



## 849 Testarossa

- Se ha presentado el 849 Testarossa, la nueva berlinetta híbrida enchufable de Ferrari equipada con un motor V8 biturbo central-trasero de 1050 CV que eleva aún más el nivel de rendimiento del SF90 Stradale.
- El nombre del modelo rinde homenaje al histórico linaje de más de setenta años de algunos de los Ferrari más emblemáticos jamás creados.
- El motor V8, ahora con 830 CV, ha sido completamente rediseñado para incrementar en 50 CV su potencia máxima.
- Las innovaciones inspiradas en el mundo de la competición, junto con un alerón activo de nueva generación, aumentan significativamente la carga aerodinámica del 849 Testarossa.
- La incorporación del sistema ABS Evo y del nuevo sistema FIVE sitúa los controles electrónicos del coche como los más avanzados de toda la gama Ferrari.

Milán, 9 de septiembre de 2025. Ferrari ha desvelado hoy ante la prensa internacional y sus clientes el 849 Testarossa, el nuevo modelo que se incorpora a la prestigiosa familia de Maranello. Este superdeportivo berlinetta híbrido enchufable llega para sustituir al SF90 Stradale en la gama del Cavallino Rampante, elevando el listón de prestaciones con una configuración que combina tres motores eléctricos con un potente V8 biturbo central-trasero. El conjunto es capaz de entregar una potencia total de 1 050 CV, superando en 50 CV al modelo precedente.

El 849 Testarossa se posiciona en la cúspide de la gama Ferrari gracias a sus impresionantes prestaciones y a la emoción que transmite al conductor, sin renunciar al confort de marcha ni a la sofisticación de su interior. Su diseño, de líneas futuristas, mantiene una conexión profunda con la herencia histórica de la marca, consolidando su carácter único.

Este modelo ha sido concebido para los clientes más exigentes: aquellos que buscan lo máximo en un Ferrari. Y es precisamente esa ambición la que ha motivado el regreso de un nombre legendario en la historia de Maranello: Testarossa. Utilizado por primera vez en 1956 en el 500 TR, el nombre hacía referencia al color rojo de las culatas de algunos de los motores de competición más extremos e icónicos. Décadas más tarde, se convirtió en sinónimo de deseo automovilístico con el inolvidable Testarossa de 1984, uno de los modelos de carretera más queridos de Ferrari.

El alma del 849 Testarossa reside en su motor endotérmico V8 biturbo, una unidad perteneciente a una familia galardonada en múltiples ocasiones con el prestigioso título de *Motor Internacional del Año*. Esta versión ha sido completamente rediseñada para alcanzar nuevas cotas de rendimiento,

Ferrari S.p.A.  
Dirección y fábrica:  
Via Abetone Inf. n.º 4  
41053 Maranello (MO), Italia  
Tel. +39 0536 949 111

Sede social:  
Via Emilia Est n.º 1163  
Apartado de correos n.º 589  
41122 Módena, Italia  
Capital social  
20 260 000 € totalmente  
desembolsado

Registro Mercantil de Módena,  
N.º IVA y código fiscal  
n.º 00159560366  
R.E.A. de Módena n.º 88683

Sociedad unipersonal  
Dirección  
y coordinación:  
Ferrari N.V.



entregando 830 CV de potencia máxima, y se combina con una arquitectura híbrida de vanguardia, fruto de la incomparable experiencia de Ferrari en el automovilismo de competición.

Entre sus innovaciones más destacadas se encuentra el nuevo turbo, el más grande jamás instalado en un modelo de la gama Ferrari, que permite una aceleración sin precedentes. El sistema híbrido, compuesto por un motor eléctrico trasero y dos unidades eléctricas en el eje delantero, aporta 220 CV adicionales. Gracias a la tracción total bajo demanda y al sistema de torque vectoring, el 849 Testarossa maximiza su rendimiento en cualquier condición de conducción.

Para potenciar sus cualidades dinámicas y mejorar la conexión del piloto con el coche en situaciones límite, el 849 Testarossa incorpora tecnología de última generación como el sistema brake-by-wire, el innovador sistema de estimación FIVE y el controlador ABS Evo, que optimiza la precisión y la repetibilidad de la frenada en todo tipo de escenarios. Además, se ha revisado por completo la calibración de muelles y amortiguadores, perfeccionando el comportamiento del vehículo en el límite de adherencia.

El meticuloso trabajo de aligeramiento de componentes ha permitido al 849 Testarossa presumir de la mejor relación peso/potencia jamás alcanzada en un modelo de gama, logrando un incremento de prestaciones sin añadir ni un solo kilogramo respecto al SF90 Stradale.

También desde el punto de vista estilístico, el 849 Testarossa representa una auténtica revolución en el concepto de berlinetta Ferrari V8 con motor central-trasero. Inspirado en los prototipos deportivos de los años 70, su diseño combina líneas tensas y cartesianas que dan forma a una silueta única y atemporal. La perfecta sinergia entre forma y función ha permitido alcanzar niveles aerodinámicos sobresalientes: una carga total de 415 kg a 250 km/h, lo que supone un incremento de 25 kg respecto al SF90 Stradale, junto con una mejora del 15 % en la capacidad de refrigeración del tren motriz y del sistema de frenos.

