

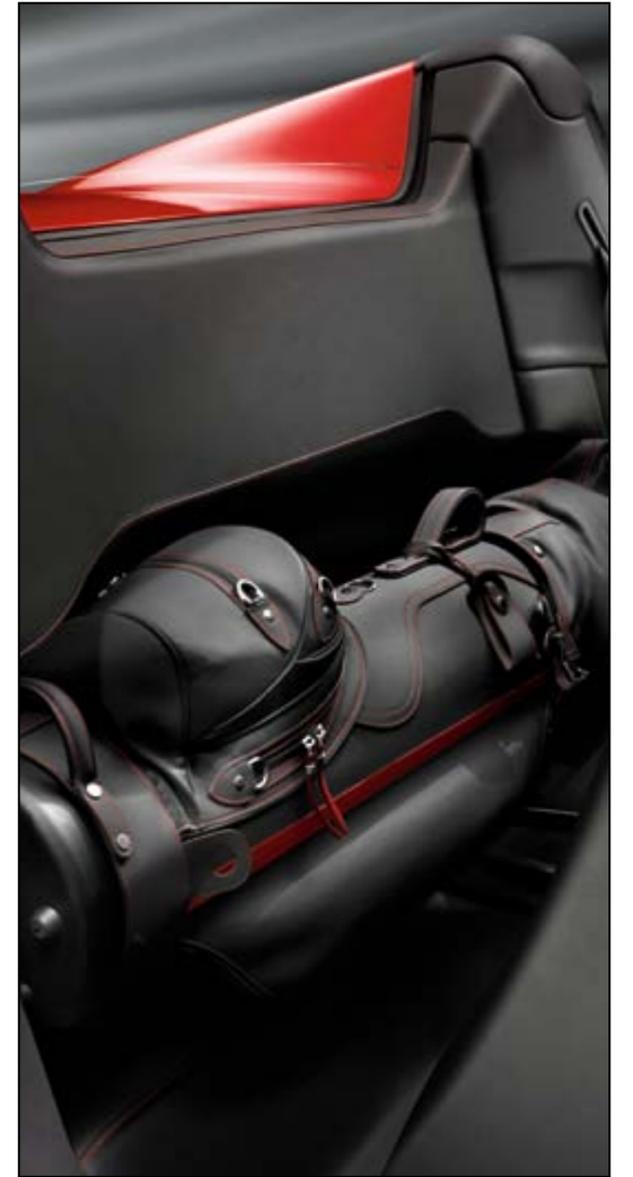
50



Interior

The 458 Spider's cabin is a seamless combination of comfort and elegance. The Ferrari Styling Centre has lavished meticulous attention on both space and ergonomics, as well as on finish and trim as befits the car's positioning within the range. The 458 Spider retains the 458 Italia's focus on ensuring the driver feels at the very centre of the car with a Formula 1 cockpit-style driver layout which is designed specifically to minimise the driver's hand movements for complete concentration and focus on the road at all times. The double curvature roof and seating are also ergonomically designed so that even very tall occupants of over 6 ft 4 in. can be easily and comfortably accommodated. With respect to its coupé sibling, the 458 Spider, however, is a slightly less extreme car, more oriented towards regular weekday driving and for weekend trips with a friend/partner. The interior is simple and there is plenty of luggage stowage space in the front boot and on the rear bench. Bespoke luggage sets are available for each of these and feature a stylish motif inspired by the six air intakes of the engine cover. The front boot has a 58-litre capacity and a suit bag is available that can be put on top of the optional three fitted suitcases. The rear bench can be used to stow a regular-sized golf bag - even one containing longer clubs. The space was created thanks to the redesign of the cross beam which guarantees the chassis' torsional rigidity and which supports the two structural reinforcements that act as roll-over protection for the cockpit. The structural protection has been cleverly incorporated into the 458 Spider's styling, thanks to the unique design of the B-pillar buttresses. Two of Ferrari's bespoke fitted suitcases fit perfectly into the space available behind the seats.

