

OTOÑO 2019

Ferrari

Nº 36

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



F8 Spider

PALLADIUM
HOTEL GROUP



Dive into the pleasure of
enjoying life,

TRSHOTELS.COM · TEL. +34 971 92 64 86

TRS Hotels is in RIVIERA MAYA (MEXICO), PUNTA CANA, CAP CANA (THE DOMINICAN REPUBLIC)
and COSTA MUJERES (CANCUN, MEXICO)



your way.

Unleash your most sophisticated desires at **TRS Hotels**. Personalized services, Zentropia Palladium Spa & Wellness, international à la carte restaurants, butlers, impressive pools and Chic Cabaret & Restaurant await you on your luxury vacation for adults only.

With Infinite Indulgence[®], it's all included.

TRS
HOTELS



LA MAMMA ELENA

Trattoria

AUTÉNTICA COCINA ITALIANA
AUTHENTIC ITALIAN CUISINE



AVENIDA DOS HERMANAS - URBANIZACIÓN BENAMARA
CARRETERA CÁDIZ-MÁLAGA KM. 167 • 29680 ESTEPONA, (MÁLAGA)

TELÉFONO: 952 88 38 03

SUMARIO

Ferrari 812 GTS	06
Entramos en el corazón de Maranello. Exposición Universo Ferrari	20
El Ferrari Portofino gana el Premio Altair Enlighten	26
Ferrari presenta el F8 Spider	28
GP de Italia de Fórmula 1. Leclerc con su victoria desata la locura en Monza	38
El epítome de la deportividad: Ferrari F8 Tributo	44
24 horas Le Mans 2019 WEC. Victoria de Ferrari en GTE-Pro y doble podio en GTE-Am	48
Tres damas conquistan Le Mans con Ferrari	56
Circuit de Barcelona Catalunya. Fia-Wec 2019-20 Prologue	60
V Tandas Solidarias Circuit de Calafat	68
VII Encuentro Ferrari en las Islas Canarias	74
From Ferrari Land to Maranello	80

FERRARI CLUB ES UNA PUBLICACIÓN EDITADA POR
Ferrari Club España. Constancia, 41, entreplanta. 28002 Madrid

DIRECCIÓN EDITORIAL: Ana Martínez

REDACCIÓN: Fede García, José Luis Graña, Sergio Vallejo,
Gerard Olivares, María José Prieto, Luis Tejedor, Helena Curulla,
Miguel Renuncio, Fernando Ampudia

FOTOS: Ferrari, Angelo Bianchetti, Fede García, Yesenia López,
Ferrari Club España en Canarias, Sergio Calleja, Andreu Artés,
Josep Rodríguez, Sergi Bonet

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Editorial MIC

PUBLICIDAD: Benita Espadas

MARKETING: Francisco Robles

PRODUCCIÓN EDITORIAL: Editorial MIC

D.L.: LE. 494-2016



DESCARGA AQUÍ TU REVISTA





No corta el asfalto, sino vuela

FERRARI 812 GTS



812 GTS

Sus 800 cv lo convierten en el descapotable de producción en serie con más potencia del mercado. Exactamente 50 años después del debut del último Spider con motor V12 delantero en la gama Ferrari, el 812 GTS marca el triunfal regreso de un modelo que ha tenido un papel fundamental en la historia de la marca desde sus orígenes.





La historia del Ferrari V12 Spider a lo largo de los años ha otorgado a muchos modelos legendarios, comenzando su andadura en 1948 con el 166 MM, un auténtico Gran Turismo de competición pura sangre que ganó las dos carreras de resistencia más prestigiosas del mundo en 1949: la Mille Miglia y las 24 Horas de Le Mans.

El último representante de este vasto linaje fue el 365 GTS4 en 1969, también conocido como Daytona Spider, denominación recibida por la legendaria victoria de Ferrari en las 24 Horas de Daytona en 1967, cuando dos 330 P4 y un 412 P del North America Racing team pasaron la bandera a cuadros alzándose con las tres primeras posiciones.

La arquitectura con motor V12 delantero no se ha utilizado en el Spider de producción en serie Ferrari desde el 365 GTS4. No obstante, se han lanzado cuatro ediciones limitadas de series especiales. La 550 Barchetta Pininfarina en 2000, la Superamerica en 2005, la SA Aperta en 2010 y, más recientemente, la F60 America, con 10 unidades construidas para celebrar en 2014 el 60 aniversario de Ferrari en el mercado americano.

812 GTS



Al igual que sus predecesores históricos, el 812 GTS marca un nuevo punto de referencia en términos de rendimiento y exclusividad.

El majestuoso V12 de 800 cv de Ferrari no es solo el Spider de producción más potente del mercado, sino también el más versátil, gracias a su techo rígido retráctil, una

característica única en este segmento que también garantiza un espacio de carga mayor.

El techo rígido retráctil (RHT), que se abre en solo 14 segundos a velocidades de hasta 45 km/h, no afecta las dimensiones interiores, manteniendo así la cabina espaciosa para garantizar el máximo confort, mientras que la

luneta trasera eléctrica, que actúa como un cortavientos, hace que el automóvil pueda disfrutarse al máximo con el techo descubierto. Dicha luneta en configuración Coupé puede dejarse también abierta para permitir que los ocupantes continúen deleitándose con el excepcional sonido que brinda el V12 aspirado.

FERRARI

F8 TRIBUTO



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

Red de concesionarios Ferrari España

Un tributo a la excelencia.

El Ferrari F8 Tributo es la nueva berlinetta biplaza con motor central-trasero, máximo exponente de este tipo de vehículo de la casa del Cavallino Rampante. Se trata de un coche con características únicas y, como su nombre indica, que homenajea al motor V8 Ferrari más potente de la historia.

Ferrari tiene el placer de invitarle a descubrir el nuevo F8 Tributo en sus concesionarios.

Ferrari Barcelona
Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
info@carsgallery.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid
Avda. de Burgos, 114
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferririmadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella
Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
info@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
info@carsgallery.es
www.carsgallery.es

MOTOR

El 812 GTS es la versión Spider del 812 Superfast, del cual toma tanto sus especificaciones como prestaciones. En concreto, esta unidad de potencia, gracias a su capacidad para desatar sus 800 cv a 8500 rpm, se ha convertido en el motor más potente de su clase. El par de 718 Nm garantiza una aceleración impresionante prácticamente idéntica a la del 812 Superfast.

La inclusión de un limitador de revoluciones a 8.900 rpm asegura una deportividad de conducción sin igual.

En línea con el 812 Superfast, estos niveles de rendimiento se lograron en parte mediante la optimización del diseño del motor y distintas innovaciones como el uso de un sistema de inyección directa de

350 bar y el sistema de control de los conductos de aspiración con geometría variable, basado en los motores F1 aspirados. Estos dispositivos permitieron aprovechar el incremento de la cilindrada de 6.2 a 6.5 litros, para maximizar la producción de potencia, y al mismo tiempo mantener un excelente nivel de manejabilidad incluso a bajas revoluciones.





El sistema de inyección a alta presión también mejora la nebulización del combustible inyectado, reduciendo drásticamente la cantidad de partículas emitidas cuando el convertidor catalítico se calienta. La instalación de un filtro de partículas de gasolina (GPF) junto con la estrategia Stop&Start On the Move, que corta y reinicia el motor mientras el automóvil está en movimiento, asegura que el motor cumpla con todas las regulaciones relativas a emisiones.

También se puso especial atención a la calibración de la configuración del Manettino para mejorar la potencia del motor y la sensación de potencia

extrema entregada que brinda el automóvil. Dicho esto, el conductor siempre podrá dosificar fácilmente y con confianza el tremendo par disponible con el pedal del acelerador, gracias a la entrega de potencia suave y progresiva en todas las marchas.

El perfil de la curva de par revela que la distribución del par no se sacrificó para aumentar la potencia. De hecho, un significativo 80% del par máximo está disponible a tan solo 3.500 rpm, mejorando tanto la conducción como la aceleración a bajas revoluciones.

La forma de la curva de potencia, que se eleva constantemente hasta

las revoluciones máximas de 8500 rpm, y la rapidez con la que aumenta la velocidad del motor, gracias a la baja inercia, dan a los ocupantes una sensación de potencia y aceleración ilimitada, que confieren tanto el aumento general en la producción de potencia máxima como la optimización de la curva de potencia mencionada anteriormente entre 6.500 y 8.900 rpm.

Todo ello permite maximizar la potencia promedio disponible durante la conducción del vehículo en pista donde el motor habitualmente se mueve en un rango de revoluciones altas.

Las estrategias de cambio de marchas de doble embrague mejoran la deportividad del automóvil. Cuando el Manettino está en entornos más deportivos, los tiempos de cambio se han visto reducidos significativamente, y el tiempo de transición se ha optimizado para mejorar la experiencia del conductor. Si a ello sumamos relaciones de marcha más cortas, estas modificaciones significan que los ocupantes perciben instantáneamente

la respuesta del automóvil al acelerador.

La geometría del sistema de escape se desarrolló para aumentar y equilibrar el sonido del motor y los tubos de escape, con el objetivo de acentuar el carácter extremadamente deportivo del automóvil con el techo plegado.

En cuanto al escape, se dio prevalencia a los armónicos del orden de combustión modificando la geometría de los tubos de

extensión central. Todos los tubos del colector de escape 6 en 1 al convertidor catalítico monolítico son de igual longitud y esto optimiza el sonido al dar predominio a los armónicos de combustión de primer orden.

El resultado es un sonido V12 con mucho cuerpo en la cabina en todo tipo de conducción, pero que es particularmente apreciable cuando conducimos con el techo descubierto.



DISEÑO

Diseñado por el Centro de Stile Ferrari y basado en el 812 Superfast, el 812 GTS se inspira en el lenguaje formal y las proporciones del V12 con motor delantero de Ferrari, sin alterar sus dimensiones exteriores o el espacio interior y la comodidad. Simboliza la armonía perfecta entre deportividad y elegancia. Desde la vista lateral, el 812 GTS tiene una elegancia fastback, con un diseño de dos cajas con una cola alta que recuerda al glorioso 365 GTB4 (Daytona) de 1968.

El diseño drapeado de los flancos acorta visualmente la cola y se caracteriza por líneas de pliegue fuertemente inclinadas y alargadas de impresionante musculatura que

imbuyen al 812 Superfast con el poder y la agresividad que trasmite su imponente V12.