El habitáculo, aún más envolvente y ergonómico que en generaciones anteriores, incorpora una vela central con puerta integrada inspirada en el F80, optimizando la disposición de los componentes y facilitando su accesibilidad. El nuevo volante, dotado de botones mecánicos —incluido el emblemático botón de arranque—, eleva la experiencia de conducción sin renunciar a la funcionalidad característica de los volantes Ferrari de última generación. Finalmente, el nuevo sistema HMI redefine la interacción con el vehículo, haciéndola más intuitiva, fluida y centrada en el conductor.

## **MOTOR**

El 849 Testarossa incorpora un sofisticado sistema híbrido enchufable (PHEV) que combina un motor V8 biturbo de 830 CV con tres motores eléctricos, una batería de alto voltaje y un inversor, capaces de generar conjuntamente 220 CV adicionales. Esta configuración permite alcanzar una potencia total de 1 050 CV, estableciendo un nuevo récord absoluto para un Ferrari de producción.



La arquitectura del tren motriz híbrido ha sido meticulosamente diseñada para ofrecer un equilibrio perfecto entre rendimiento extremo, dinámica de conducción y facilidad de uso.

### **MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA**

El motor térmico del 849 Testarossa, identificado con el código de proyecto F154FC, representa la evolución más avanzada del galardonado V8 biturbo de Ferrari. Con una potencia de 830 CV —50 CV más que su predecesor— y una impresionante cifra de 208 CV por litro, este propulsor alcanza nuevos estándares de rendimiento sin modificar su cilindrada original. Este logro ha sido posible sin modificar su cilindrada gracias a una revisión integral de sus componentes clave, entre los que destacan el nuevo turbocompresor —el más grande jamás montado en un modelo de la gama—, las culatas rediseñadas, el cárter, los colectores, los pulmones de admisión, los tornillos de titanio, el sistema de distribución y el raíl de combustible.

El 849 Testarossa incorpora un nuevo turbocompresor de mayor tamaño, equipado con cojinetes de baja fricción derivados del F80 y un innovador escudo térmico en la carcasa de la turbina, inspirado en el 296 GT3, que mejora significativamente la gestión térmica del compartimento motor. Las ruedas del compresor y la turbina han sido optimizadas tanto en materiales como en aerodinámica, mientras que una estrategia de calibración perfeccionada permite reducir al mínimo el *retraso del turbo*, manteniendo intacta la capacidad de respuesta del motor.

El intercooler también ha sido rediseñado para gestionar el incremento de potencia y mejorar la eficiencia térmica del conjunto. Este aumento de rendimiento se ha logrado sin un incremento significativo en el peso del motor, gracias a soluciones de aligeramiento como mecanizados inspirados en los motores de competición, ejes de levas más ligeros y tornillería de titanio. Como resultado, la relación peso/potencia mejora en casi un 10 % respecto al SF90 Stradale.

El colector de escape fabricado en Inconel® ha sido rediseñado con un aumento del 20 % en el diámetro de los conductos y un 10 % en su longitud, lo que mejora tanto el rendimiento como el característico timbre sonoro de Ferrari. La incorporación de un acoplamiento desacoplador del mismo material permite gestionar temperaturas extremadamente elevadas sin penalizar el peso del conjunto. El sistema de escape integra un filtro de partículas (GPF) y un catalizador cerámico de nueva generación, manteniendo el diseño original y cumpliendo con las normativas vigentes sin incrementos significativos de masa.

Por primera vez en un modelo de la gama del Cavallino Rampante, el 849 Testarossa introduce el uso de aleaciones secundarias de aluminio reciclado en las fundiciones del motor —culata, cárter y subcárter—, lo que permite reducir hasta un 80 % las emisiones de CO<sub>2</sub> por kilogramo de aluminio utilizado. Esta innovación representa una disminución de hasta 0,4 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalentes por unidad.



## MOTORES ELÉCTRICOS Y SISTEMA HÍBRIDO

El 849 Testarossa adopta una arquitectura híbrida enchufable (PHEV) derivada del SF90 Stradale, combinando el motor endotérmico V8 con tres motores eléctricos que aportan una potencia conjunta de 220 CV. Dos de ellos, ubicados en el eje delantero, conforman el sistema RAC-e (Regulador Eléctrico de la Configuración en Curva), que habilita la tracción total (4WD) y el *torque vectoring*, maximizando la tracción y la eficacia en la salida de las curvas. El tercer motor eléctrico, situado en el eje trasero, es el MGU-K (Motor Generator Unit – Kinetic), directamente heredado de la experiencia de la Scuderia Ferrari en la Fórmula 1.

Todo el sistema ha sido revisado para mejorar tanto el rendimiento como el confort de conducción, con una calibración optimizada que garantiza una perfecta sinergia entre la parte térmica y eléctrica del propulsor. El sistema de control incorpora una nueva función de amortiguación activa que regula el ralentí del motor, facilitando una transición suave entre las fases térmica y eléctrica. Además, se han optimizado los mapas de refrigeración de los motores eléctricos, logrando una mejora térmica de entre 10 y 12 °C, lo que permite mantener el rendimiento eléctrico constante incluso en condiciones de uso intensivo.

