

IFR Aspid: Víbora del asfalto



Placer, tecnología punta y exclusividad. No estamos hablando de Ferrari. Ni de Koenigsegg. Tampoco de Pagani ni de Porsche. Hablamos del IFR Aspid, un vehículo nacido en Reus para convertirse en referencia dentro del exclusivo segmento de los "supercars" y morder sin miedo el prestigio de marcas legendarias.

Un programa de cinco años de desarrollo ha dado como resultado este biplaza deportivo de lujo. Un equipo de ingenieros de altísimo nivel, dirigidos por Ignacio Fernández Rodríguez cuyas iniciales dan nombre a IFR, ha conseguido construir un coche de sensaciones inigualables y de comportamiento excepcional. Y lo ha conseguido innovando, incluyendo soluciones inéditas y patentes propias nunca vistas en coches de producción. Es más, el Aspid no es un coche que sólo se pueda usar en circuito sino que permite ser conducido a diario con la seguridad, el espacio y el confort necesarios. Ignacio Fernández comenta que *"desde el principio nuestro objetivo ha sido conseguir evocar las más intensas emociones que un coche puede generar. De esta manera el conductor puede realmente disfrutar del uso diario del vehículo con las mismas prestaciones disponibles para circuito."*

De ahí que el IFR Aspid haya sido diseñado para cumplir las homologaciones de seguridad de la FIA así como los standards de homologación europea sobre turismos.

LIBERTAD

La personalidad e innovación del vehículo nace en buena parte gracias a la ausencia de restricciones en el diseño inicial del vehículo. Es decir, no había



directrices sobre donde posicionar los elementos claves para chasis y suspensiones. Este hecho ha permitido optimizar muchas de estas variables, rompiendo en ocasiones con tradiciones industriales intocables hasta ahora. Tal como explica el fundador de la compañía *"con el proyecto Aspid nuestro objetivo era dar un paso más allá respecto al actual "state of the art", particularmente en áreas críticas tales como dirección, manejo de la conducción y estabilidad. Hemos afrontado un enfoque diferente en áreas como dinámica del vehículo, incluyendo un nuevo método de fabricación del chasis, así como el desarrollo de un nuevo sistema de frenos y brazos de suspensión. Además hemos roto con la tradición que dice que una*

batalla larga y un gran ancho de vía así como una corta distancia respecto al suelo, son lo mejor para obtener máximas prestaciones. Nuestra filosofía en lo que se refiere a chasis y suspensiones asegura que el coche también puede ser conducido con facilidad en carreteras normales".

PUNTOS CLAVE

Rápido, ligero y pequeño. Como el reptil que le da nombre, este vehículo destaca por su compacto tamaño y reducido peso, aspectos éstos que tienen importantes consecuencias en las prestaciones y el comportamiento. Para empezar pesa alrededor de 700 kg y su batalla es mucho menor que la de un coche urbano. A pesar de ello, el Aspid acoge a dos adultos sin problemas.

El reducido peso se ha conseguido gracias a un chasis de aluminio extruido con paneles de tipo nido de abeja, cuyo innovador sistema de construcción ha permitido obtener una rigidez torsional 10 veces mayor que un chasis convencional.

Las suspensiones son otra de las grandes innovaciones de este vehículo. Construidas en el mismo tipo de ultraligero material que el chasis, su diseño especial proporciona la rigidez necesaria y minimiza todo tipo de cargas y balanceos.

Con un bastidor de este tipo, el Aspid es capaz de alcanzar una aceleración lateral impresionante: 1.6 g. Una cifra que habla por sí sola sobre su capacidad de adherencia. Como referencias podemos decir que un Ferrari F430 soporta 1.4g, 1.01g el Porsche 911 o 0,98g un Mitsubishi Evo VIII.

Y seguimos con más innovaciones. En este caso los frenos de discos gemelos cuyo diseño y construcción permiten adelgazar el peso de estos elementos un 70% respecto a un sistema de frenos normal. Además, su refrigeración y eficacia de frenado son excepcionales.

La tecnología de última generación también es un lujo. Y si algo le sobra al Aspid es esto: lujo innovador. Un claro ejemplo es la reducción del número de elementos eléctricos y electrónicos a la tercera parte de lo que es habitual en un coche normal. Ello no significa que se haya perdido eficacia en este capítulo, sino que se ha mejorado la rapidez y la eficacia de estos sistemas. Para empezar, se ha prescindido de la instrumentación habitual para reemplazarla por una o varias pantallas táctiles donde el conductor puede elegir qué quiere ver y cómo: revoluciones, tiempo de las válvulas, potencia, asistencia de la dirección, balance de frenos, altura de conducción, tracción y, claro está,



todas las configuraciones posibles que ofrece el avanzado sistema de suspensión. A esto hay que sumar elementos como el navegador, acelerómetro, tecnología WIFI, conexiones vía Ethernet y pantalla táctil también para el copiloto. Además, un software ayuda a configurar el vehículo a gusto del conductor, ya sea en circuito o carretera abierta.

