

---

## Fahrbericht Ferrari SF 90 Stradale: Geballte Ladung

Von Bernd Ostmann

Der SF 90 ist ein Auto der Superlative. Nach dem Enzo im Jahr 2002 und dem LaFerrari im Jahr 2013 präsentiert Ferrari nun neuen Supersportwagen. Der SF 90 ist eine Verneigung vor der Scuderia Ferrari, die Enzo Ferrari vor 90 Jahren gegründet hat. Mit 1000 PS Systemleistung ist der neue Sportler der stärkste Ferrari aller Zeiten. 780 PS liefert der V8 Biturbo, eine Weiterentwicklung der F 154-Baureihe, die schon im California T, im 480 GTB und im F8 Tributo zum Einsatz kam. Unterstützt wird der V8 durch drei E-Maschinen, zwei an der Vorderachse, einer zwischen Verbrenner und dem Acht-Gang-Getriebe.

Damit der SF 90 die geballte Ladung auch sicher auf die Piste bringt, hat Ferrari dem SF 90 einen Allradantrieb spendiert. Allerdings steigen die beiden E-Motoren bei Tempo 210 aus. Bis zur Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h wird dann nur noch die Hinterachse angetrieben.

Zwiespältiger Charakter: wild oder kommod

Der SF 90 hat einen zwiespältigen Charakter. Wer mag, der kann seine wilde Seite erleben: Bremse, Launch Control an, Vollgas. In 2,5 Sekunden katapultieren die 1000 PS den 1570 schweren Supersportwagen aus dem Stand auf Tempo 100, bis 200 km/h vergehen gerade mal 6,7 Sekunden. Der Pilot wird dabei in die Carbonsitzschale genagelt und der V8 untermalt den Spurt mit kernigem Sound. Der Sound ist nicht so aggressiv wie bei einem Zwölfzylinder. „Aber es ist ein typischer Ferrari-Sound“, erklärt Ingenieur Turvoni. „Er ist etwas schärfer, klarer und korrespondiert mehr mit den Gaspedalbewegungen. Und wer seine Nachbarn morgens nicht aufwecken möchte, der fährt elektrisch los.“

Dies ist die andere, die kommode Seite des SF 90. Man kann bis zu 25 Kilometer rein elektrisch cruisen. Dabei schafft es der Sportwagen bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Und noch eine Besonderheit hat der E-Antrieb. Das Acht-Gang-Getriebe von Getrag verzichtet auf einen Rückwärtsgang. Rückwärts geht es elektrisch. Und wenn die Batterie nach einer Tempoorgie gerade mal leer gesaugt ist? Dann springt der Verbrenner an, lädt die Batterie und sichert das Rangieren. Aktiviert wird der Rückwärtsgang übrigens auf der Mittelkonsole, wo man auch die Schaltung von automatisch zu manuell wechselt. Optisch erinnern die Grafik an die offene Kulisse klassischer Ferrari-Handschalter.

Hände am Lenkrad, Blick auf die Straße

Was die Bedienelemente betrifft, so hat Ferrari eine ganz eigene Philosophie. Nach dem Motto „Hände am Lenkrad, Blick auf die Straße“, sind quasi alle Bedienungsaufgaben am Lenkrad gebündelt. Lediglich Spiegelverstellung und Klimatisierung sind links und rechts vom Lenkrad am Armaturenbrett platziert. Zunächst wird das Display belebt, dann lässt sich unten links am Lenkrad das Fahrprogramm ausgewählt: E-Antrieb, Hybrid, Performance und Qualifying stehen zur Wahl. Rechts unten gibt er einen Drehschalter, der die elektronischen Helferchen regelt – von „wet“ bis „ESC off“. Rechts weiter oben wird über ein Touch-Pad die Navigation bedient. Mit „View max“ lässt sich beispielsweise der volle 16 Zoll Bildschirm mit der Fahrtroute bespielen. Allerdings sollte man sich speziell mit der Navigations-Einstellung vor dem Start erst einmal in Ruhe befassen.