La estrategia de regeneración en la frenada también ha sido perfeccionada para mejorar la sensación del pedal, con una intervención más progresiva y natural que refuerza la coherencia entre la desaceleración eléctrica e hidráulica. Las estrategias de gestión de la batería y los motores eléctricos han sido calibradas para adaptarse a los cuatro modos de conducción seleccionables mediante el eManettino: eDrive, Hybrid, Performance y Qualify, optimizando el comportamiento del vehículo en cualquier situación.

En modo eDrive, el 849 Testarossa puede recorrer hasta 25 km exclusivamente en modo eléctrico, gracias a una batería de iones de litio de 7,45 kWh estratégicamente ubicada para garantizar un centro de gravedad bajo y un equilibrio óptimo de masas.

## SONIDO

El 849 Testarossa inaugura una nueva dimensión sonora que encapsula la esencia del vehículo: potente, pura y profundamente Ferrari. El timbre del nuevo V8 turbo ha sido meticulosamente afinado para ofrecer una firma acústica inconfundible en cualquier condición de conducción, preservando los armónicos característicos que han definido históricamente el sonido de Maranello.

El nivel sonoro se ha incrementado en todos los regímenes, con especial atención a la riqueza y pureza del sonido en las zonas bajas y medias del cuentarrevoluciones. El objetivo ha sido realzar los tonos brillantes de los órdenes nobles de combustión —múltiplos del orden 2— durante la aceleración. A medida que el motor se aproxima al limitador, situado en los 8.300 rpm, la potencia se libera de forma explosiva, generando una experiencia inmersiva que combina sonido, aceleración y vibración, intensificada por el cigüeñal de ángulo plano



La nueva estrategia de cambio, heredada del SF90 XX Stradale, ha sido revisada para amplificar la emoción sonora en cada subida de marcha durante la conducción deportiva. Este efecto se logra mediante una nueva calibración del motor que actúa en perfecta sincronía con la lógica de control del cambio, optimizando la secuencia de accionamientos y la presión en la cámara de combustión para maximizar la intensidad acústica en la fase de liberación. Esta característica se activa a partir de cargas y regímenes medios, evocando el sonido de un cambio de marcha de competición con el inconfundible timbre Ferrari. En la posición «Race» del *Manettino*, el carácter del cambio se vuelve aún más extremo, elevando la experiencia sensorial al máximo.

## AERODINÁMICA

El diseño aerodinámico del 849 Testarossa ha tenido como objetivos principales la optimización del rendimiento térmico y el incremento de la carga vertical, inspirándose en soluciones de competición tanto históricas como contemporáneas, como las presentes en el 512 S, el 512 M y el FXX-K. El 849 Testarossa genera una carga total de 415 kg a 250 km/h, lo que supone un aumento de 25 kg respecto al SF90 Stradale, mientras que el rendimiento de refrigeración mejora en un 15 %.

El volumen lateral se ha optimizado para aumentar en un 30 % el caudal de aire dirigido al intercooler, ahora de mayor tamaño. La puerta se ha excavado aún más para formar un canal que alimenta la parte inferior del intercooler, mientras que la superficie inferior del conducto incorpora un soplador que permite capturar la capa límite. La moldura de la toma de aire lateral envuelve la carrocería hasta el guardabarros y presenta una forma perfilada con una entrada auxiliar superior que maximiza el flujo de aire hacia la masa radiante. Esta boca lateral, además de alimentar el intercooler, también suministra aire al conducto de refrigeración de los frenos traseros y al sistema de admisión del motor.

La parte inferior delantera, responsable del 35 % de la carga total, ha sido completamente rediseñada: tres pares de generadores de vórtices en cascada maximizan la extracción y la aspiración del flujo, logrando un aumento del 20 % de la carga respecto al SF90 Stradale. La excavación previa a las rejillas laterales y el nolder correspondiente contribuyen a evacuar el flujo caliente del compartimento delantero y a reducir la compresión en la cara delantera del neumático, disminuyendo así la resistencia aerodinámica.

El parachoques delantero, de diseño más cuadrado, integra nuevos deflectores que aumentan el paso del aire y generan vórtices útiles para la extracción del flujo en la zona del paso de rueda. El splitter, también de mayores dimensiones, incorpora un *flick* inspirado en el SF90 XX Stradale, responsable del 10 % de la carga aerodinámica delantera.

La parte trasera adopta una arquitectura de doble cola inspirada en el 512 S, con dos perfiles alares — denominados *twin tail*— que aprovechan el flujo de alta energía que roza la parte superior de los pasos de rueda esculpidos para generar el 10 % de la carga trasera. El alerón trasero activo, derivado del SF90 Stradale y del 296 GTB, está completamente integrado en la carrocería y accionado mediante un mecanismo cinemático aligerado en 2 kg. Este sistema es capaz de pasar de la configuración *Low Drag*



a *High Downforce* en menos de un segundo. En su modo de alta carga aerodinámica, contribuye a generar hasta 100 kg de carga a 250 km/h, trabajando en sinergia con los elementos pasivos de la cola.

