

设计夺回话语权——法拉利SC40

来源：陈佳蓉 发布时间：2025-11-12 19:44:49

法拉利历来有私人订制one-off车型的服务，并且在这些车型之上，法拉利能够根据客户的要求生产，并且放大设计的优势，抱着打磨作品的心态去完成一台汽车作品。在今年6月份，法拉利便注册了名为SC40和CZ26两台产品名商标，在十月份，他们率先发布了这台致敬经典F40的定制车。

早在两年前，法拉利便接受了这位私人客户的订单，按照其要求打造，可以看得出来，这台车很大程度的还原了F40的设计，一眼望去方形几何大灯、一体式尾翼和侧面黑色腰线，与两个类似NACA风格的进气管道，无一不在对这台初代马王致敬，但SC40在此基础上还搭载了更多的新时期法拉利技术。

在这副one-off的躯壳之下，是法拉利的入门中置跑车296 GTB的内在。作为混动时代的入门车型，法拉利把此前的涡轮增压V8引擎换成了一台120度夹角的双涡轮V6，搭配插电式混动系统能够达成830匹的综合输出。和常见的90度夹角不同，120度夹角V型引擎的重心能被控制得更低，并且在夹角之间也能留下更充足的空间，用于放置两颗涡轮的同时保证良好的散热，使得Hot-V布局变得没那么hot。

不仅如此，由于对点火顺序、排气长度、涡轮的位置等等都进行了测试和调整，使得这台2.9升V6引擎听起来不那么V6，而是拥有了更接近法家V12的音调。而且作为入门车型，虽然296的综合输出高达830匹，但ta的研发方向并不是像自家大哥SF90那样的「极致混动性能」，而是聚焦在了「纯粹驾驶乐趣」上。这也是为什么296开起来会更接近现代自吸跃马而非当年F40那样的暴力涡轮机器。



SC40由现任法拉利设计总监Flavio Manzoni主导设计，将F40转化为现代设计意向所打造的SC40展现了Flavio的个人实力与团队的超高落地完成度。毕业于佛罗伦萨大学的Flavio在从事建筑设计行业之后，转而投入汽车设计。在蓝旗亚、玛莎拉蒂与菲亚特和大众集团任职数年，经手经典无数（如新Fiat500、大众尚酷、高尔夫6代、up等等，今后有空单独聊聊他），并于2010年担任法拉利设计总监。



Flavio在法拉利时期同样诞生了不少高设计质量经典作品，最早与宾法合作的F12、后如Icona系列、VGT等等。更值得一提的是，他可以算是各大品牌现役总监中手绘表达能力最强之一了，许多经典作品都出自其之手，而对于这台致敬经典F40的作品，Flavio同样有自己独到的见解。



在Manzoni的领导下，该车由法拉利的外饰首席设计师Angelini Riccardo（是的也叫里卡多）执行，哥们也是一个横跨概念设计到汽车设计的怪才。

回到SC40设计本身，作为马家目前最紧凑的中置布局，296的package很好的还原了F40的各种维度，确实，短小的比例更能激起人的驾驶欲，车身侧面用非常当代的扁平化图形分割致敬F40，在致敬的同时并没有为空力或者其他因素妥协太多，每一个图形都保持了相对独立和完整性。

纯粹的目的往往带来相对极致的结果，相比849上相对晦涩且需要一定知识储备才能get的致敬，SC40几乎可以让所有哪怕只见过一眼F40照片的车迷惊叹，wow，原来法拉利做homage也可以这么保持神韵。

对比这两个时代的产物，我们可以看到跑车设计也随着电气化迭代，整车中心抬高了不少，也许这个时代的审美已经被电动车绑架了，SC40的姿态相对没有那么俯冲和贴地（看惯了F40的侧面会觉得SC40车头有点翘起来），不过却显得好像相对“干练”和“阳刚”一些。

Angelini 的设计官图相当洒脱，没有炫技的渲染手法和夸张直接的设计意图，简直是AI时代的一股清流，在296的比例上尽可能得保持前后侧面的干净平整，许多致敬的手法会让人想到隔壁牛家的countach lpi 800-4和遥远东亚的现代N74。

一体化尾翼上的凹印字标，也是SC40车身上最显性的致敬元素之一，要说情怀这一块，还得看法家，但要说法家致敬先辈这一块，还得看它不走量的车型。

看得出来，法拉利设计部与工程部对于不同系列的车型分别占据主导权，对于one-off以及Icona系列车型，法家往往将意式美学放在首位。而对于F80、849 testarossa这样强调性能的传统产品线，则是他们对赛道新技术下放民用车的尝试，在这台SC40的身上，我们看见了设计师的“话语权”。或许人们会觉得这样分离路线的法拉利没有过去经典旗舰那般做到美学与科技的完美融合，但这样“术业有专攻”的专精路线或许能在这个趋于同质化的时代迸发出全新的火花，正如恩佐·法拉利本人所说“最好的法拉利永远是下一台”。