En la versión Spider del 812 Superfast, se ha rediseñado toda la parte trasera del automóvil que incluye techo, paneles y maletero. La idea era brindarle al automóvil una nueva combinación de elegancia y equilibrio, gracias a dos contrafuertes debajo de los cuales se guarda el mecanismo de movimiento del techo. Los contrafuertes fueron diseñados para encarnar visualmente una sensación de empuje hacia adelante y dar a las ventanas laterales un aspecto característico que distinguiría el Spider de la berlinetta. Cuando

se cae la parte superior, los paneles del techo desaparecen debajo de la cubierta mencionada anteriormente.

Desde una perspectiva estilística, la rueda trasera ha perdido el by-pass aerodinámico característico del 812 Superfast. La ausencia de este conducto se ha compensado, sin embargo, reconfigurando el difusor trasero que ahora tiene una aleta adicional.

El nuevo 812 GTS también presenta una nueva llanta de radios múltiples, altamente escultural y específica de este modelo. Se ofrecerá una selección de tres versiones: con acabado de diamante, plata líquida y Grigio Scuro.

Ferrari

APPROVED

CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME



¿Pensando en renovar o vender su Ferrari usado?

Todo empieza con un buen café italiano en nuestro concesionario oficial, del resto se encarga nuestro equipo especializado por Ferrari.



FERRARI OFFICIAL DEALER

C.de Salamanca | Marbella

Avenida Norberto Goizueta S/N.
29670. San Pedro Alcántara. Marbella. España.
Tel. +34 952 78 22 11
info@cdesalamanca.com
marbella.ferraridealers.com



AERODINÁMICA

Aerodinámicamente, el 812 GTS planteó dos desafíos principales para los diseñadores de Ferrari. El primero fue cómo garantizar el mismo rendimiento que la versión Coupé con el techo desplegado. Al mismo tiempo, se debía garantizar la máxima comodidad del pasajero con el techo recogido.

En términos de rendimiento aerodinámico puro, la presencia del techo duro retráctil y su compartimento de almacenamiento requirieron la modificación de la parte trasera del automóvil. Gracias a la reestructuración meticulosa de las superficies de la cubierta y, lo que es más importante, a la integración de un perfil triplano en el difusor trasero para crear un flujo de descarga eficiente y por lo tanto carga aerodinámica, desde la parte inferior,

la aerodinámica pudo compensar la carga aerodinámica perdida por la eliminación del conducto bypass del 812 Superfast ubicado en el paso de rueda trasero, cuya entrada de aire estaba detrás de la tercera luz.

La resistencia aerodinámica, por otro lado, se reduce usando las salidas de aire en la parte superior del flanco trasero, con la finalidad de canalizar eficientemente la acumulación de exceso de presión y el consiguiente efecto freno.

Se realizó un trabajo meticuloso para garantizar un excelente nivel de confort a bordo con el techo descubierto, en especial minimizando tanto la turbulencia dentro de cabina como el ruido aerodinámico, para permitir que los ocupantes pudieran conversar sin molestias incluso a altas velocidades.

Como en el LaFerrari Aperta, dos pequeños deflectores en forma de L en las esquinas superiores del parabrisas generan un vórtice concentrado que crea una corriente de salida en el campo de velocidad inmediatamente por encima de la luneta trasera, evitando así el exceso de presión en el área situada detrás de las cabezas de los ocupantes.

Justo en esta área concreta, se ha creado un pasaje aerodinámico en la moldura delantera de los dos contrafuertes que se acomodan en los asientos, y lo rematan con un perfil aerodinámico que canaliza el flujo de aire que golpea la moldura en la zona de la parte trasera, facilitando así la ventilación, menor presión en la cabina y re-compresión de la burbuja de separación, redundando todo ello en beneficio de la eficiencia aerodinámica y estabilidad del flujo de aire.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

Durante la fase de desarrollo el objetivo del 812 GTS era mantener la sensación estimulante de velocidad y potencia que brinda la versión berlinetta en términos de aceleración, respuesta y agilidad.

El 812 GTS está equipado con todos los componentes y sistemas de control de nueva generación del 812 Superfast y, como este, ofrece una maniobrabilidad impresionante. Tiene una dirección asistida eléctrica (EPS) que, de acuerdo con la tradición Ferrari, se utiliza para explotar completamente el potencial del automóvil en términos de rendimiento al integrarlo con todos los controles electrónicos de dinámica del vehículo, incluida la versión 5.0 del SSC patentado de Ferrari.

Otro de los sistemas integrados es el sistema Virtual Short Wheelbase 2.0 (PCV), que ha evolucionado aún más en función de la experiencia adquirida desde su debut en el F12tdf.

También se presentan las siguientes características de asistencia al conductor de alto rendimiento:

Ferrari Peak Performance (FPP): en las curvas, el par del volante proporcionará al conductor una indicación de que el automóvil se está acercando a su límite de agarre, ayudando al control de ese estado dinámico.

Ferrari Power Oversteer (FPO): en el caso de sobre viraje, inducido con mayor frecuencia al salir de

las curvas, el par del volante le dará retroalimentación al conductor para brindarle información coherente con la realineación correcta del automóvil.

La calibración optimizada de los amortiguadores magnetoreológicos del automóvil se traduce en una configuración elástica idéntica a la versión berlinetta a pesar del aumento de peso en 75 kg por el refuerzo en el chasis.

En consecuencia, sus niveles de rendimiento general son muy similares a los de la berlinetta, con una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos y de 0 a 200 km/h en tan solo 8,3 segundos. La velocidad máxima del Ferrari 812 GTS es la misma que la berlinetta, 340 km/h.



812 GTS



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MOTOR

TIPO	V12 - 65°
CILINDRADA TOTAL	6496 CC
DIÁMETRO Y CARRERA	94X78 MM
POTENCIA MÁXIMA DE SALIDA*	588 KW (800 CV) A 8500 RPM
PAR MÁXIMO*	718 NM AT 7000 RPM
POTENCIA ESPECÍFICA DE SALIDA	123 CV/L
REVOLUCIONES MÁXIMAS	8.900 RPM
ÍNDICE DE COMPRESIÓN	13,6:1

DIMENSIONES Y PESO

LARGO	4693 MM
ANCHO	1971 MM
ALTO	1276 MM
DISTANCIA ENTRE EJES	2720 MM
TRACCIÓN DELANTERA	1672 MM
TRACCIÓN TRASERA	1645 MM
PESO EN SECO**	1600 KG
DISTRIBUCIÓN DEL PESO	47% DELANTERO - 53% TRASERO
CAPACIDAD DEL MALETERO	210 L
CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE	92 L

NEUMÁTICOS

DELANTERO	275/35 ZR 20" 10" J
TRASERO	315/35 ZR 20" 11.5" J

FRENOS

DELANTERO	398X223X38 MM
TRASERO	360X233X32 MM

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

CAJA DE CAMBIOS DOBLE EMBRAGUE F1 DE 7 VELOCIDADES
MANDO ELÉCTRICO
 EPS, PCV 2.0, E-DIFF3, F1-TRAC, ABS/EBD ALTO RENDIMIENTO CON FERRARI
 PRE-FILL, FRS SCM-E, SSC 5.0

PRESTACIONES

0-100 KM/H	↓3.0 SEG
0-200 KM/H	8,3 SEG
VELOCIDAD MÁXIMA	↑340 KM/H

CONSUMO Y EMISIONES

EN FASE DE APROBACIÓN

* CON GASOLINA DE 98 OCTANOS Y EFECTO DINÁMICO RAM. LA POTENCIA DEL MOTOR SE EXPRESA EN KW, DE ACUERDO CON EL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES (SI) Y EN CV (1KW = 1.3596216 CV).
 ** CON EQUIPAMIENTO OPCIONAL

7 años de garantía

Los inigualables estándares de calidad de Ferrari y su creciente enfoque en el servicio al cliente respaldan el programa de mantenimiento extendido de siete años ofrecido con el 812

GTS. Disponible en toda la gama Ferrari, el programa cubre todo el mantenimiento regular durante los primeros siete años de vida del automóvil. Este mantenimiento programado es un servicio exclusivo que permite a los clientes la certeza de que su automóvil se mantiene con el máximo rendimiento y seguridad a lo largo de los años. Este servicio muy especial también está disponible para los propietarios que compran Ferraris usados.

Algunas de las ventajas de Programa Genuine de mantenimiento son el mantenimiento regular (a intervalos de 20,000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), repuestos originales y controles meticulosos por personal capacitado directamente en el Centro de Capacitación Ferrari en Maranello utilizando las herramientas de diagnóstico más modernas. El servicio está disponible en todos los mercados del mundo y en todos los concesionarios de la red oficial de concesionarios.

El programa de mantenimiento original amplía aún más la gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar el rendimiento y la excelencia que son las firmas de todos los automóviles construidos en la fábrica de Maranello, que siempre ha sido sinónimo de tecnología de punta y deportividad.

Auténtica Cocina Italiana / Authentic Italian Cuisine



Tel: +34 952 88 38 03. Urb. Benamara Dos Hermanas, Estepona
Ctra. Cádiz - Málaga, Km 168.

Experimenta Un Día En Cuba / Experience One Day In Cuba



Tel: +34 952 88 65 59. Urb. Benamara Dos Hermanas, Estepona
Ctra. Cádiz - Málaga, Km 168.