La zaga incorpora un difusor multinivel con un elemento inferior suspendido y aletas verticales que permiten aislar la estela generada por las ruedas. Un par de generadores de vórtices de cuerda aumentada maximiza la expansión del flujo en el eje de la rueda trasera. La carga generada por la parte posterior se mantiene alineada con la del SF90 Stradale, logrando además una reducción del 10 % en la resistencia al avance.

### **SISTEMA TÉRMICO**

El incremento de 50 CV en la potencia del motor de combustión interna ha exigido un aumento del 15 % en la capacidad de disipación térmica. Para ello, los radiadores han sido rediseñados con una geometría asimétrica, lo que ha permitido ampliar en un 18 % la superficie radiante. El radiador destinado a los componentes híbridos se ha adaptado al nuevo volumen disponible en la parte delantera. El intercooler lateral, heredado del F80, presenta una superficie un 19 % mayor y una inclinación reducida, lo que permite disminuir su volumen vertical sin comprometer la eficiencia.

La boca delantera se ha ampliado en un 18 % para maximizar el flujo de aire hacia las masas radiantes. La toma de aire para el freno delantero está integrada en la parte superior del conducto, separada por una sección horizontal. Los tabiques internos de los conductos impiden la mezcla de flujos, lo que además contribuye a la rigidez estructural del parachoques. Por su parte, el carenado del sensor de aparcamiento canaliza el flujo de aire hacia la toma de frenos y el radiador, optimizando así la eficiencia del sistema de refrigeración.

Las tomas de aire en los pasos de rueda y en la parte inferior han sido reposicionadas y optimizadas: un generador de vórtices favorece la extracción a través de las rejillas centrales, mientras que un nolder maximiza el caudal de salida por las rejillas laterales. En la parte trasera, tres ranuras en la moldura lateral y una salida en el parachoques aprovechan la depresión generada por la estela del vehículo para aumentar la extracción de aire del compartimento del motor. El arco de la rueda trasera, inspirado en el del Ferrari Purosangue, contribuye a evacuar el aire a alta presión del paso de rueda y a reducir la resistencia aerodinámica.

Dos ranuras en la cubierta inferior y tres en el parachoques trasero garantizan la ventilación del compartimento del motor y la refrigeración de los componentes electrónicos. El sistema de frenado ha sido reforzado para disipar una mayor potencia de frenado (2 % en el eje delantero y 15 % en el trasero): en la parte delantera, la toma de aire integrada en el conducto y el carenado específico del soporte de fijación del tubo de aceite aseguran un caudal hacia la pinza superior del 15 %, mientras que un deflector situado bajo la horquilla trasera, alimentado por el difusor, contribuye a la ventilación del disco. En la parte trasera, la toma se ha integrado en el lateral, logrando un aumento del 70 % en el caudal dirigido a la nueva pinza de freno.



## DINÁMICA DEL VEHÍCULO

La dinámica del vehículo del 849 Testarossa se ha desarrollado con el objetivo de mejorar el rendimiento absoluto, su coherencia y accesibilidad, sin renunciar a un elevado nivel de placer de conducción. El proyecto tomó como referencia al SF90 Stradale, centrándose en el incremento de la potencia, el agarre y la respuesta de los neumáticos, la eficiencia del sistema de frenado y la evolución de los controles electrónicos mediante el sistema digital *Ferrari Integrated Vehicle Estimator* (FIVE), con el fin de ofrecer a la exigente y experta clientela de este modelo un rendimiento superior.

Como es habitual, el placer de conducción se ha evaluado a través de cinco indicadores clave: aceleración lateral y longitudinal, cambio de marchas, frenado y sonido. El indicador lateral se ha optimizado mediante ajustes en la configuración y gestión de los controles, logrando una respuesta más rápida a la dirección y un mejor apoyo del eje trasero. El comportamiento longitudinal se beneficia de una mayor reactividad al acelerador y del aumento de la potencia máxima. El sistema de cambio ha sido perfeccionado para ofrecer una sensación más progresiva y tiempos de transición reducidos. La frenada se ha mejorado en términos de eficiencia y modulabilidad, gracias a la incorporación del ABS Evo en todas las condiciones de conducción, tecnología derivada del SF90 XX Stradale. Por último, el sonido se ha calibrado para garantizar una calidad envolvente y una progresividad natural en el habitáculo a medida que aumentan las revoluciones.

El sistema FIVE representa una evolución significativa en los controles dinámicos. Se trata de un sistema de estimación capaz de generar un gemelo digital que replica en tiempo real el comportamiento del vehículo, basado en un modelo matemático simplificado alimentado por mediciones reales (aceleraciones longitudinales y laterales, sensor 6D). El FIVE permite estimar con gran precisión magnitudes que no pueden medirse directamente, como la velocidad (con un margen de error inferior a 1 km/h) y el ángulo de alineación (con un margen inferior a 1°), mejorando así el control de tracción, la gestión del diferencial electrónico y la entrega de potencia del sistema e4WD. Estas estimaciones alimentan todos los sistemas de control dinámico del vehículo, lo que se traduce en una respuesta más precisa y repetible.