Der SF 90 steht für die Testfahrt direkt neben dem Werkstor geparkt. Hybrid-Programm gewählt und den Start-Button am Lenkrad gedrückt. Ready erscheint im Display. Ein leichter Ruck und der Supersportwagen rollt geräuschlos bis zur Ampel an der Werksausfahrt, und reiht sich brav in den Verkehr ein. Ein leichter Tritt gegen das

---

Gaspedal und der V8 im Nacken meldet sich zum Dienst. Ein paar Kreisverkehre weiter geht rechts ab in die Berge. Hier ist der SF 90 in seinem Metier. Verbrenner und E-Maschinen arbeiten harmonisch und ruckfrei zusammen. Es ist erstaunlich, wie kultiviert sich SF 90 selbst auf holprigen Pisten bewegen lässt. Die Lenkung arbeitet präzise. Die Bremse, erstmals mit brake-by-wire-Technik, ist gut dosierbar, mit feinem Ansprechverhalten, bei Bedarf aber auch mit kernigem Biss. Laut Ferrari lässt sich der SF 90 binnen 29,5 Metern aus Tempo 100 bis zum Stand einbremsen.

Leichtfüßig und leicht übersteuernd

Von den Traumpisten in den Bergen geht es auf die 2,997 Kilometer lange Ferrari-Teststrecke in Fiorano. Nach zwei Aufwärmrunden wird der Luftdruck auf 2,2 bar abgesenkt. Es ist schwül, die Außentemperatur liegt bei 36 Grad Celsius, die Asphaltpiste ist auf über 50 Grad aufgeheizt. Nicht die idealen Bedingungen für ein paar flotte Runden. Aber der SF 90 zeigt sich zunächst von seiner Sahneseite. Er ist leicht übersteuernd ausgelegt, lenkt willig und präzise ein, schnürt geradezu leichtfüßig um die Biegungen. Die beiden E-Maschinen an der Vorderachse und die kluge Momentenverteilung machen einen perfekten Job. Allerdings ist das ungetrübte Fahrerlebnis von kurzer Dauer. Vibrationen raten zu langsamerer Gangart. Die Reifen haben Gummifetzen von der Piste aufgenommen.

Vielleicht sollte man in Fiorano besser mit der Sportversion „Assetto Fiorano“ antreten. Alu-Dämpfern, Titan-Federn und weiteren Carbon-Teilen reduzieren das Gewicht um 30 Kilogramm. Und die Michelin Pilot Sport Cup 2-Pneus dürften auf der Rennstrecke doch einen besseren Eindruck hinterlassen.

Produktion für zwei Jahre ausverkauft

Die Basisversion des SF 90 kostet 417.890 Euro. Die Produktion soll bereits für die nächste zwei Jahre ausverkauft sein. Für das Sportpaket werden weitere 48.790 Euro fällig. 50 Prozent der Kunden haben sich bereits dafür entschieden. (ampnet/bo)

Daten Ferrari SF 90 Stradale

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,97 x 1,19

Radstand (m): 2,65

Motor: V8-Benziner, 3990 ccm, Bi-Turbo

Leistung: 574 kW / 780 PS bei 7500/min

Max. Drehmoment: 800 Nm

E-Motoren: max. Leistung 162 kW, Hinterachse 150 kW, Drehmoment 266 Nm,

Vorderachse 2x 99 kW, 2x 85 Nm

Batterie: Hochvoltbatterie 370 V, 8,5 kWh

Ladezeit: 2 Stunden

Systemleistung: 735 kW/1000 PS

Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h

Beschleunigung 0 bis 100 km/h: 2,5 s; 0 bis 200 km/h: 6,7 s

Elektrische Reichweite: 25 km

Elektr. Energie-Verbrauch: 12,3 kWh/100 km

Durchschnittsverbrauch: 14,2 L/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 154 g/km

Leergewicht: 1570 kg

Kofferraumvolumen: 74 Liter

Testwagenpreis: 417.890 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

---



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

---



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

---



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

---



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari

---



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Bernd Ostmann und der Ferrari SF 90 Stradale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ostmann