El Sabor de El Líbano / The Taste of Lebanon



+34 952 88 54 36. Urb. Benamara, Avda. Dos Hermanas, Estepona
Ctra. Cádiz - Málaga, Km 168. www.lorientalrestaurant.es



The Robin Hood Inn

PUB-RESTAURANTE-CHILLOUT
De Casa a Casa / From Home to Home

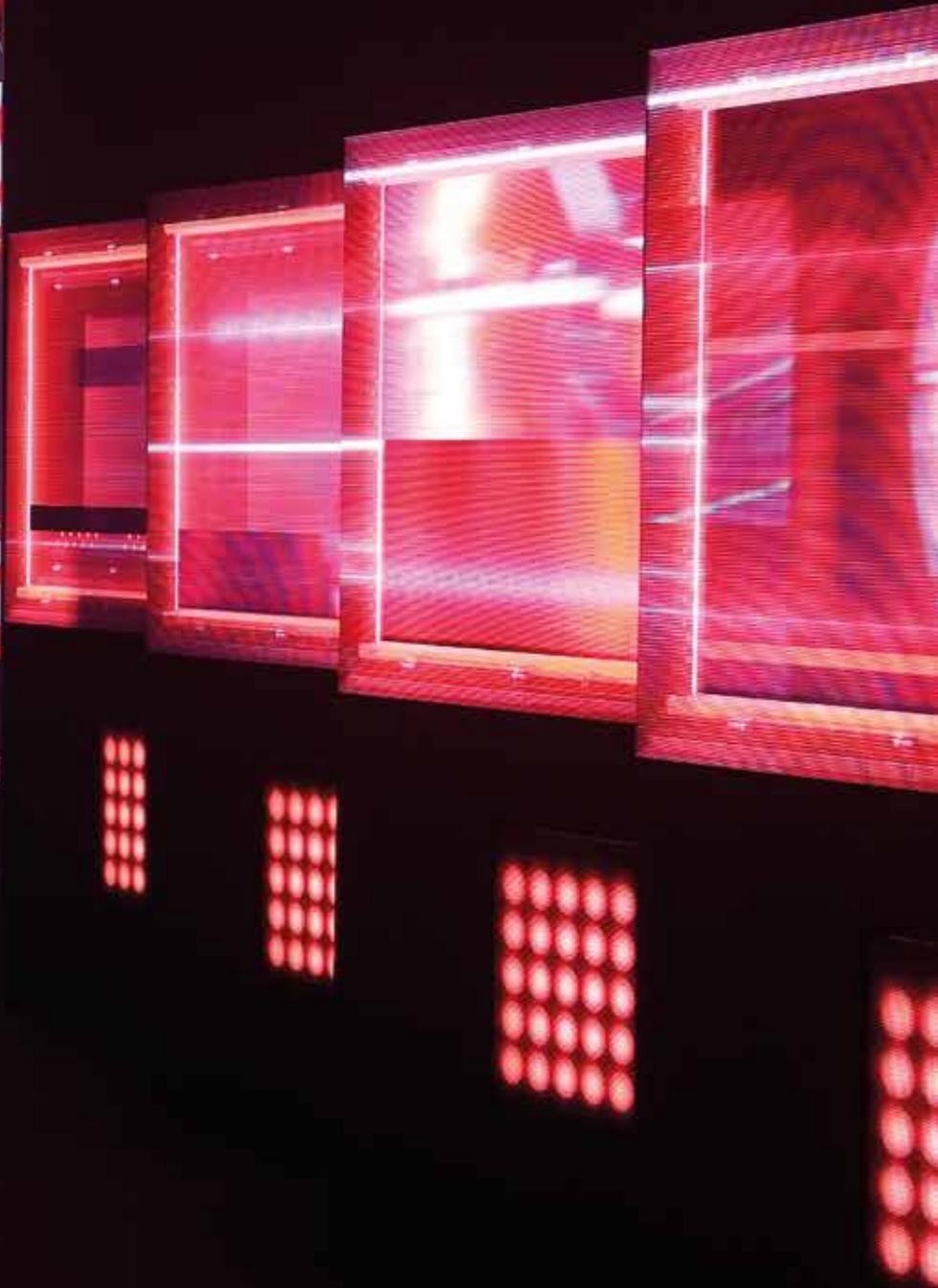


+34 951 27 22 88. Urb. Benamara Dos Hermanas, Estepona
Ctra. Cádiz - Málaga, Km 168. www.therobinhoodinn.es



EXPOSICIÓN UNIVERSO FERRARI

*Entramos en el
CORAZÓN
de Maranello*



EXPOSICIÓN UNIVERSO FERRARI



La exposición Universo Ferrari abrió sus puertas. Esta es la primera muestra dedicada al mundo de Ferrari en la ubicación histórica de la marca, que incluye una serie de giras exclusivas que se llevaron a cabo durante todo el mes de septiembre.





Se trata de un evento muy esperado para clientes, *tifosi* y entusiastas de Ferrari. La exposición tiene lugar en el circuito de carreras de Fiorano, en una gran estructura donde las diversas actividades que hacen a Ferrari tan único están representadas en todo su esplendor.

Un itinerario de exhibición sin precedentes ofrece a los visitantes una experiencia totalmente exclusiva, permitiéndoles obtener un primer plano de la gran leyenda y símbolo universal que representa el universo Ferrari.

El itinerario comienza con la pasión dominante del fundador de Ferrari,

donde todo comenzó: las carreras. En el centro de una gran sala, los visitantes se encuentran cara a cara con el SF90, el monoplaza que se utiliza actualmente en el Campeonato de F1, que representa a la Scuderia Ferrari, el equipo de Fórmula 1 más exitoso de la historia.

EXPOSICIÓN UNIVERSO FERRARI



En la sala adyacente, entramos en el "Ferrari Classiche", el famoso taller donde los modelos Ferrari son transformados en iconos automotrices por expertos que restauran y mantienen estos autos a la perfección. La estrella indiscutible de esta sala es el 250 GTO de 1962, uno de los modelos más famosos de Ferrari codiciado por muchos coleccionistas.

Ser propietario de un Ferrari va mucho más allá del valor y la belleza del automóvil en sí. Marca la entrada a una comunidad especial. Esta comunidad se explora en la sala contigua, que se divide en dos espacios que ilustran dos lados de la misma pasión. El primero de ellos, dedicado al estilo de

vida Ferrari, se destaca por la presencia de un LaFerrari Aperta 2016, popular entre los clientes cuyo placer de conducir está intrínsecamente vinculado a los viajes únicos y exclusivos que pueden emprender en sus automóviles. La segunda área, dedicada al espíritu de la competencia, presenta un FXX-K

Evo 2017 para aquellos cuyo pasión está en el máximo rendimiento. Por lo tanto, la exposición profundiza en los innumerables eventos y programas que se originan en estos dos lados de los clientes de Ferrari: GT lifestyle y Corse Clienti & Competizioni GT.

El campeonato de ruedas cerradas es otro elemento importante dentro del Universo Ferrari. Aquí, el trofeo ganado este año por Ferrari en las 24 Horas de Le Mans toma el centro del escenario, junto con un 488 GTE.

Excepcionalmente, como la gloria suprema de la exposición, se exhibirá toda la gama Ferrari para ser disfrutada por el público en general. En 2019, esta colección es más

rica y completa que nunca. El SF90 Stradale es el último modelo de esta impresionante línea, el primer superdeportivo híbrido de producción en serie en la historia de Ferrari.

Por último, los modelos Ferrari Monza SP1 y SP2 de 2018 cierran la exposición. Estos vehículos son los antepasados de Icona, una nueva serie especial de producción limitada que une el pasado y el futuro de la marca. Ambos aparecen en una plataforma dedicada con vista al circuito de Fiorano, donde a lo largo del mes los visitantes conocerán diferentes modelos a medida que los llevan en pruebas de manejo y vueltas alrededor de la pista.

Estos son solo algunos ejemplos de la emoción y las emociones que esperan a los visitantes, haciendo que cualquier visita a esta exposición especial sea totalmente única, y no solo para los clientes del fabricante con sede en Maranello. De hecho, las puertas de Universo Ferrari han estado abiertas para los fanáticos y entusiastas los fines de semana del 21 al 22 de septiembre y del 28 al 29 de septiembre. Se deben reservar tours exclusivos (sujetos a disponibilidad) en el sitio web de los Museos Ferrari

www.musei.ferrari.com



El aumento de la actividad deportiva durante esta época del año favorece un mayor número de dolencias

Consejos del doctor Alfonso del Corral para evitar las lesiones deportivas en verano

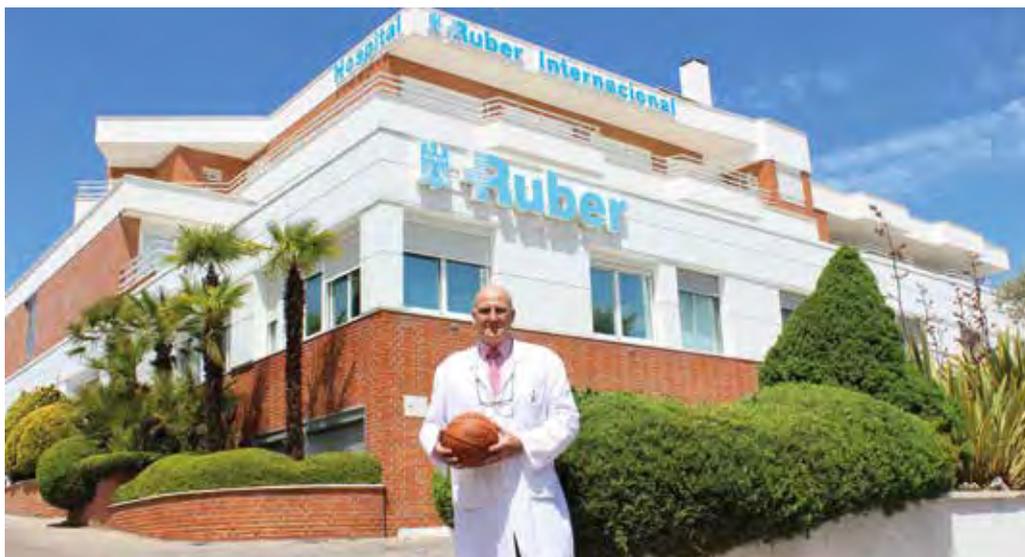
En 2017, la Sociedad Española de Traumatología del Deporte (SETRADE) presentó un estudio en el que concluía que el 25% de las lesiones sufridas en verano se deben a la falta de entrenamiento físico durante el resto del año, a la fatiga o al sobreesfuerzo. El prestigioso especialista en cirugía ortopédica y traumatología, jefe de Medicina y Traumatología del Deporte del Hospital Ruber Internacional, Alfonso del Corral, nos ofrece algunos consejos para evitarlas. “Las lesiones aumentan durante el verano porque se hace más deporte. Las buenas temperaturas, mayor tiempo libre y más horas de luz solar invitan a ello. Hay que adaptarse poco a poco. Para tener una buena condición física hay que realizar ejercicio todos los días durante varios meses. Si no lo haces, te rompes”, explica del Corral. Esa probabilidad crece a medida que vamos cumpliendo años y ganando peso, lo que repercute negativamente en músculos y tendones.

Una buena forma de iniciarnos en la práctica deportiva es caminando. Se puede comenzar con media hora al día y aumentar el tiempo y la intensidad progresivamente. “Andar es un deporte extraordinario e imprescindible”, reconoce el doctor Alfonso del Corral. En su opinión, el verano favorece la iniciación deportiva porque es una época en la que se pueden realizar actividades acuáticas. “El cuerpo es capaz de realizar ejercicios en estas circunstancias sin ningún riesgo. Además, se ve favorecido porque el peso dentro del agua es menor y las articulaciones sufren menos”.