51





Human Machine Interface

L'eliminazione dei devio e il posizionamento di tutti i comandi sul volante enfatizzano ancora di più il feeling della vettura con il mondo delle corse.

La possibilità di accesso a ogni singola funzione attraverso una sempre salda presa della corona del volante consente il raggiungimento dei massimi livelli prestazionali in ogni condizione dinamica: è quello che si dice *Human Machine Interface*, l'interfaccia perfetto tra la macchina e l'uomo che la guida, il centro assoluto del veicolo che conduce.

Sempre nell'ottica di garantire una guida sportiva e sicura la 458 Spider è dotata del sistema VDA (*Vehicle Dynamic Assistance*) che consente di avere un valido "supporto tecnico", istante per istante, nel valutare lo stato della vettura e il livello di performance che questa è in grado di raggiungere. Abilitato nelle modalità di manettino RACE, CT-off e ESC-off, renderà ancora più emozionante e sicura la guida permettendo di comprendere le condizioni più idonee di utilizzo della vettura. Un algoritmo consente di stimare lo stato (temperatura pneumatici, freni e motore) in base alla dinamica di differenti parametri (accelerazione laterale, frontale, regime, velocità...), evidenziando al pilota le condizioni di utilizzo della vettura più idonee:

WARM UP: necessità di ulteriore riscaldamento dei componenti;

GO: condizioni di utilizzo ottimali per raggiungimento delle massime prestazioni;

OVER: condizioni di surriscaldamento, necessità di procedere al raffreddamento dei componenti.

Tali informazioni sono mostrate nello schermo (TFT) di sinistra mentre il display di destra per la prima volta nella storia di Ferrari vede integrato all'interno della videata della strumentazione il nodo infotematico con funzioni di navigazione a mappe, Infotainment e Telefono e Tachimetro virtuale, oltre alla Parking camera (Opzionale).

56



Human Machine Interface

The elimination of the usual indicators stalks and the clustering of controls on the steering wheel further underscores the 458 Spider's innate connection to the racing world. The fact that the driver can easily reach all of the commands without even loosening his grip on the steering wheel ensures optimal performance in all kinds of driving conditions. This is what Ferrari calls the Human Machine Interface and it really does put the driver in absolute control of his car. To guarantee superbly sporty yet safe driving, the 458 Spider also comes equipped with VDA (Vehicle Dynamic Assistance) which gives the driver moment-to-moment evaluations of the vehicle status and the performance levels it is capable of achieving. Activated when the manettino is in its RACE, CT OFF and ESC OFF settings, VDA makes driving even more exhilarating and safe as it provides a clearer understanding of the conditions most suited to the car at any particular moment. An algorithm estimates the car's status (brake, engine and tyre temperature) on the basis of the dynamics of certain parameters (lateral and longitudinal acceleration, engine speed, vehicle speed...), indicating the most suitable conditions for the car to the driver.

WARM UP: components need to warm up further;

GO: optimal condition for maximum performance;

OVER: overheating, cooling of components required.

This information is displayed on the left-hand TFT screen while the right-hand display now includes information about navigation, infotainment selection, telephone and virtual tachymeter readouts as well as optional parking camera.

57





Technical Specifications

Dati Tecnici



Dimensioni e peso

Lunghezza	4527 mm
Larghezza	1937 mm
Altezza	1211 mm
Passo	2650 mm
Carreggiata anteriore	1672 mm
Carreggiata posteriore	1606 mm
Peso in ordine di marcia*	1535 kg
Peso a secco*	1430 kg
Distribuzione dei pesi	42% ant - 58% post
Capacità vano baule	230 l
Capacità panchetta posteriore	58 l
Capacità serbatoio benzina	86 l (16 l riserva)

Pneumatici

Anteriore	235/35 20" x 8,5"
Posteriore	295/35 20" x 10,5"
Freni	
Anteriore	398 x 223 x 36 mm
Posteriore	360 x 233 x 32 mm