El ABS Evo, entre otros sistemas, utiliza las estimaciones del FIVE para determinar el deslizamiento objetivo en las cuatro ruedas y optimizar la distribución de la frenada. El sistema permanece activo en todas las posiciones del Manettino y bajo cualquier condición de adherencia. La mejora en la estimación de la velocidad permite aprovechar mejor la fuerza longitudinal de los neumáticos, tanto en frenadas en línea recta como en frenadas combinadas (*brake turn-in*), reduciendo las dispersiones provocadas por las tolerancias de los componentes o por la variabilidad ambiental. El resultado es una frenada más repetible que la del SF90 Stradale, con la mayor eficiencia de control electrónico jamás alcanzada en un modelo de la gama Ferrari.

El sistema de frenos ha sido completamente revisado para responder al nivel superior de rendimiento exigido por el vehículo. Tanto el eje delantero como el trasero se benefician de discos y pastillas de mayor tamaño. En la parte delantera, se han optimizado los canales de ventilación para mejorar la



disipación térmica, mientras que, en la parte trasera, la pinza rediseñada ofrece una gestión térmica más eficiente y una mayor rigidez estructural. La sinergia entre estos componentes garantiza una elevada eficiencia térmica, una sólida resistencia estructural y una constancia de rendimiento incluso en condiciones de uso prolongado e intensivo.

El 849 Testarossa adopta rigideces elásticas y ángulos cinemáticos específicos, optimizados para ofrecer un comportamiento al límite. El rendimiento lateral ha aumentado un 3 % respecto al SF90 Stradale, gracias a los nuevos neumáticos y a una configuración específica que, además, ha permitido reducir el peso de los muelles en un 35 %. El gradiente de balanceo se ha reducido en un 10 %, lo que mejora el control de los movimientos de la carrocería y maximiza tanto los beneficios aerodinámicos como el camber o curvatura del perfil aerodinámico. Los amortiguadores han sido optimizados mediante sesiones virtuales y físicas, adaptándose a un uso combinado en carretera y pista.

El incremento de la aceleración longitudinal en tercera marcha respecto al SF90 Stradale, perceptible a partir de las 5.500 rpm, es fruto de una mejor relación peso/potencia, del aumento del rendimiento del motor térmico a altas revoluciones y del modelado específico de la potencia total del sistema. Esta mejora se ha logrado sin comprometer la respuesta en regímenes bajos.

A pesar de la incorporación de componentes de mayor tamaño que habrían supuesto un aumento de peso superior a 20 kg, el 849 Testarossa mantiene el mismo peso que el SF90 Stradale gracias a un exhaustivo trabajo de aligeramiento de masas. El resultado es la mejor relación peso/potencia jamás alcanzada por un modelo de la gama Ferrari.

## **NEUMÁTICOS**

Como es tradición en Ferrari, los neumáticos se han desarrollado mediante un intenso trabajo conjunto de perfeccionamiento con Michelin, Pirelli y Bridgestone. Esta colaboración ha dado lugar a soluciones específicas adaptadas a las más diversas exigencias de conducción. Las tecnologías disponibles incluyen los Michelin Pilot Sport Cup2R (bajo pedido), Michelin Pilot Sport Cup2 (Assetto Fiorano), Pirelli PZero R (de serie) y Bridgestone Potenza Sport (de serie, también en versión runflat).

Cada una de estas soluciones ha sido co-proyectada a través de sesiones virtuales y físicas conjuntas, con el objetivo de garantizar un rendimiento óptimo en distintos contextos. El desarrollo se ha centrado en preservar las emociones de la conducción, mejorar el rendimiento puro y optimizar el comportamiento en condiciones de adherencia media. Las dimensiones adoptadas son 265/35 R20 en el eje delantero y 325/30 R20 en el trasero.

## **ADAS**

Los sistemas de asistencia a la conducción se han integrado con el objetivo de aumentar el confort y la seguridad, interviniendo únicamente en situaciones de emergencia y de la forma menos invasiva posible, solo cuando el conductor lo requiere. Estos sistemas son completamente configurables a través de los menús del cuadro de instrumentos, lo que permite adaptar su funcionamiento a las preferencias individuales.



Entre sus funciones destacan: control de crucero adaptativo con Stop&Go, frenado automático de emergencia con detección de ciclistas, detección de ángulo muerto, aviso de salida de carril, asistente de mantenimiento de carril, conmutación automática de luces largas y cortas, reconocimiento de señales de tráfico, visión periférica, alerta de tráfico cruzado trasero y control de fatiga del conductor.

## DISEÑO

### EXTERIOR

El 849 Testarossa ha sido concebido por el Centro Stile Ferrari bajo la dirección de Flavio Manzoni, revolucionando las formas del SF90 Stradale y adoptando un perfil aún más tecnológico y orientado al rendimiento. Su lenguaje estilístico se dirige hacia una expresión arquitectónica y futurista, logrando un equilibrio refinado entre volúmenes esculturales y elementos gráficos. Las líneas verticales y transversales configuran un esquema visual inédito, inspirado en la aeronáutica y en los prototipos deportivos de los años 70.