El sedentarismo o la falta de forma física solo es uno de los factores que conducen a sufrir una lesión, pero hay otros. Por ejemplo, no utilizar material adecuado, sobre todo calzado, y la mala técnica a la hora de ejecutar el ejercicio. El doctor del Corral afirma que las lesiones más frecuentes son las contracturas y las sobrecargas musculares, que aparecen como consecuencia de la falta de preparación y del sobreesfuerzo realizado. Si cargamos al cuerpo en exceso, se queja”, reconoce el especialista del Hospital Ruber Internacional. Según sus cálculos, por cada rotura de hueso hay 10 problemas musculares.

Otras lesiones habituales son las de los tendones, los esguinces de tobillo o de rodilla, la fascitis plantar (es la condición más común de dolor en el talón), y las lumbalgias. Las más peligrosas son las fracturas o roturas de ligamentos y tendones y las luxaciones. Sin embargo, no hay que obviar que el riesgo de padecer un infarto o una insuficiencia respiratoria está presente. Someter el cuerpo a un esfuerzo intenso requiere presentar unas condiciones saludables. Muchas personas no conocen cuál es su estado, por lo que antes de iniciar cualquier actividad es recomendable acudir a un especialista para que lo verifique. Este nos realizará una analítica general y algunas pruebas específicas: cardiológica, podológica para valorar la pisada y otra para descartar lesiones de columna.

“Un profesional puede programarnos una adaptación deportiva. Iría aumentando la carga de forma progresiva hasta coger el hábito. Si lo que queremos es jugar al fútbol, sería recomendable empezar en



El doctor Alfonso del Corral, jefe de Medicina y Traumatología del Deporte del Hospital Ruber Internacional

un campo de dimensiones reducidas. Si no estamos preparados no se puede correr 100 metros, tenemos que empezar con 20”, explica Alfonso del Corral.

A pesar de que estemos acostumbrados a correr durante todo el año, en verano hay que tomar una serie de precauciones adicionales. Los expertos aconsejan evitar las horas de mayor temperatura y la deshidratación, pues las pérdidas de líquido son mayores por la alta sudoración. Para ello es preciso beber agua de forma continua. Del Corral aconseja llevar ropa holgada y transpirable, así como zapatos apropiados para el deporte que practiquemos. Antes de iniciar cualquier actividad es fundamental calentarse.

Los riesgos de una mala postura al volante

Tener el coche más cómodo y seguro sirve para poco si nos sentamos de forma incorrecta al vo-



lante. La posición en la que conducimos es clave para la seguridad porque nos permite reaccionar eficazmente ante cualquier incidencia. La postura también es esencial porque con ella está en juego nuestra salud. Antes de iniciar la marcha es recomendable ajustar la distancia del asiento, la altura, la inclinación del respaldo y el reposacabezas. De esa manera adoptaremos una buena postura para conducir. El especialista en cirugía ortopédica y traumatología del Hospital Ruber Internacional, Alfonso del Corral, explica que para tener una buena postura hay que conducir con la espalda recta.

“Debe de estar bien apoyada para que mantenga sus posiciones fisiológicas. Hay que evitar ir tumbados”, destaca el doctor. El propio asiento del vehículo ya viene preparado para que la columna mantenga la posición fisiológica, con sus curvaturas naturales: la lordosis lumbar, la cifosis dorsal y la lordosis cervical. Conducir en una posición incorrecta, como sentarse mal en una silla habitualmente, puede acabar produciendo importantes lesiones en la espalda. Desde un dolor lumbar a molestias en el cuello y la cabeza a otros problemas más graves. Para evitarlo es fundamental no hacer movimientos bruscos a la hora de entrar en el coche, sobre todo si es bajo, y atender a las recomendaciones realizadas anteriormente para conducir.

Aunque la espalda es la parte que más sufre, si mantenemos una mala posición al volante las rodillas, flexionadas, se acaban cargando y comenzamos a sufrir dolores en rótula y tendones. “Si no tienes ninguna dolencia, saldrás del coche entumecido. Basta con estirarse para volver a funcionar. En cambio, si padeces alguna lesión, conducir en una postura incorrecta puede suponer un suplicio”, destaca Alfonso del Corral. El doctor subraya que antes de las lesiones de espalda, los conductores se enfrentan al problema de la concentración. Recomendación detener la marcha cada dos horas, beber un vaso de agua o un café y dar un pequeño paseo para estirar el cuerpo.



El Ferrari Portofino



gana el Premio Altair Enlighten

El jurado de Altair seleccionó el Ferrari Portofino's Body in White como ganador del Premio Enlighten 2019 en la categoría de Vehículo completo celebrado en los Seminarios de información gerencial de CAR en Traverse City, MI, EE. UU.

Cada año el premio rinde homenaje a los mayores logros en ahorro de peso de vehículos. El Ferrari Portofino fue seleccionado por su nuevo chasis de aluminio y carrocería, que es significativamente más liviano que el del modelo al que reemplazó,

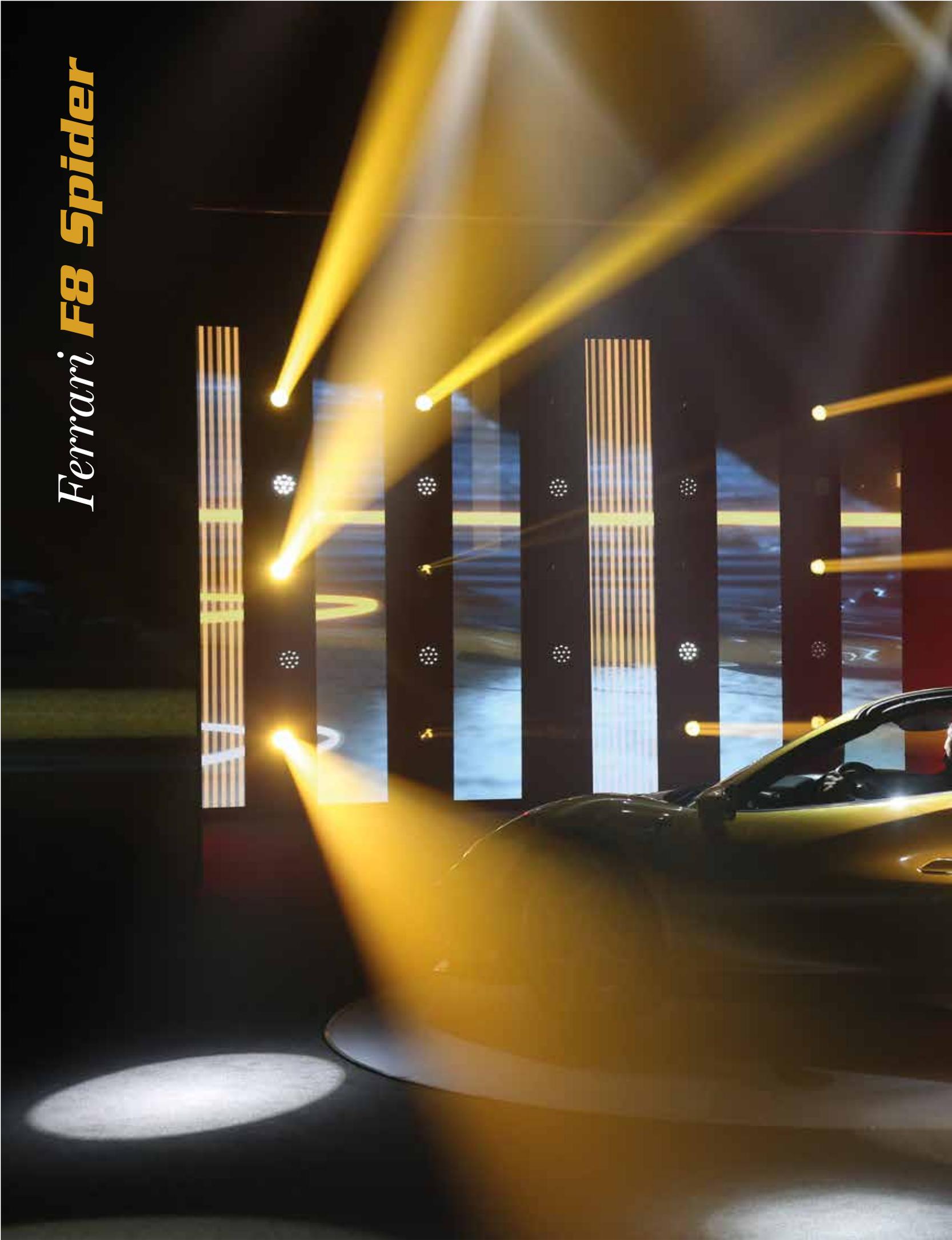
estableciendo así un objetivo muy ambicioso para el ahorro global de peso, combinado con una mayor rigidez estructural, un aspecto fundamental para un automóvil abierto.

Todos los componentes de la carrocería y el chasis se rediseñaron e integraron en mayor medida. Las tecnologías de producción modernas, especialmente la fundición en arena que permite la creación de componentes huecos, permitieron a los diseñadores crear formas innovadoras que son más ligeras.

Estas tecnologías también mejoraron la rigidez del cuerpo en un 35%, mientras que las longitudes de soldadura en el cuerpo y el chasis son un 30% más cortas que en el modelo anterior, mejorando aún más la calidad del ensamblaje.



Ferrari F8 Spider



Ferrari presenta el **F8 Spider**, la última generación de automóvil deportivo descapotable equipado con el motor central trasero V8 más premiado de la historia.



El salto a los límites



Ferrari F8 Spider

El nuevo automóvil está inspirado en el F8 Tributo berlinetta, aunque en realidad el Ferrari F8 Spider es un proyecto totalmente independiente que nace en paralelo en torno al techo rígido retráctil (RHT- Retractable Hard Top) como elemento cardinal que define las líneas y características de un vehículo, que se posiciona en lo máximo de su categoría.

El F8 Spider es la última creación de una línea prestigiosa y exclusiva de automóviles V8 descapotables que comenzó con el 308 GTS en 1977. Es menos extremo que el 488 Pista Spider, pero es más deportivo que el 488 Spider al que reemplaza.

Como consecuencia, se erige como el nuevo automóvil de referencia dentro del sector de modelos súper deportivos “a cielo abierto” por su alto rendimiento, gran maniobrabilidad y una conducción realmente extraordinaria. De hecho, destaca por su dinámica de conducción excepcional combinada con una comodidad sorprendente a bordo.

