

Ferrari presenta un superdeportivo híbrido de 500.000 dólares

Empresas, 18/06/2021



Lo principal que Ferrari le dirá sobre el Ferrari SF90 Stradale 2021

es lo mucho que es una ganga.

La aritmética requiere entrecerrar los ojos en los bordes del elitismo y una sana inyección de lógica relativa. Dice así: el cupé de dos puertas es el segundo híbrido de Módena, la joya de la corona de Italia, siendo el primero el La Ferrari de 2013. Ese coche, que tenía 950 caballos de fuerza, costó más de 1 millón de euros (1,2 millones de dólares) cuando debutó, y los ejemplos se venden hoy por \$ 4 millones (y un millón adicional para la versión convertible). El nuevo SF90 Stradale, con 986 caballos de fuerza, comienza a un precio de ganga en el sótano de \$ 507,300. (Una fina distinción: el SF90 es un híbrido enchufable, mientras que el LaFerrari no se enchufa).

Y mientras que La Ferrari se limitó a 499 unidades vendidas, más una subastada con fines benéficos, el SF90 es un verdadero automóvil para las masas, sin ningún límite de producción establecido. ¿Así que vea? ¡Vaya cosa! Enorme.

Bien. Una prueba de manejo del nuevo híbrido de Ferrari en Los Ángeles el 19 de mayo no me convenció de que esta máquina de medio millón de dólares presagia una nueva era de ahorro de presupuesto en la marca de 81 años. Pero con un dinamismo en la carretera nacido de la integración más avanzada que he experimentado con energía eléctrica o convencional, me convence de que el futuro de la marca está en buenas manos. Aquellos que pueden pagar el precio tienen mucho que anticipar.

Primero: si compra el SF90 Stradale, espere que divida a sus amigos entre los que lo ofenden con comentarios contundentes y los que le mienten en la cara. Es un automóvil polarizante, que tiene mucho que ver con su apariencia, no con el motor, al que llegaré momentáneamente.

Este automóvil es extremo en todos los sentidos, así que, por supuesto, eso se refleja en su estilo. Come esto: con 1000cv y un peso en seco de 3.461 libras, tiene una relación peso-potencia de 1,57 kg / cv y produce 390 kg de carga aerodinámica a 250 km / h, lo que, por primera vez en Ferrari, pone un motor V8, no un V12, en el modelo más potente y rápido de la gama de modelos de producción. Agrega una octava marcha a la transmisión automática de doble embrague y agrega un 20% de torque sobre su predecesor, pero la caja de cambios aún pesa 10 kg menos. Tiene un sistema hidráulico de actuación completamente nuevo que reduce los tiempos de embrague a 200 ms. (Compare eso con los 300 ms del 488 Pista).

Mientras tanto, una batería de iones de litio de alto rendimiento proporciona energía a los tres motores y garantiza un alcance de 25 kilómetros (16 millas) en modo totalmente eléctrico, utilizando solo el eje delantero. La velocidad máxima es de 211 mph; puede llegar a 100 km / h en 2,5 segundos. El empuje a velocidades tan grandes se siente instantáneo; gracias a los dioses del motor eléctrico por eso.

La nariz dividida y la sonrisa hacia arriba del capó, la aleta dorsal en el techo, la ubicación única de las salidas de aire traseras y el borde grande en la parte trasera ayudan a sus velocidades de nave espacial. Las aspas en forma de abanico de las ruedas de aluminio funcionan para enfriar las pinzas de freno mientras se ven... frescas. Me encantan las fiestas de forma y función dos por uno.

En el lado negativo, el paquete de la pista no ofrece el sistema de elevación que eleva el morro del automóvil infinitesimalmente para ayudar a aliviarlo en las caídas de la entrada y similares, lo cual es una gran razón para no comprar los \$ 56,240 adicionales requeridos para tener el paquete. El costo de reemplazar el salpicadero raspado en el SF90 fácilmente ascenderá a varios miles de dólares, pero el mayor gasto será el tiempo perdido mientras el automóvil permanece en el taller.

La gran potencia del automóvil lo hace rápido, la ingeniería derivada de la Fórmula 1 lo hace preciso, y el sonido y la sensación

del potente V8 cuando se pone en marcha lo convierten en una experiencia muy emotiva. Pero descubrí que me gustaba usar el modo eléctrico más cuando conducía el SF90 en la ciudad. De alguna manera, parecía más interesante, más progresivo, más elegante y más único que los viejos y sucios motores de combustión interna que había dejado en el polvo en la carretera.

Con un modo solo eléctrico de 15 millas, no se sentía como un EV puro o una verdadera ganga, pero ciertamente me dejó con ganas de más.