La vista lateral se distingue por una puerta con modelado tridimensional, derivado directamente de la línea maestra principal. Este elemento, denominado «sponda», cuya traducción en español sería margen, redefine la interacción entre la carrocería y el habitáculo, introduciendo una sección interior que alcanza una tridimensionalidad inédita en vehículos de producción. El borde de la puerta está realizado en una sola pieza de aleación de aluminio, sin cortes ni interrupciones, lo que da lugar a una solución constructiva única en su género, patentada por Ferrari.

Una de las singularidades más innovadoras del diseño es el uso de la puerta como auténtico conducto aerodinámico, lo que aporta al vehículo un impulso dinámico y una arquitectura distintiva. Un elemento vertical en contraste de color negro, que incorpora la toma de aire del intercooler junto con una entrada adicional, refuerza la impronta arquitectónica del conjunto, introduciendo el concepto de librea tridimensional. La línea de carácter se prolonga hacia la zaga, enlazando con una doble cola inspirada en el mítico Ferrari 512 S. Esta solución estilística transforma la percepción visual de la cabina, haciéndola parecer más compacta y proyectada hacia delante, acentuando la tensión dinámica del perfil lateral.

Desde el punto de vista técnico, la parte trasera se caracteriza por la implementación de un proceso de extracción no convencional, que permite conformar el panel sin necesidad de encajes, superando así las limitaciones del estampado tradicional. Esta solución innovadora se complementa con una estructura realizada mediante tecnología de fundición a presión, en sustitución de la anterior configuración en chapa. El resultado es una superficie de gran complejidad y profundidad, que no solo aporta valor estético, sino que también optimiza la eficiencia aerodinámica del vehículo, canalizando el flujo de aire hacia los intercoolers de forma más eficaz.

El frontal presenta volúmenes estructurados que evocan las geometrías icónicas de los Ferrari de los años 80. Una banda horizontal define una figura en forma de puente que conecta los faros en un solo



gesto, transmitiendo una marcada sensación de horizontalidad y anchura. Este recurso remite a esquemas clásicos presentes en modelos como el Ferrari 12 Cilindri y el F80, y establece una nueva relación entre los espacios llenos y vacíos, haciendo emerger una geometría alar que se extiende a lo largo de todo el frontal. Los *flicks* en el color de la carrocería, junto con la zona inferior del parachoques de diseño altamente técnico, refuerzan la vocación de rendimiento del vehículo, subrayando su carácter dinámico y extremo.

La parte trasera está dominada por dos colas inspiradas en el legendario 512 S, que, junto con un alerón activo, conforman un sistema patentado por Ferrari. El parachoques trasero se distingue por moldes esculturales que aportan una fuerte identidad deportiva al conjunto. En las esquinas, los tratamientos específicos amplían visualmente la anchura del coche, mientras que, en la zona central, una sección fluida y remetida realza la presencia de dos tubos de escape redondos, verdaderos iconos del diseño Ferrari. Para culminar, un difusor de ancho completo, especialmente pronunciado en la parte central, confirma la misión deportiva y radical del 849 Testarossa.

La vista cenital revela una composición de líneas extremadamente limpias y precisas. Los «flicks» que emergen del parachoques, en combinación con la doble cola trasera, definen con mayor claridad el perímetro del nuevo 849 Testarossa, reforzando la armonía de su silueta general. La luneta trasera se funde con las dos colas en un gesto visualmente reconocible, que proyecta la cabina hacia adelante y aporta un marcado dinamismo a la forma global del vehículo.

Las llantas forjadas han sido desarrolladas en estrecha colaboración con el departamento de aerodinámica. Sus radios giratorios, con tratamiento diamantado extendido, optimizan la extracción del aire desde la cavidad de la rueda y mejoran el control de la estela. Además, sus geometrías permiten una amplia personalización tanto estética como funcional.

## INTERIOR

El habitáculo del 849 Testarossa representa una síntesis magistral entre la configuración horizontal de una berlina y la envolvente funcionalidad de una cabina monoplace. La parte superior del salpicadero incorpora molduras plásticas con efecto flotante, acompañadas por rejillas enmarcadas en una estructura de aluminio que delimitan un distintivo motivo en forma de «C», aportando profundidad visual y sofisticación técnica. Entre la sección superior e inferior se extiende una banda horizontal en contraste, que integra los mandos principales y la pantalla dedicada al pasajero, reforzando la simetría funcional del conjunto. En la parte inferior, dos velas arquitectónicas albergan las funciones de control, destacando en posición flotante una rejilla inspirada en el F80, que añade un guiño estético al legado deportivo de la marca.

La arquitectura del túnel central ha sido rediseñada con un enfoque racional y minimalista, redistribuyendo las funciones secundarias para lograr una mayor claridad funcional. La vela del túnel se proyecta hacia el panel lateral, integrando un *woofer* de aluminio que también incorpora el tirador *pullcap* o tirador de la manilla de la puerta. Entre ambos elementos, perfectamente armonizados, se ubican los mandos de apertura, reforzando la continuidad visual y ergonómica del conjunto.