El F8 Spider es capaz de explotar las cualidades del motor de 8 cilindros más galardonado de todos los tiempos. Motor que ha logrado establecer nuevos límites no solo dentro de los motores turbo, sino también para todos los motores de todos los tiempos, garantizando el máximo placer de conducción en cada situación.

Se basa en el mismo bloque galardonado cuatro años consecutivos (2016, 2017, 2018 y 2019) como “Motor Internacional del Año”, además de haber sido reconocido como el Mejor Motor de los últimos 20 Años. Un premio extraordinario para un motor, y un logro nunca jamás alcanzado por ningún otro motor en la historia del certamen.

Este Spider es capaz de entregar los 720 caballos instantáneamente, sin turbo lag y manteniendo la “banda sonora” inigualable definida por el sonido tan característico de este motor V8. El logro de estas prestaciones, combinado con una conducción excepcional, ha sido posible gracias a la integración de soluciones aerodinámicas innovadoras en la

carrocería del automóvil, derivadas de la experiencia adquirida en las competiciones.

Cada nuevo modelo que sale de Maranello tiene como misión aportar siempre nuevos contenidos de diseño y lograr un rendimiento aún mayor que el anterior. El desafío para el equipo de ingenieros y diseñadores es superarse a sí mismos y sus límites, poniendo el listón cada vez más alto a la hora de introducir nuevas soluciones de vanguardia y establecer nuevos valores de excelencia. También en este caso, el resultado se obtuvo brillantemente.

El F8 Spider reemplaza al 488 Spider mejorando sus especificaciones. Además del motor, capaz de entregar 50 caballos más, el nuevo Ferrari es 20 kg más ligero que el modelo anterior, pesando solo 20 kg más que el 488 Pista Spider más extremo. Y se beneficia de un aumento significativo en la eficiencia aerodinámica junto con una nueva versión 6.1 del control de ángulo de deslizamiento lateral.

LAUMONT

VENTA ONLINE DE TRUFA FRESCA

¡PARA LOS MÁS GOURMETS!



Seleccionada y limpiada a mano



www.laumont.shop



*Envío gratis,
24h y en frío.*

Ferrari F8 Spider

MOTOR

El motor 8 cilindros de 3.902 cm³ dentro del mundo del automóvil se sinónimo de deportividad y placer de conducción, aún más cuando está montado en posición central trasera en un automóvil de dos plazas. Este tipo de arquitectura permite obtener un equilibrio óptimo de pesos para un comportamiento deportivo y emocionante único. Ferrari lo ha convertido en un valor de excelencia durante los últimos cuarenta años.

Las especificaciones técnicas de este V8 son notables. El F8 Spider es capaz de entregar 720 caballos a 8.000 rpm, con una impresionante ratio de potencia de 185 cvjl. El par máximo aumenta en todas las velocidades, hasta un máximo de 770 N m a 3.250 rpm.

Hoy, el Ferrari de 8 cilindros adopta soluciones de ingeniería tan refinadas como para ser consideradas obras maestras, y este motor en particular exalta las características de los motores de la casa de Maranello dotando de una aceleración progresiva

y casi inagotable, ausencia total de turbo lag, y un sonido único, obtenido también gracias a un nuevo sistema de escape.

El nuevo modelo transmite las más puras emociones gracias a su facilidad de manejo y la entrega inmediata de su motor. Todo ello logrado gracias al uso de soluciones avanzadas de dinámica de vehículo. Entre estas destacan la ampliación del sistema de control *Ferrari Dynamic Enhancer Plus* (FDE+) a la posición RACE del Manettino para garantizar la facilidad y aumentar la confianza en conducción límite.

Para obtener el aumento de 50 caballos de potencia respecto a su predecesor, el 488 Spider, la nueva línea de admisión es una derivación directa del 488 Challenge. En el F8 Spider, las tomas de aire del motor se trasladan desde los laterales hacia el área posterior, en concreto hacia los laterales del alerón soplado, donde se conectan directamente a la entrada de aire del motor. De esta manera, fue posible reducir drásticamente las pérdidas de carga, aumentando

la velocidad del flujo de aire y, en consecuencia, la potencia. El flujo de aire también se beneficia de presiones dinámicas más altas, gracias a la forma del alerón trasero.

El “*Adaptive Performance Launch* (Rendimiento adaptativo de salida)” monitorea las condiciones de agarre durante la aceleración y optimiza el par transmitido con controles electrónicos, adaptándolo en función de las condiciones de agarre de la superficie de la carretera, y minimizando el deslizamiento de las ruedas maximizando así la aceleración.

La estrategia de “Wall effect (Efecto pared)” en el imitador de revoluciones, asegura otro paso más en el rendimiento extremo del motor. La nueva estrategia lleva al motor a alcanzar la velocidad máxima, ya no con un control gradual del limitador, sino cortándolo en el umbral de 8.000 rpm, maximizando la disponibilidad de la potencia en un uso fuertemente dinámico y, en consecuencia, mejorando el tiempo de vuelta.





Este modelo también incluye Variable Torque Management (Gestión de Par Variable) en función de la marcha. Para adaptarse al espíritu deportivo del automóvil, todos los cambios alcanzan el par máximo a altas revoluciones, para una sensación de estiramiento continuo hasta la zona roja del cuenta revoluciones. El par máximo aumenta en comparación con el 488 Spider en +10 Nm y está disponible desde primeros regímenes de revoluciones.

El motor del F8 Spider hereda las soluciones de aligeramiento efectivas del 488 Pista, que permiten reducir el peso del motor en -18 kg en comparación con el 488 Spider. La reducción e peso de las masas giratorias y no estáticas, como las bielas de titanio, el cigüeñal y el volante, permite que el motor acelere más rápidamente, de modo que el piloto lo perciba al mirar la velocidad de la aguja del cuenta revoluciones, especialmente en los cambios, y en la brutal aceleración en marchas bajas.

La reducción en el peso de las masas giratorias permite una reducción de la inercia del 17%.

Los colectores de escape Inconel derivados del 488 Challenge contribuyen a una reducción de 9.7 kg en el peso del motor. El diseño del escape también se modificó por completo a partir de la salida de aire de la turbina a las terminales, con el objetivo de definir un nido único y característico de este automóvil. El resultado es un motor con un tono inconfundible, mejorado tanto en términos de intensidad como de calidad de sonido.

La línea de escape se completa con el filtro de partículas (GPF), de conformidad con las nuevas normas de homologación.

DISEÑO

Diseñado por el Centro de Stile Ferrari, el F8 Spider continúa ese enfoque iniciado con el F8 Tributo, que tiende a representar un nuevo lenguaje

de diseño, siempre fuertemente orientado hacia la deportividad y funcionalidad respecto al rendimiento aerodinámico.

En la fase de diseño de un Spider, la elección del tipo de techo es el elemento fundamental del diseño. Ferrari ha optado durante algunos años por utilizar una cubierta rígida en beneficio de la comodidad. justo alrededor del techo rígido plegable RHT (Techo duro retráctil) se desarrolla el hilo conductor que marca las líneas del F8 Spider.

La piedra angular del proyecto fue mover la línea de separación entre la carrocería del automóvil y el techo desde el punto del cinturón en el hombro de los ocupantes, como suele suceder, hasta la parte superior del montante. De esta manera, el techo se convierte en un objeto de espesor limitado y desarrollo predominantemente bidimensional, que se puede dividir en dos partes para alojarlas por encima de la parte delantera del motor.



El techo tarda solo 14 segundos en desplegarse o recogerse, y dichas maniobras se pueden hacer con el automóvil en movimiento, hasta una velocidad máxima de 45 km/h.

EXTERIOR

El objetivo establecido en el Centro de Stile Ferrari para el F8 Spider era hacer un homenaje estilístico al motor Ferrari V8, evolucionando el contenido del F8 Tributo en clave abierta, e inspirándose en los más icónicos modelos descapotables con motor central trasero, distinguiendo significativamente el coche con un estilo aerodinámico más deportivo y funcional.

La vista frontal del automóvil se caracteriza fuertemente por la introducción del 5-Duct. En torno a esta solución, todos los elementos se han rediseñado para resaltar las principales funciones aerodinámicas. El ejemplo más obvio es el nuevo faro LED, con formas más pequeñas y desarrolladas completamente en horizontal.

El spoiler más grande ha sido completamente rediseñado. Envuelve

las luces traseras, baja visualmente el centro de gravedad del automóvil y también permite el regreso al clásico juego de faros dobles montado en el mismo color que la carrocería, recordando el diseño del 308 GTB, la primer Berlinetta de 8 cilindros.

El tratamiento del capó es una de las características distintivas del F8 Spider.

El tema "MANTA" (tema T) del capó trasero del F8 Spider, se caracteriza por una espalda posterior central que comienza desde la ventana trasera y se desliza para desaparecer bajo el ala del alerón soplado, apoyando el movimiento de los flujos de aire.

Las dos alas que provienen del volumen central se conectan armoniosamente a la carrocería del automóvil, dando una sensación de continuidad en todas las vistas.

Al mismo tiempo, estos elementos permanecen suspendidos creando una ventilación de aire subyacente que facilita una mayor disipación de calor del motor. En este sentido, las tres rendijas talladas en los elementos laterales que completan el capó también funcionan, evocando así el

estilo icónico de la ventana trasera de la versión Cupé.

Los mismos elementos tratados en negro contribuyen a la contención del peso total y garantizan una claridad visual del diseño.

Las crestas que parten de los volúmenes prominentes de las aletas del conjunto fluyen sinuosamente hacia la parte trasera y se acoplan al alerón. Casi una interpretación de los soportes de "cuello de cisne" de los autos de Fórmula 1, lo que le da al auto una fuerte connotación deportiva.

INTERIOR

El interior del F8 Spider mantiene el clásico estilo de "cabina", característico del motor central trasero de 8 cilindros. Un concepto que converge en una simbiosis perfecta entre el compartimento del conductor y el de pasajero, como en F1, con la colocación de todos los controles en el volante de nueva generación. Los asientos deportivos también son nuevos.

El tablero de instrumentos está adornado con una vela de aluminio que soporta el satélite central y continúa dentro del puente. Siempre





Ferrari F8 Spider

con una iluminación más ligera, una línea de separación en fibra de carbono divide la parte superior de la parte inferior, racionalizando todo el cuerpo del tablero. Esta línea también alberga la pantalla de pasajeros con pantalla táctil opcional de 7 pulgadas. El tablero de instrumentos se completa con el panel clásico con cuentarrevoluciones central.