270 ó 400 CV

La ligereza de todo el conjunto rebaja la necesidad de montar un enorme motor para conseguir altísimas prestaciones. A los creadores del Aspid les ha bastado con un bloque de 4 cilindros de 2 litros, de origen Honda y convenientemente modificado, para ofrecer las mejores prestaciones que se pueden disfrutar hoy en día. Los clientes pueden optar por una versión atmosférica de 270 CV (Sport) o bien por una variante sobrealimentada de 400 CV (Supersport). De momento, es la variante más potente la que se ha llevado la mayor parte de los pedidos. Algo normal si tenemos en cuenta que el Aspid Supersport acelera de 0 a 100 en 2,8 segundos y el 0-160 lo realiza en 5,9 segundos. Para hacerse una idea basta comparar estas prestaciones con las de otros "supercars". En el 0-100 es 4 décimas más rápido que el mismísimo Ferrari Enzo

y el Porsche Carrera GT; y 0,6 segundos más veloz que el Saleen S7 Twin turbo, el Pagani Zonda C12F o el Koenisegg CXX. Coches como el Lamborghini Murcielago LP640 o el Mercedes-Benz SLR McLaren tardan 1 segundo más que el Aspid en alcanzar los 100 km/h desde parado. Sin duda, las comparaciones son odiosas.

Pero no terminan aquí las bondades de la parte mecánica. Y es que el hecho de tener que empujar sólo 700 kgs permite obtener consumos de compacto diésel y un bajo nivel de emisiones (aún por homologar).

La potencia se transmite a las ruedas traseras a través de una caja manual de 6 velocidades rematada por un diferencial torsen. Como es de esperar, opcionalmente se puede montar una caja secuencial con levas de cambio en el volante.

PRECIOS Y ENTREGAS

Presentado mundialmente en el Salón del Automóvil de Londres durante el pasado mes de julio, los responsables han confirmado que las primeras entregas de los pedidos se realizarán el próximo verano ya que la producción estimada es de un coche por semana, unos 50 coches anuales. De esta forma se garantiza la exclusividad del producto. Una exclusividad que también pasa por la larga lista de opciones disponibles. La lista sólo es orientativa ya que los clientes podrán ser tan específicos como deseen a la hora de decidir cómo quieren que sea su Aspid. En el listado de opciones que proporciona IFR no falta de nada: desde elementos destinados a hacer del vehículo una verdadera máquina de competición, con sensores de todo tipo para obtener telemetrías, hasta detalles exclusivos como diferentes tipos de cuero, faros de xenón o climatizador.

En cuanto a precios, IFR anuncia que el Aspid sobrealimentado tiene un precio de 135.000 euros mientras que la versión menos potente se venderá por 95.000 euros.

Ficha técnica IFR Aspid

	Sport	Supersport
Potencia (CV):	270	402
Par máximo (Nm/rpm):	225/7.800	326/7.800
Vel. Máx (km/h):	250	
0-100 km/h (seg.):	3,7	2,8
0-160 km/h (seg.):	9,1	5,9
Frenada 160-0 km/h (seg.):	3,1	3,1
Consumo medio (lt/100 km):	4,8	5,5
Neumáticos delanteros:	205/40 ZR17	
Neumáticos traseros:	235/40 ZR17	255/40 ZR17
Peso:	699	740
Longitud (m):	3,75	
Altura (m):	1,16	
Anchura (m):	1,87	
Batalla (m):	2,16	





ENTREVISTA Ignacio Fernández, Fundador de IFR Automotive

“Aspid representa un mundo de pasión y emociones alrededor del automóvil”

¿Cuántos pedidos os han hecho? ¿Cuáles son los países de origen de estos pedidos?

Tenemos ocho pedidos de momento, a falta de definir los opcionales. Hay que decir que solo han probado el coche perfiles muy concretos que podemos llamar embajadores de la marca para diferentes mercados.

A partir de finales de octubre empezarán a venir 104 personas interesadas en comprar el coche para probarlo. Tenemos pedidos de Qatar, Líbano, Suiza... Aunque el 90% de los posibles compradores son británicos.

Aún así, somos conscientes de lo difícil que es poner una marca en marcha y no queremos correr. La llave de nuestro éxito no pasa por vender X coches. Tampoco tenemos presión por grandes números pero sí por reconocimiento de un trabajo bien hecho y un servicio 5 estrellas.

Supongo que os han hecho pedidos especiales. ¿Podéis contar algunos detalles de estos pedidos personalizados?