El mobiliario y la instrumentación han sido concebidos con el objetivo de optimizar al máximo el espacio disponible en el habitáculo, garantizando un elevado nivel de confort a bordo. Este propósito se ha logrado mediante una simplificación extrema de la parte inferior del panel de la puerta y sus zonas adyacentes, lo que ha permitido ganar espacio útil tanto para el asiento trasero como para la guantera del pasajero.

Los asientos están disponibles en dos versiones: **Confort**, con un tratamiento escultural que armoniza con la geometría del habitáculo; y **Racing**, en fibra de carbono, con una elevada capacidad de contención. Ambas configuraciones son fruto de un estudio conjunto de ergonomía y diseño, que equilibra funcionalidad y carácter.

## HMI

El volante del 849 Testarossa logra una armoniosa fusión entre funciones digitales y analógicas. Se han recuperado los mandos mecánicos ya presentes en el F80, incluido el emblemático botón de encendido, que añade un guiño emocional al legado deportivo de la marca. El cuadro de instrumentos digital permite una reconfiguración ágil de los modos de conducción eléctrica mediante el sistema *eManettino*.

La interfaz de usuario ha sido concebida para concentrar las funciones en torno al conductor, generando un efecto envolvente que se extiende al panel de la puerta y al túnel central. Este mismo enfoque se traslada a la zona del pasajero, aunque de forma más sutil. La conectividad está asegurada gracias a la compatibilidad con Apple CarPlay® y Android Auto®, mientras que la recarga inalámbrica para smartphones se integra discretamente en el túnel central. Además, el vehículo incorpora el sistema MyFerrari Connect, que permite monitorizar el estado del coche de forma remota a través de una aplicación dedicada.

## ASETTO FIORANO

El equipamiento Assetto Fiorano es una configuración opcional del 849 Testarossa, disponible bajo pedido, que incorpora contenidos exclusivos no ofrecidos por separado. Ha sido concebido para optimizar al máximo el rendimiento dinámico y aerodinámico del vehículo. Esta versión contempla una reducción de peso total de aproximadamente 30 kg, lograda mediante el uso intensivo de materiales compuestos como la fibra de carbono y el titanio.

Entre los elementos específicos destacan el nuevo asiento tubular ultraligero, revestido en Alcántara y piel negra, que permite un ahorro de cerca de 18 kg respecto a los asientos estándar, así como las llantas de fibra de carbono de 20", que disminuyen la masa no suspendida y mejoran la respuesta tanto en aceleración como en frenada.

En términos aerodinámicos, el Assetto Fiorano introduce modificaciones significativas. El frontal incorpora un splitter de diseño más extremo, complementado por un par adicional de generadores de



vórtices en la parte inferior, que incrementan la aspiración local y garantizan un equilibrio aerodinámico óptimo. En la zaga, las tradicionales colas gemelas son reemplazadas por dos alas gemelas: alerones compactos rematados por perfiles de alta incidencia, encajados entre placas finales verticales. Esta solución permite triplicar la carga vertical respecto a la configuración anterior, sin afectar de forma significativa la resistencia al avance.

La dinámica del vehículo ha sido optimizada mediante la incorporación de suspensiones rígidas Multimatic, muelles aligerados en un 35% y una reducción del gradiente de balanceo del 10%. Estas mejoras se traducen en un mayor control de los movimientos de la carrocería y una eficacia aerodinámica superior. Por primera vez, el Assetto Fiorano puede equiparse con el sistema de elevación del eje delantero, aunque esto requiere conservar las suspensiones semiactivas Magneride.

Entre las opciones de neumáticos se incluyen los Michelin Pilot Sport Cup2, desarrollados específicamente para el Assetto Fiorano. Estos ofrecen un agarre optimizado, mayor consistencia y un rendimiento superior en condiciones de conducción deportiva.

El conjunto Assetto Fiorano puede completarse con una carrocería exclusiva disponible en dos variantes cromáticas: Bianco Cervino y Rosso Corsa. Ambas presentan un fondo degradado que reinterpreta el clásico diseño de doble banda longitudinal con un efecto difuminado. El motivo comienza en el extremo del capó, recorre el techo y culmina en la parte baja del portón trasero, generando una marcada sensación de dinamismo y modernidad.

## OPCIONES DE PERSONALIZACIÓN

El 849 Testarossa ofrece una amplia gama de opciones de personalización, concebidas para resaltar tanto su carácter deportivo como su identidad estilística. Entre las novedades más destacadas figuran dos colores exclusivos desarrollados especialmente para este modelo: el *Rosso Fiammante*, una evolución tecnológica del icónico Rosso Corsa en acabado pastel, enriquecido con un efecto metálico que genera reflejos cálidos y luminosos bajo la luz solar; y el *Giallo Ambra*, un tono intenso y cálido con sutiles matices rojizos, inspirado en la profundidad y riqueza cromática del ámbar natural.