El túnel está bien separado del tablero y cae debajo de él para amplificar la sensación de ligereza del automóvil. El nuevo puente se instala en el túnel, una escultura prominente y ópticamente flotante, que agiliza aún más el interior del automóvil.

AERODINÁMICA

El F8 Spider integra las últimas innovaciones en términos de soluciones aerodinámicas y conocimientos de Ferrari, adquiridos también gracias a la experiencia adquirida por Ferrari en los campeonatos GT y Challenge. Todo ello perfeccionado para crear el descapotable con motor central trasero con el nivel más alto de prestaciones a disposición de cualquier tipo de conductores.

En el F8 Spider, el posicionamiento de los radiadores delanteros, con una inclinación invertida respecto al 488 Spider, aporta un beneficio en términos de enfriamiento, y al mismo tiempo reduce las superficies útiles en la parte inferior para la generación de carga. Por esta razón, fue necesario rediseñar la geometría de los conductos para la disipación del aire caliente, a fin de generar el nivel máximo de carga y al mismo tiempo obtener una disminución de la resistencia debido a la interacción positiva de los flujos que salen del radiador con la rueda. El resultado es una mejora en la eficiencia general del automóvil de un 10% en comparación con el 488 Spider.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

El rendimiento absoluto es significativamente mayor que el 488 Spider, gracias al aumento de potencia, la reducción de peso y el coeficiente aerodinámico mejorado.

Gracias al nuevo sistema de actuación *Ferrari Dynamic Enhancer Plus*, que integra el concepto SSC (Control de deslizamiento lateral) ahora en

su versión 6.1, el vehículo brinda a cualquier tipo de conductor la máxima facilidad y confianza durante su conducción.

Para lograr el objetivo de usabilidad del rendimiento, los ingenieros de Ferrari trabajaron en la integración del rendimiento del motor y la aerodinámica con la última evolución de los sistemas de control. El sistema de control de deslizamiento lateral mejora la capacidad del conductor para manejar la conducción hasta el límite, haciendo que la experiencia sea más divertida. La transición de la versión 6.0 a la 6.1 está relacionada con la extensión del sistema de control Ferrari Dynamic Enhancer a la posición Race (FDE+) del manettino.

El FDE es el control de dinámica lateral que utiliza un canal de control conectado a la presión hidráulica del sistema de frenado. Hizo su debut en el Ferrari 488 Pista y luego fue adoptado en el 488 Pista Spider. En la versión FDE+, se extiende en términos de funcionalidad, primero en el F8 Tributo, y ahora en el F8 Spider. El sistema de control, que ya funciona en condiciones de recorrido y curva de salida (pero no bajo frenado), también actúa en condiciones de bajo agarre y con el manettino en la posición de Race.

Ferrari F8 Spider

7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Los estándares de calidad logrados por Ferrari y la creciente atención al cliente son la base del programa de mantenimiento de 7 años ofrecido para el F8 Spider. Este programa, válido para toda la gama, incluye la cobertura de todas las operaciones de mantenimiento de rutina durante los primeros 7 años de vida del automóvil.

El plan de mantenimiento ordinario para los automóviles Ferrari es un servicio exclusivo para clientes que asegurará mantener el máximo nivel de rendimiento y seguridad de su automóvil a lo largo de los años. Un servicio especial también reservado para aquellos que compran un Ferrari de ocasión.

Verificaciones programadas (a intervalos de 20,000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), repuestos originales, inspecciones precisas a través de las herramientas de diagnóstico más modernas realizadas por personal capacitado directamente en el Centro de Capacitación Ferrari en Maranello, son algunas de las principales ventajas del Programa de Mantenimiento Genuino.

El servicio está disponible en todos los mercados del mundo en todos los Puntos de Venta de la Red Oficial.

El programa de mantenimiento original amplía aún más la gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar el rendimiento y la excelencia que distinguen a los automóviles fabricados en Maranello, siempre sinónimo de tecnología y deportividad, inalterables al paso del tiempo.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MOTOR

TIPO	V8 - 90° -TURBO- CÁRTER SECO
CILINDRADA TOTAL	3.902 CM ³
POTENCIA MÁXIMA DE SALIDA*	530 KW (720 CV) A 7000 RPM
PAR MÁXIMO*	770 N M@ 3250 RPM
POTENCIA ESPECÍFICA DE SALIDA	125 CV/l
REVOLUCIONES MÁXIMAS	8.000 RPM
ÍNDICE DE COMPRESIÓN	9,6:1

DIMENSIONES Y PESO

LARGO	4611 MM
ANCHO	1979 MM
ALTO	1206 MM
PESO	2650 MM
DISTANCIA ENTRE EJES	1677 MM
TRACCIÓN DELANTERA	1646 MM
PESO EN SECO**	1400 KG
DISTRIBUCIÓN DEL PESO	41,5% DELANTERO - 58,5% TRASERO
CAPACIDAD DEL MALETERO	200 L
CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE	78 L

NEUMÁTICOS

DELANTERO	245/35 ZR 20" J9,0
TRASERO	305/30 ZR 20" J11,0

FRENOS

DELANTERO	398X223X38 MM
TRASERO	360X233X32 MM

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

CAJA DE CAMBIOS DOBLE EMBRAGUE F1 DE 7 VELOCIDADES

MANDO ELÉCTRICO

E-DIFF3, F1-TRAC, ABS/EBD RENDIMIENTO CON FERRARI PRE FILL, FRS SCM-E, FDE+, SSC 6.1

PRESTACIONES

0-100 KM/H	2,90 SEG
0-200 KM/H	8,2 SEG
VELOCIDAD MÁXIMA	340 KM/H

CONSUMO Y EMISIONES

EN FASE DE APROBACIÓN

* CON GASOLINA DE 98 OCTANOS Y EFECTO DINÁMICO RAM. LA POTENCIA DEL MOTOR SE EXPRESA EN KW, DE ACUERDO CON EL SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES (SI) Y EN CV (1KW = 1.3596216 CV).

** CON EQUIPAMIENTO OPCIONAL






pueblo ASTUR

★★★★★

ECO-RESORT & WELLNESS



MUCHO MÁS
QUE UN HOTEL
EN EL CORAZÓN
DE ASTURIAS



COFIÑO, (PARRES)
VALLE DEL SUEVE
PRINCIPADO DE ASTURIAS - SPAIN

INFORMACIÓN Y RESERVAS:
TEL.: +34 984 08 18 18

INFO@PUEBLOASTUR.COM
WWW.PUEBLOASTUR.COM



GP de Italia de Fórmula 1

Leclerc con su victoria desata la locura en Monza

Fede García - Fotos: Dani González, Piero Savazzi y F1tv

© 2019 Ferrari Club España



Por fin el sueño de todos los tifosi presentes en las gradas del Circuito de Monza se hacía realidad, con la victoria de Ferrari en el Gran Premio de Italia de Fórmula 1. El templo de la velocidad se vestía de rojo para volver a ver ganar a Ferrari casi una década después, y no sería en esta ocasión trabajo para el piloto en el que hasta ahora habíamos depositado todas nuestras esperanzas durante los últimos años, sino que era el recién llegado el que volvía a destapar el tarro de las esencias para lograr la victoria delante de todos los ferraristas.

En la salida, la primera chicane suele dar lugar a muchos toques entre los pilotos, pero de nuevo volvíamos a asistir a una salida muy limpia, con Lewis Hamilton emparejándose a

Charles Leclerc, pero cediendo unos metros para evitar toques que incluso permitían a Valtteri Bottas situarse por unos momentos por delante del británico.

Peor se le daban las cosas a Sebastian Vettel, que cedía su cuarta posición de parrilla después de ser adelantado por su compatriota, Nico Hülkenberg, el cual también le robaba la posición a Daniel Ricciardo. El germano le daría la respuesta al de Renault rápidamente, pero en esos momentos el tetracampeón ya había perdido ligeramente el tren de la cabeza.

En las plazas más retrasadas, la esperanza de gran remontada de Max Verstappen se iba rápidamente al traste después de irse largo para evitar un toque por detrás con Sergio Pérez, saliendo con el alerón

delantero dañado, y obligado a pasar por el Pit Lane para cambiarlo.

Con las posiciones delanteras consolidadas, llamaba la atención de nuevo la contundencia con la que se lanzaba Alexander Albon para adelantar a Carlos Sainz.

El piloto de Red Bull lo adelantaba en un primer envite, sin embargo, el madrileño daría respuesta en la siguiente curva, algo que llevaría finalmente al tailandés fuera de la pista y a caer numerosas posiciones, mientras que el de McLaren se quedaba a la zaga de los pilotos de Renault.

Unos instantes después veíamos con sorpresa como Sebastian Vettel perdía la trasera de su Ferrari, y se quedaba parado sobre uno de los pianos. En pleno momento de presión, trataría



de regresar a pista lo antes posible, metiéndose en la trazada ante la llegada de Lance Stroll, quien pudo esquivarlo en un acto reflejo antes de impactar contra el SF90 de forma perpendicular.

El canadiense se quejó por radio ante la maniobra de Vettel, aunque él también regresaba de una forma parecida mandando a la grava a Pierre Gasly.

Esto significó 10 segundos de Stop&Go para Sebastian Vettel como

penalización, además de tener que parar a cambiar su alerón delantero tras el toque con Stroll, mientras que el canadiense sería castigado con un paso por el Pit.

Hundidos en la clasificación, ambos pilotos eran acompañados en la distancia por Romain Grosjean, que también sufría un trompo en la salida de Ascari y otro Stop&Go de 10 segundos para un Kimi Raikkonen, que salía a la carrera con unos neumáticos que no eran los que debía

emplear después de haber llegado el sábado a la Q3, a pesar del accidente sufrido posteriormente.

La carrera entonces se empezó a poner muy interesante en las primeras plazas, con la decisión de Lewis Hamilton y de Mercedes de pasar al ataque y montar el compuesto Medio, mientras que Leclerc y Ferrari se detenían en la siguiente vuelta para colocar los Duros. Hamilton se echaba encima al monegasco, mientras que Valtteri



Bottas se mantenía en pista para diversificar estrategias.

Charles se defendía con la potencia y tracción de su Ferrari en las rectas, mientras que Hamilton poco a poco se iba acercando al alerón trasero del Ferrari.