Motore

Tipo	V8 - 90°
Cilindrata Totale	4499 cm ³
Alesaggio e Corsa	94 x 81 mm
Potenza massima	570CV** @ 9000 giri/min
Coppia massima	540Nm @ 6000 giri/min
Potenza specifica	127 CV/l
Regime massimo	9000 giri/min
Rapporto di compressione	12,5:1

Prestazioni

Velocità massima	320 km/h
0-100 km/h	< 3,4s
0-200 km/h	< 10,8s
0-400 m	11,4 s
0-1000 m	20,5 s
100-0 km/h	32,8 m
200-0 km/h	128,5 m
Peso secco/potenza	2,51 kg/CV
Tempo giro di Fiorano	1'25" s

Consumi ed emissioni

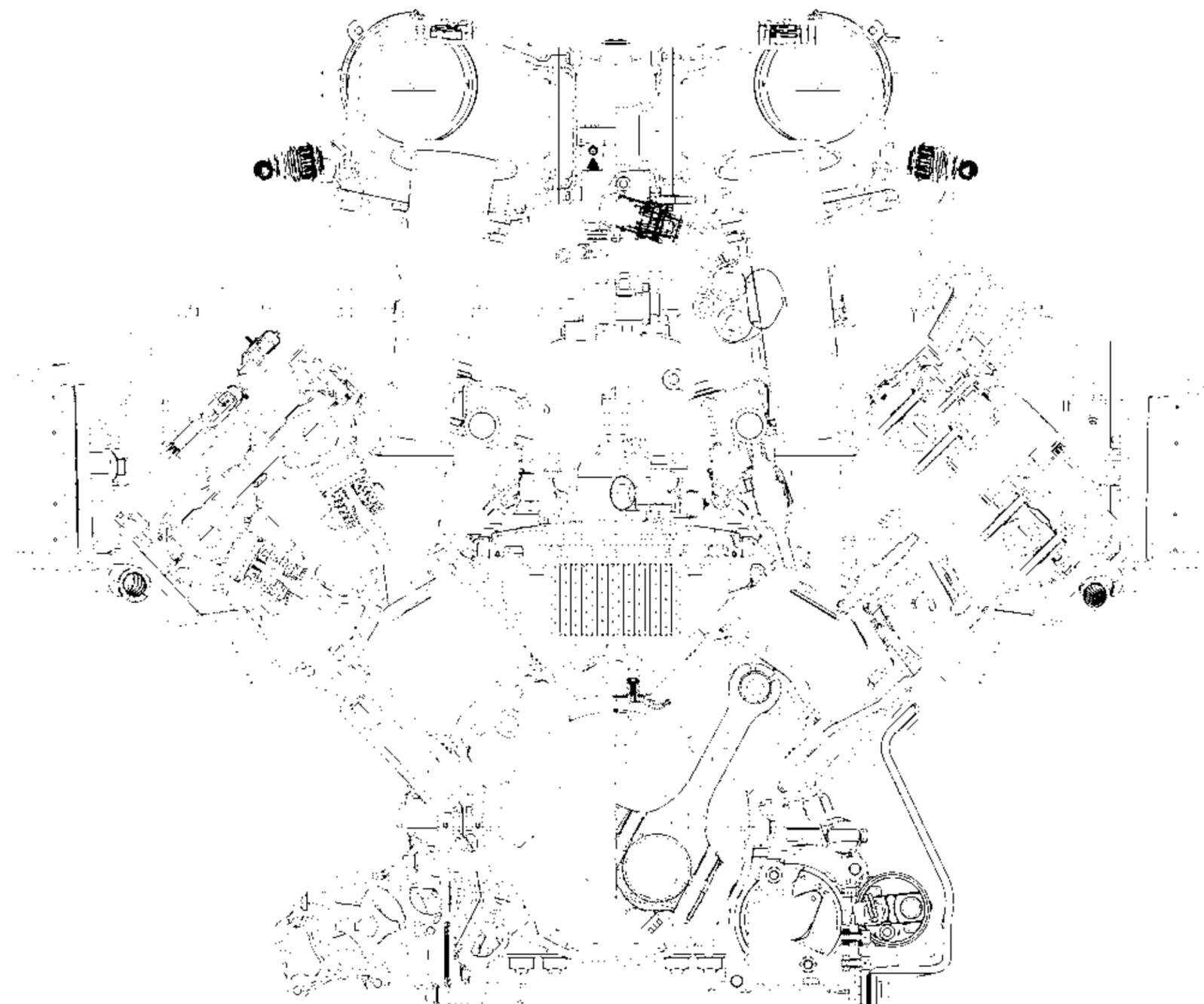
Consumo***	11,8 l / 100 km
Emissioni***	275 g CO ₂ /km

