

Novetats Motor | | Actualitzat el 31/05/2019 a les 07:00

Rivoluzione Ferrari: nou SF90 Stradale, híbrid endollable amb 1000CV

La marca de Maranello presenta l'esportiu de carrer més potent de la seva història | Equipa un motor V8 i tres motors elèctrics per sumar exactament 1000 CV | Té una autonomia elèctrica de 25 km



Una revolució tecnològica arriba a Ferrari a tots els nivells | Ferrari

Ferrari està immersa en una revolució trepidant. Després d'anunciar el Purosangue, el primer SUV i a la vegada primer vehicle de quatre portes de la marca en més de 70 anys, ha anunciat el primer híbrid endollable: l'SF90 Stradale. I no només és el primer híbrid endollable, sinó que també és el primer que substitueix els indicadors de darrera el volant per una pantalla.

El nou buc insígnia de la gamma, situat per sobre del també recentment presentat F8 Tributo, és el Ferrari de carrer més potent mai fabricat: 1000 CV, procedents d'un V8 i tres motors elèctrics, el situen com el successor espiritual del LaFerrari, el primer híbrid convencional de la marca. Tot i això, el nou SF90 Stradale no serà un model de producció limitada.

Motor central i hibridació d'última generació

La gran novetat d'aquest Ferrari és el seu sistema híbrid endollable. El conjunt està format pel ja

famós 3.9 V8 biturbo dels 488 Pista i F8 Tributo, que desenvolupa en aquest cas fins a 780 CV, i tres motors elèctrics, que associats a una bateria de 7,9 kWh desenvolupen una potència combinada de 220 CV. El total combinat és de 1.000 CV, la qual cosa que el converteix en una màquina més potent que el ja llegendari LaFerrari.

La distribució dels motors elèctrics és enginyosa: dos motors elèctrics estan situats en l'eix davanter, que només rep potència elèctrica, i cada un governa una de les dues rodes. Llavors, segons les necessitats de conducció, s'activen per dotar al vehicle de tracció total (amb la tecnologia Torque Vectoring). El tercer està col·locat a la sortida del motor i deriva de tecnologia de competició. Un altre detall curiós és que per fer moure el vehicle marxa enrere els encarregats són els dos motors elèctrics davanter: la caixa de canvis encarregada del motor V8 no té aquesta marxa.

Les prestacions no es queden curtes. Gràcies a la tracció total fa el 0 a 100 km/h en 2,5 segons i el 0 a 200 km/h en 6,7 segons. La seva velocitat punta es xifra en 340 km/h. A nivell de Ferrari, és capaç de fer un volta al circuit de Fiorano en 01:19, gairebé un segon més ràpid que un LaFerrari.

Gràcies a la seva habilitat per circular en mode totalment elèctric durant 25 km rebrà, encara que sembli mentida, l'etiqueta 0 de la DGT en cas de que algú el matriculi a Espanya.

Un model imponent, futurista i sobretot lleuger

La carrosseria d'un Ferrari mai pot deixar indiferent al públic; si ho fa, és que no estem davant d'un Ferrari. Per sort, aquest no és el cas: la imatge de *berlinetta* està ben viva en aquest nou model, però es tracta d'una *berlinetta* molt futurista. El seu disseny té poc a veure amb altres Ferrari de carrer actuals, amb moltíssimes solucions aerodinàmiques i una carrosseria més marcada per aquestes que per les línies de la resta de models.

Compta amb unes dimensions molt estilitzades (4,7 metres de llarg, quasi dos metres d'ample i 1,2m d'alçada) i un pes de tan sols 1540 kg: des de Ferrari han treballat molt per evitar guanyar quilos amb el sistema híbrid, que per si sol ja pesa 270 kg. Concebut en una arquitectura completament nova, el xassís és de fibra de carboni i alumini i disposa de diversos elements concebuts en alumini d'aliatge lleuger. I, a altes velocitats, la seva aerodinàmica activa li permet generar fins a 390 kg extra de càrrega.



El seu disseny es basa en la típica berlinetta de la marca Foto: Ferrari

El Ferrari més tecnològic que mai s'ha vist

Fins ara Ferrari sempre ha tingut fama de ser un fabricant més aviat atemporal: evolucionant els seus vehicles al límit de la tècnica, però sempre amb un punt clàssic i característic. Aquest punt està més discutit que mai en aquest SF90 Stradale: per primera vegada en la seva història un Ferrari equipa instrumentació totalment digital darrera el volant, substituint a les antigues agulles analògiques.

L'assortit de pantalles no s'acaba aquí; també n'equipa una de corbada per al sistema d'infotainment de 16 polzades de diagonal. Fins i tot els controls de la climatització es manegen mitjançant superfícies tàctils.

També tenim a la nostra disposició la tecnologia dels modes de conducció: eDrive (mode elèctric exclusiu), Hybrid (combina el motor de combustió amb els elèctrics i els gestiona automàticament donant prioritat a l'eficiència), Performance (híbrid, però oferint un major rendiment) i Qualify (els motors elèctrics rendeixen a la seva màxima potència en combinació amb el bloc tèrmic).

Potser el que més evidentment marca la frontera entre l'antiga i la nova Ferrari és el canvi de marxes: en la seva ubicació, en comptes de trobar un selector en forma de palanca per al canvi seqüencial de 8 relacions, hi trobem un seleccionador de marxes que segueix les guies dels antics canvis manuals. Un record de l'antiga Ferrari per a la Ferrari del futur.



El seu interior és una oda a la tecnologia, però amb molta classe Foto: Ferrari