Especial es cualquier Aspid porque se fabrican en baja serie de manera muy similar a la fabricación de un Formula 1. Todas las piezas del coche no tienen nada que ver con las de los vehículos que vemos. Como producto diseñado para auténticos apasionados del automovilismo, la “Boutique” para el Aspid cuenta con más de cien decisiones de personalización y complementos tales como la especificación de seguridad FIA- que iguala la seguridad del coche a la de un vehículo de Le Mans o un WRC- o toda la carrocería en carbono, cuyo proveedor del material nos reconoce como máxima calidad en el mercado en esta área. La carrocería entera del Aspid en carbono pesa 28 kg repartidos en 60 piezas y los asientos pesan 2 kg. Para hacernos una idea, los asientos de un coche utilitario pesan en torno a los 25Kg. Todo esto son opcionales “estándar” de nuestros complementos igual que los refuerzos de kevlar o nuevos materiales exóticos. En definitiva, el objetivo es hacer un coche exclusivo y único.

¿Habéis instaurado ya una red de distribuidores?

Los primeros acuerdos están teniendo lugar para España, Gran Bretaña, Alemania, Sudáfrica, Oriente Medio, China y Malasia. De momento vamos buscando los mercados más estables o con mayor potencial de compra de producto. Este es un punto muy importante: preferimos poco que mucho y de cualquier calidad. Nuestro objetivo es crear marca con servicio y producto, por ello nos llevará tiempo definir la red de venta y postventa.

¿Circula ya algún Aspid por el mundo?

Si, en España los de fábrica. No paramos de probar desde hace ya más de dos años. Recuerdo el momento en que el primer Aspid se sacó del “horno” para circular en la noche de Sant Jordi de 2006. Los Aspid de producción se empezarán a fabricar en enero de 2009 y se podrán ver en las carreteras el próximo verano.

En la página Web explicáis algunos servicios asociados a la compra de un ASPID. ¿Podéis explicar brevemente en qué consisten?

Aspid más que un coche deportivo de lujo, representa un mundo de pasión y emociones alrededor del automóvil. Es un vehículo que será posiblemente un referente mundial a corto plazo por su comportamiento dinámico, por ser único con seguridad FIA, por sus escalofriantes prestaciones, confort y bajísimas emisiones.

Además, queremos que por primera vez en el sector practicar el automovilismo deportivo sea tan sencillo como jugar al tenis o al golf. Por ello nuestra intención es poner en marcha, entre 2009 y 2010, todo un mundo alrededor del coche: carreras nacionales e internacionales, cursos de conducción deportiva, escapadas de fin de semana a parajes insólitos... Nuestros clientes son gente única, personas muy especiales, de gran personalidad, que lideran tendencias de mercado, gente auténtica que valora la más alta calidad, apasionados por el automovilismo y seguramente por otras muchas cosas más.

¿Sigue adelante la idea de hacer una competición monomarca con los Aspid?

Nuestra pura sangre de carreras y competición nos conduce a competir contra otros coches y marcas. El problema es que no tenemos competencia en circuito ya que nuestra relación peso potencia es de 1,75 Kg/CV, una cifra solo al alcance del Bugatti Veyron con 1.001 caballos. En cualquier reglamento actual tendríamos que lastrar el coche y hacer muchas modificaciones a peor para poder entrar a competir en otras categorías como GT. Esperemos poder llegar a acuerdos con organizadores y competir más abiertamente contra otros coches. Actualmente en Gran Bretaña estamos muy bien para poder hacerlo.

¿Cuáles son los planes de futuro de IFR Automotive? ¿Algún vehículo nuevo en preparación?

A nivel técnico, ya hemos abierto dos nuevas líneas de trabajo para dos vehículos, uno de ellos para una tercera empresa. También estamos desarrollando un diferencial, que es una patente española, a la que estamos apoyando muy intensivamente ya que nuestros estudios nos conducen a pensar que es el diferencial del futuro.

IFR Automotive es un grupo de gente muy pasional e inteligente, trabajamos mucho porque nos encanta y estoy seguro que traeremos muchas más alegrías y recuperaremos en nuestro país la pasión por la ingeniería, la innovación, el trabajo, el esfuerzo y la perfección.

Ahora mismo tenemos cuatro patentes que nos sitúan seguramente como líderes en el mercado en diseño y fabricación de plataformas dinámicas ultraligeras con procesos de fabricación industrializables, ya que estamos trabajando en ello desde el 2003. Son ya muchos años de ventaja sobre el mercado. Con el Aspid queda demostrada la validación de toda nuestra tecnología y con ello de todo nuestro potencial de forma pública. Después de 5 años trabajando en estricta confidencialidad, te puedes imaginar lo que sentimos ahora.