Ayudaba en parte la aparición del VSC después de que Carlos Sainz tuviera que abandonar de nuevo tras un error en su parada en boxes al no apretarle la tuerca de la rueda delantera derecha. Solo unos instantes después, al primer retirado del Gran Premio se sumaba el de Daniil Kvyat al que se le paraba el motor tras hacer su parada.

Hamilton lo intentaría incansablemente durante las siguientes 10 vueltas, incluso llevó a Leclerc a bloquear los neumáticos en la frenada de la primera curva e irse largo por las escapatorias.

Aun así, Charles regresó a pista primero y siguió defendiéndose, no dejando ningún hueco a un Hamilton que ya empezaba a sufrir con las gomas. Lewis seguiría presionando mientras que Bottas seguía acercándose.

Pero un error de Hamilton a falta de 11 giros para ver la bandera a cuadros, hacía que se colase también en la frenada de final de recta, tomando la zona de las chicanes artificiales, regresando a pista en la tercera posición por detrás de su compañero Bottas.

El finlandés que tenía mucho más ritmo en esos instantes no tenía la misma velocidad cuando empezó a rodar cerca de Leclerc, no al menos la misma que había permitido a Lewis acercarse a Leclerc.



GP de Italia de Fórmula 1



Al final el monegasco cruzaba la línea de meta primero y se alzaba con su segunda victoria consecutiva de la temporada y desataba la locura en las gradas de Monza, cerrando la sequía de la Scuderia en la carrera de casa, que llevaba sin ganar desde 2010. Tras él, los dos Mercedes subían al podio, con Bottas segundo y Hamilton tercero.

Para Vettel, un nuevo error de pilotaje echaba a perder su carrera y privaba a Ferrari de intentar luchar por el doblete, vistas las prestaciones en este trazado del SF90. Su 13ª posición final le dejaba fuera de los puntos.

Pero Vettel sigue siendo Vettel y aunque en estos momentos está pasando un mal momento en su carrera, sigue siendo un puntal para el equipo, y gracias a sus análisis y visión de las carreras, es el compañero ideal para Leclerc en su aprendizaje.

Con algo de tiempo para que Ferrari le entregue un monoplaza a su gusto, y cuando se olvide de la presión a la que se autoimpone, estamos seguros que Seb volverá, y lo hará por todo lo alto. Y entonces volveremos a disfrutar del auténtico pilotazo que es Vettel.



Autodromo Nazionale di Monza

(Monza) 5,793 km

Carrera:

Charles Leclerc: 1º - 1h15'26''665 53 vueltas
Ferrari SF90

Sebastian Vettel: 13º - + 1 vuelta 52 vueltas
Ferrari SF90

Segunda victoria de la temporada para la Scuderia Ferrari, que suma su 237ª victoria de su historia en la Fórmula 1. Para Charles Leclerc es la 2ª victoria de su carrera deportiva, y la 2ª vestido de rojo.

Meteo: Temperatura aire 21°C

Temperatura asfalto: 32°C - Sol con algunas nubes

Vuelta rápida de la Carrera:

Lewis Hamilton - Mercedes - 1'21''779

Clasificación Mundial de Pilotos:

1. Lewis Hamilton 284 puntos
2. Valtteri Bottas 221 puntos
3. Max Verstappen 185 puntos
4. Charles Leclerc 182 puntos
5. Sebastian Vettel 169 puntos

Clasificación Mundial de Constructores:

1. Mercedes 505 puntos
2. Ferrari 351 puntos
3. Red Bull 266 puntos
4. McLaren 83 puntos
5. Renault 65 puntos





CAVIAR DE RIOFRÍO

el placer del lujo · el lujo del placer

www.caviarderiofrio.com (+34) 958 322 621

*Caviar
Ecológico
y Turismo
Gastronómico*



**COMO
LLEGAR**

GPS: 37.159366, -4.208443

**RIOFRÍO
(Granada)**





El epítome de la deportividad

FERRARI F8 TRIBUTO

LIVE FOR THE MOMENT

Tras su reciente lanzamiento global en el Salón del Automóvil de Ginebra, el nuevo Ferrari F8 Tributo fue presentado por Fast Auto Technic, el importador oficial de Ferrari en Arabia Saudí, en un evento exclusivo celebrado en el Showroom de Ferrari en Jeddah.

El F8 Tributo es el nuevo automóvil deportivo de motor trasero medio que representa la máxima expresión de la clásica berlinetta de dos plazas del cavallino. Es un automóvil con características únicas y, como su nombre lo indica, es un homenaje al V8 más poderoso de la historia de Ferrari.

El F8 Tributo establece el punto de referencia del mercado para el rendimiento, el placer de conducir y la facilidad de manejo. Hace que el rendimiento estimulante del mejor motor de 8 cilindros del mundo sea accesible para todos los conductores, con un manejo sin precedentes y una comodidad de conducción superior.

El F8 Tributo reemplaza al 488 GTB y, en el rango, es el modelo con el mayor rendimiento igualado por la mayor participación del conductor. Hay mejoras significativas en todos los ámbitos destinadas a proporcionar un control aún mejor en el límite junto con una mayor comodidad a bordo.

En el mundo del automóvil, el motor V8 de Ferrari es visto como el epítome de la deportividad y el placer de conducir. Ferrari ha estado perfeccionando el alcance de las capacidades de esta arquitectura, que crea un equilibrio de peso óptimo y, por lo tanto, ofrece una conducción incomparablemente emocionante y deportiva.

Diseñado por el Ferrari Styling Center, el F8 Tributo es esencialmente un puente hacia un nuevo lenguaje de diseño que continuará enfatizando las características clave de Ferrari de alto rendimiento y eficiencia aerodinámica extrema. De hecho, el F8 Tributo es la berlinetta de motor en serie con motor trasero más aerodinámicamente eficiente jamás diseñada.



MAN CAVE



Miarutti Carlift traslada el coche desde el sótano hasta la planta baja, o desde el dormitorio hasta el living.

Tilt Turntable gira e inclina el coche para trasladarlo, exhibirlo y disfrutarlo desde diferentes vistas.

Game Room, con mesas de juego personalizadas en sus colores, detalles en mármol de Carrara, finas maderas e inscripciones del propietario. Fussball de diseño exclusivo, con los colores de su equipo favorito.

Todo esto controlado por un Sistema de Iluminación inteligente, para darle el clima acorde a cada situación

La sala de cine, con los colores del Cavallino o la marca de su preferencia. El confort de los asientos en piel, personalizado y serigrafiado con sus iniciales. Una calidad de imagen y sonido de excelencia.



MIARUTTI

MAN CAVE

CINEMA

MIARUTTI



CARLIFT FOR VILLAS



PLATFORMS

TILT TURNTABLES

Victoria de Ferrari en GTE-Pro y doble podio en GTE-Am



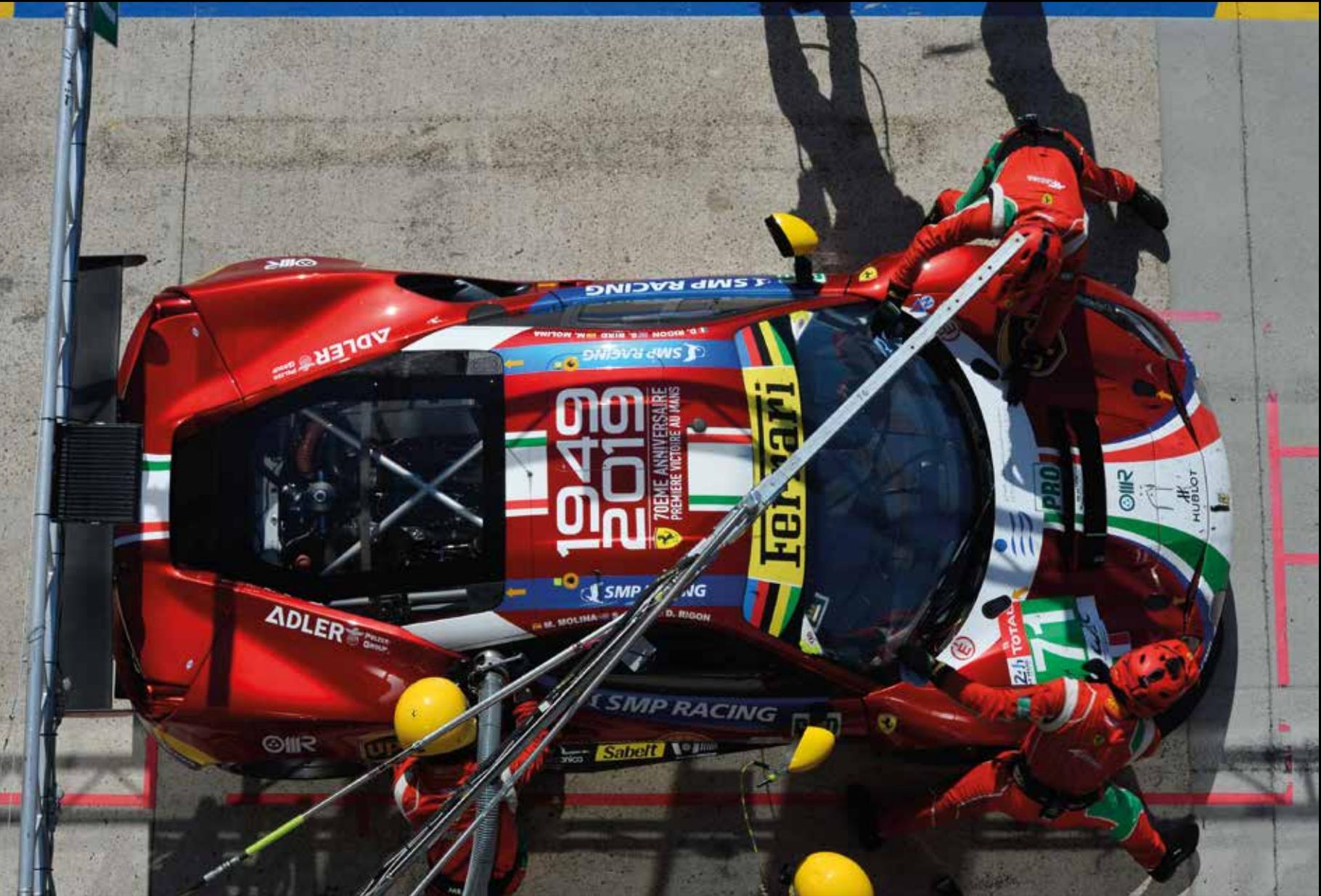
Ferrari conseguía la victoria de la clase GTE-Pro de la 36ª edición de las 24h de Le Mans, celebradas este pasado fin de semana, gracias al Ferrari 488 GTE Evo nº51 de AF Corse, pilotado por Alessandro Pier Guidi, James Calado y Daniel Serra.