Trasmissione e cambio

Cambio F1 a doppia frizione 7 marce

Controlli elettronici

E-Diff3, F1-Trac, ABS prestazionale con Ferrari Pre-Fill



Dimensions and weight

Overall length	178.2 in
Overall width	76.3 in
Height	47.7 in
Wheelbase	104.3 in
Front track	65.8 in
Rear track	63.2 in
Kerb weight*	3384 lb
Dry weight*	3153 lb
Weight distribution	42% front - 58% rear
Boot capacity	8.12 cu ft
Rear bench capacity	2.05 cu ft
Fuel tank capacity	22.7 US gal (4.2 US gal reserve)

Tyres

Front	235/35 20" x 8,5"
Rear	295/35 20" x 10,5"
Brakes	
Front	15.7 x 8.8 x 1.4 in
Rear	14.2 x 9.2 x 1.3 in

Engine

Type	V8 - 90°
Total displacement	274.5 cu in
Bore and Stroke	3.7 x 3.2 in
Maximum Power	419kW** @ 9000 rpm
Maximum Torque	398lb ft @ 6000 rpm
Specific Output	1.53 kW/cu in
Maximum revs per minute	9000 rpm
Compression ratio	12.5:1

Performances

Maximum speed	199 mph
0-62 mph	< 3.4s
0-124 mph	< 10.8s
0-437 yard	11.4 s
0-1093 yard	20.5 s
62-0 mph	107.6 ft
124-0 mph	421.6 ft
Dry weight/power ratio	7.53 lb/kW
Fiorano Lap Time	1'25" s

Fuel consumption and CO2 emissions

Fuel consumption*** (european market version)	11,8 l / 100 km
CO ₂ Emission*** (european market version)	275g CO ₂ /km

Transmission and gearbox

F1 dual clutch transmission 7 gears

Electronics control

E-Diff3, F1-Trac, High Performance AB





Personalisation
Programme

Programma
di Personalizzazione





Ogni cliente può configurare la propria Ferrari 458 Spider in modo unico grazie alle ricchissime proposte di personalizzazione, e può farlo in maniera ancor più esclusiva, come un vero e proprio abito sartoriale attraverso il programma Tailor Made. La vettura può così essere plasmata sui gusti e sulle esigenze uniche e irripetibili di ciascuno.

Il Tailor Made mette infatti a disposizione del cliente un'ampia scelta di tessuti pregiati, colori, finiture originali e materiali tecnici per creare accostamenti unici ispirati alle Ferrari più famose della storia e al mondo delle competizioni, raccolti in tre collezioni – Classica, Scuderia e Inedita – appositamente create dal Centro Stile.

Nel processo di creazione “su misura” della propria vettura, il cliente sarà seguito da un Personal Designer che lo assisterà nella scelta e in tutte le fasi di sviluppo del progetto fino alla consegna.

Nell'ambito delle possibilità di personalizzazione per i clienti Ferrari resta attiva anche l'offerta del programma Carrozzeria Scaglietti.