En el interior, se ha introducido un nuevo revestimiento en Alcantara denominado Giallo Siena, diseñado para complementar armoniosamente el *Giallo Ambra* del exterior. Este acabado, refinado y deportivo, contribuye a crear un ambiente moderno y a la vez sereno dentro del habitáculo.

Las llantas forjadas, desarrolladas en estrecha colaboración con el departamento de aerodinámica, también son personalizables. Sus sofisticadas geometrías permiten múltiples configuraciones, adaptando la estética del vehículo al gusto individual de cada cliente.



## 7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Los incomparables estándares de calidad alcanzados por Ferrari, junto con su meticulosa atención al cliente, constituyen la base del programa de asistencia ampliada de siete años, también disponible para el 849 Testarossa. Este programa, aplicable a toda la gama, cubre todas las intervenciones de mantenimiento ordinario durante los primeros siete años de vida del vehículo. Se trata de un servicio exclusivo que garantiza a los clientes la conservación del nivel de rendimiento y seguridad de su Ferrari a lo largo del tiempo. Además, este beneficio se extiende también a quienes adquieren un vehículo de segunda matriculación.

Entre las principales ventajas del programa *Genuine Maintenance* destacan las revisiones programadas, el uso de recambios originales y las inspecciones exhaustivas realizadas con las herramientas de diagnóstico más avanzadas, por técnicos especializados formados directamente en el Ferrari Training Centre de Maranello. Este servicio está disponible en todos los mercados y cubre la totalidad de los puntos de venta de la red oficial

Ferrari pone a disposición de sus clientes una completa gama de servicios posventa, entre los que destacan dos programas diseñados específicamente para los propietarios de vehículos deportivos híbridos: *Warranty Extension Hybrid* y *Power Hybrid*. Ambos han sido concebidos para preservar el rendimiento y la excelencia que definen a los modelos híbridos enchufables del Cavallino Rampante.

Actualmente, los propietarios ya disfrutan de una garantía de cinco años para los componentes híbridos. Al optar por el programa *Warranty Extension Hybrid*, no solo acceden a una ampliación de la garantía de fábrica que cubre todo el vehículo, sino que, al extenderla hasta el octavo año desde su finalización, Ferrari incluye la sustitución sin coste adicional del paquete de baterías de alto voltaje (HVB).

Por su parte, el programa *Power Hybrid* permite prolongar la cobertura de los principales componentes del conjunto motor —incluidos los elementos del sistema híbrido— desde el octavo hasta el decimosexto año. Además, contempla la sustitución gratuita del paquete de baterías HVB al término del decimosexto año, garantizando así la continuidad del rendimiento y la fiabilidad del vehículo a largo plazo

*Puede descargar más imágenes y contenidos sobre el modelo en [ferrari.com/media-centre](http://ferrari.com/media-centre)*

Oficina de prensa de Ferrari  
[media@ferrari.com](mailto:media@ferrari.com)  
[ferrari.com](http://ferrari.com)



## 849 Testarossa – FICHA TÉCNICA

### MOTOR HÍBRIDO

Potencia máxima 1050 CV

### MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA

Tipo V8 biturbo – Carter seco  
Cilindrada total 3990 cm<sup>3</sup>  
Diámetro y carrera 88 x 82 mm  
Potencia máxima\* 830 CV a 7500 rpm  
Par máximo 842 Nm a 6500 rpm  
Régimen máximo 8300 rpm.  
Relación de compresión 9,54:1  
Potencia específica 208 CV/l

### SISTEMA ELÉCTRICO

Potencia máxima en eDrive 163 CV  
Capacidad de la batería 7,45 kWh  
Autonomía máxima en eDrive 25 km

### DIMENSIONES Y PESOS

Longitud 4718 mm  
Ancho 2304 mm  
Altura 1225 mm  
Distancia entre ejes 2650 mm  
Vía delantera 1678 mm  
Vía trasera 1673 mm  
Peso en vacío\* 1570 kg  
Relación peso en vacío/potencia 1,5 kg/CV  
Distribución del peso 45 % delantero / 55 % trasero  
Capacidad del depósito 68 litros  
Capacidad del maletero 74 litros

### NEUMÁTICOS Y LLANTAS

Delanteros 265/35 R20 J9.5  
Traseros 325/30 R20 J11.5

### FRENOS

Delanteros 410 x 223 x 38 mm  
Trasero 372 x 233 x 34 mm

### TRANSMISIÓN Y CAMBIO

Cambio F1 de doble embrague y 8 velocidades

### CONTROLES ELECTRÓNICOS

Control de deslizamiento lateral (SSC) 9.0, TC, eDiff, SCM, FDE 2.0, EPS, FIVE, ABS Evo y EBD con rendimiento en todas las posiciones del Manettino

### RENDIMIENTO

Velocidad máxima >330 km/h  
0-100 km/h <2,3 s  
0-200 km/h 6,35 s  
100-0 km/h 28,5 m  
200-0 km/h 108,0 m  
Tiempo por vuelta en Fiorano 1' 17" 500



**CONSUMO DE COMBUSTIBLE**

En proceso de homologación

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**

En proceso de homologación

\* Equipamiento con contenidos opcionales