ALL clients can configure their Ferrari 458 Spiders so that they are absolutely unique thanks to our wealth of personalisation options. However, the new Tailor-Made programme takes this ability to even greater, more exclusive heights, resulting in a truly unique creation tailored around its owner's wishes and desires, like a bespoke suit.

Tailor-Made provides clients with an incredible choice of luxury fabrics, colours, original finishes and technical materials so that they can create unique combinations inspired by the most legendary Ferraris and, of course, the world of motor sport.

The Ferrari Styling Centre has created three special collections: Classica, Scuderia and Inedita. Clients will be flanked in the process of tailoring their car by their own Personal Designer who will assist them in their decision-making and throughout the entire development phase all the way to delivery. Naturally, our classic Carrozzeria Scaglietti personalisation programme remains open to all clients too.



Genuine
Maintenance Programme

Programma
Genuine Maintenance



L'innovativo servizio su misura si rivolge a tutti i nuovi proprietari Ferrari che riceveranno un pacchetto che coprirà tutti gli interventi di manutenzione ordinaria per i primi 7 anni di vita della vettura. Il piano di manutenzione ordinaria come configurazione standard per i nuovi modelli rappresenta un servizio esclusivo per gli owner Ferrari, che saranno certi di mantenere al massimo il livello di prestazioni e sicurezza della propria auto nel corso degli anni. Un vantaggio unico nel suo genere, offerto per la prima volta da un costruttore a livello globale, a testimonianza della costante attenzione che la casa di Maranello dedica ai propri clienti. Controlli pianificati (a intervalli di 20.000 km oppure una volta all'anno senza limiti di chilometraggio), ricambi originali, ispezioni accurate attraverso i più moderni strumenti di diagnostica ad opera di personale qualificato formato direttamente presso il Ferrari Training Centre di Maranello, sono alcuni dei principali vantaggi del Programma Genuine Maintenance. Con il Programma Genuine Maintenance si allarga ulteriormente l'ampia gamma di servizi After Sales offerti da Ferrari per soddisfare i clienti che desiderano conservare inalterate nel tempo le performance e l'eccellenza che contraddistinguono le vetture fabbricate a Maranello, da sempre sinonimo di tecnologia e sportività.



This innovative new bespoke service is designed for all new Ferrari owners and comprises a package covering all regular maintenance for the first seven years of their car's life. Genuine Maintenance is Ferrari's exclusive service that ensures that its cars are maintained to the highest standards to meet the company's strict requirements for safety, performance and reliability. The programme is unique – this is the first time a car manufacturer has offered such cover and is evidence of the attention paid by Ferrari to ensuring its clients enjoy the maximum peace of mind. Scheduled maintenance (at intervals of either 20,000 km or annually with no mileage limit), original spares and in-depth diagnostic controls carried out by qualified personnel trained at the Ferrari Training Centre in Maranello, are just some of the many advantages of the Genuine Maintenance Programme. The Genuine Maintenance Programme also further extends the scope of the after-sales services offered by Ferrari designed to meet the needs of clients intent on preserving the performance and excellence of the cars it builds. Cars that have been synonymous with cutting-edge technologies and sportiness since the marque's earliest days.

Ferrari ringrazia i partner strategici
per le principali innovazioni presenti sulla 458 Spider.

Ferrari would like to thank the following strategic partners
for the key innovations of 458 Spider.

Adler Plastic

Bosch

Brembo

Bridgestone

Fontana Group

Getrag

Harman

Magneti Marelli

Michelin

OMR

Pirelli

Shell

Webasto

Si ringrazia il Ministero per i Beni e le Attività Culturali
e la Soprintendenza B.A.P.S.A.E. di Caserta e Benevento
per la cortese collaborazione.

We would like to thank the Italian Ministry for Heritage and Culture,
and the Soprintendenza B.A.P.S.A.E. of Caserta and Benevento,
for their kind collaboration.



FERRARI.COM