Para la casa de Maranello es la victoria de clase número 27, que se suman a las 9 victorias absolutas, la primera de ellas lograda hace 70 años gracias a Luigi Chinetti y a Lord Selsdon, con la 166 MM Barchetta Touring nº22. Para el Ferrari 488 GTE se trata de su primera victoria de clase GTE-Pro de la clásica prueba francesa, así como para sus tres pilotos.

Para Alessandro Pier Guidi y James Calado, es el mejor modo de concluir una Súper Temporada, que no siempre fue fácil y que al final concluía con la satisfacción más grande de todas, poniendo punto y final al WEC 2018/19, con el subcampeonato del mundo como merecido premio. Para Ferrari y AF Corse han sido unos años de lucha constante por lograr una victoria en Le Mans, después de la lograda en 2014 por Toni Vilander, Giancarlo Fisichella y Gianmaria Bruni.

24h *Le Mans* 2019 WEC







“Fueron unas imágenes difíciles de olvidar, gracias a la gran igualdad de todos los participantes”

En esta edición y después de los últimos retoques efectuados en el Balance of Performance (BoP), que equilibraron las prestaciones de los Ferrari con el resto de rivales, las cosas fueron mucho mejor para los coches del Cavallino y para el espectáculo en sí, que nos permitió ver pelotones de vehículos luchando constantemente sus posiciones a lo largo de muchas horas, con unas imágenes difíciles de olvidar, gracias a la gran igualdad de todos los participantes, algo que los organizadores no habían conseguido en la edición de 2018.

En la clase GTE-Pro tomaron la salida las dos unidades de AF Corse, con

sus Ferrari nº71 y 51, y el nº89 de Risi Competizione, pilotados en su primer turno por Davide Rigon, Alessandro Pier Guidi y Olivier Jarvis, respectivamente. Rápidamente los dos coches de AF Corse fueron recuperando terreno, con el nº51 situándose enseguida en zona de podio. Transcurridas las cuatro primeras horas de carrera, con James Calado al volante del nº51, lograba rodar durante algunos giros en la primera posición, luchando constantemente con tres Porsche y con el Corvette nº63, con Antonio García al volante, que parecía tener todos los números para llevarse la victoria.

Rodando siempre en pelotón y en lucha constante entre ellos, llegaba

la caída de la tarde, en la que la carrera del Ferrari nº71 comenzaría a complicarse. Primero debiendo de descontar 10 segundos de penalización por no respetar el procedimiento en fase de “Full Course Yellow”, y más tarde con un cúmulo de mala suerte durante una parada en el box, justo cuando acababa de salir a pista un Safety Car, que obligó a Sam Bird a esperar en el fondo del pit lane que el semáforo se pusiera verde, para volver a pista. Al final un problema mecánico le obligó a abandonar, justo cuando se encontraba en su décima hora de carrera, después de completar 140 vueltas.



24h *Le Mans* 2019 WEC



Durante la noche la batalla entre el Corvette, el Ferrari y los Porsche fue cerradísima, pero cuando empezaron a aparecer las primeras luces de la mañana, solo los primeros dos coches habían podido coger algo de distancia respecto a los autos alemanes números 91 y 93, que les seguían a cierta distancia. Pero la extraordinaria capacidad del equipo de AF Corse para adaptarse en cada momento a las circunstancias, permitieron al Ferrari nº51 evitar de encontrarse bloqueado en el pit lane, justo cuando comenzó un régimen de Safety Car por un accidente acaecido en la pista.

Antonio García en cambio, se vio obligado a parar, puesto que estaba a punto de quedarse sin combustible. Dejó el Corvette nº63 en manos de Jan Magnussen, pero como la salida del pit lane estaba cerrada, tuvo que esperar para recibir luz verde. En consecuencia, perdió un par de minutos con el Ferrari nº51 de AF Corse, que se destacaba ya en el liderato de GTE-Pro. Y justo cuando se dio luz verde a las 20 horas 45 minutos de carrera, las opciones del Corvette nº63 se evaporaron. Magnussen mordió el piano interior de la curva 25 y perdió el control del

coche, que se salió dando un trompo golpeando contra el muro. El danés entró en boxes para reparar los daños sufridos en su coche, y aunque no se alargaron mucho, le relegaron al séptimo puesto, apartándoles definitivamente de la lucha por el podio y la victoria, cruzando la meta en la 9ª posición final de su categoría.

En las últimas tres horas de carrera, tanto el equipo, como los pilotos del Ferrari nº51, no perdieron en ningún momento la concentración, siguiendo su plan estratégico al pie de la letra,





para concluir primeros con un minuto de ventaja sobre Gianmaria Bruni, que sería segundo al volante del Porsche nº91, con el Porsche nº93 de Pilet, Bamber y Tandy, en tercera posición.

En la clase GTE-Am reservada a los gentleman drivers, los Ferrari fueron siempre los protagonistas por estar siempre alguno de ellos, en posición de podio. Tres equipos en particular supieron brillar a lo largo de la carrera: El 488 GTE nº84 de JMW Motorsport, el nº62 de Scuderia Corsa/Weather Tech Racing

y el nº61 de Clearwater Racing. Jeff Segal, Wei Lu y Rodrigo Baptista, del Ferrari nº84, tuvieron un ritmo muy rápido durante toda la carrera, permaneciendo siempre en la lucha por el podio con el Ford nº85 de Keating Motorsports y el Porsche nº56 del Team Project 1. Así mismo, Cooper MacNeil, Rob Smith y Toni Vilander, al volante del Ferrari nº62, se unieron a ellos para presionar a los líderes del pelotón, finalizando la carrera en la cuarta posición. Perez-Companc, Matteo Cressoni y Matt Griffin, con el Ferrari nº61 del Clearwater Racing, perdieron tiempo a dos horas del

final, concluyendo octavos de grupo. JMW Motorsport, vencedores en 2017, no desfallecieron en ningún momento, llevándose a casa un merecidísimo tercer puesto, que a la postre se convertiría en segundo, después de la descalificación del Ford nº85 de Keating Motorsports, por no cumplir con la capacidad de su depósito de combustible, una vez pasadas las verificaciones técnicas.

Como resultado, los Ferrari 488 GTE de JMW Motorsport y WeatherTech Racing, ascienden al segundo y tercer puestos respectivamente, en GTE-Am.



24h *Le Mans* 2019 WEC



“Destacó también la excelente carrera del equipo íntegramente femenino de KESSEL RACING, compuesto por Manu Gotsner, Rahel Frey y Michelle Gattling”



Destacar también la excelente carrera del equipo íntegramente femenino de KESSEL RACING, compuesto por Manu Gotsner, Rahel Frey y Michelle Gattling, al volante del Ferrari nº83, que magníficamente asesoradas por la piloto del equipo Deborah Mayer, finalizaron en la novena plaza de su categoría, por delante de sus compañeros de equipo, Claudio Schiavoni, Andrea Piccini y Sergio Pianezzola al volante del Ferrari nº60. Sin duda una dura carrera que les ha servido para acumular experiencia, para afrontar nuevos retos.

Ford no pudo subir al podio en GTE-Pro como despedida a su programa oficial del WEC con el Ford GT, pero sí lo hizo en primera instancia con la victoria en GTE-Am, pero el lunes durante las verificaciones post-carrera, sería descalificado. Primero cayó el Ford oficial nº68, originalmente 4º en GTE-Pro, por no estar conforme el tanque de combustible con lo estipulado por la Balance of Performance. Posteriormente quedó sancionado con tiempo y finalmente descalificado el Ford nº85 ganador en GTE-Am por razones similares.

En principio la FIA decidió penalizar y dejar en segunda posición al coche de Ben Keating, Jeroen Bleekemolen y Felipe Fraga por no respetar los tiempos mínimos de parada en boxes. Pero el tanque medía 0,1 litros más de lo que debía y ello acabó forzando la descalificación. Así, el vencedor en categoría GTE-Am de las 24 Horas de Le Mans 2019 terminaría siendo el Porsche nº56 del Team Project 1, pilotado por Jörg Bergmeister, Patrick Lindsey y Egidio Perfetti.





TRES DAMAS CONQUISTAN

Le Mans

CON FERRARI

Bajo la estructura de Kessel Racing, y con un magnífico resultado...

E carácter de equipo y de unión en las carreras de resistencia, permite ver situaciones ligeramente distintas a las que solemos ver en carreras donde los pilotos compiten en solitario. Compartir asiento, set-up y coche con otros pilotos de mayor o menor habilidad, son siempre elementos necesarios para conseguir el éxito o por lo menos, cumplir el objetivo básico de llegar a meta en un evento de larga duración. Los dúos y tríos de mujeres no son comunes pero tampoco extraños en las 24 horas de Le Mans y en la edición de este año 2019 se vió un nuevo ejemplo.

Rahel Frey, Michelle Gattling y Manuela Gostner, pilotaron el Ferrari 488 GTE EVO n°83 de Kessel Racing, encuadradas en la categoría GTE-Am, finalizando la prueba en la 39ª posición de la general, y novenas de su categoría. La suiza Rahel Frey era la única de las tres que tenía experiencia previa en Le Mans, irónicamente en el último trío compuesto por mujeres que participó en la carrera francesa (en el Ford GT de Matech Competition, retirado en 2010 junto a Natacha Gachnang y Cyndie Allemann). Frey hizo valer su pericia en el ADAC GT Masters y la European Le Mans Series, junto a Michelle Gattling procedente del certamen danés de Superturismos y la gentleman driver italiana Manu Gostner, habitual de las Ferrari Challenge.

El reparto del pilotaje en Le Mans fue organizado por el equipo, según la experiencia de cada una de las pilotos, así Rahel Frey llevó el peso de la prueba, incluyendo la salida, mientras Michelle Gattling acabó pilotando media hora más que la suiza y se ocupó de la llegada, mientras Manu Gostner completó tres magníficos stints, el primero durante el sábado por la tarde, siguiendo por la noche y el amanecer. Frey y Gattling fueron más lentas que Andrea Piccini en el otro Ferrari que inscribió Kessel, pero apenas les separó una décima en sus mejores giros. Gostner marcó un tiempo rápido por encima de los cuatro minutos y se las arregló para mantener el coche en pista y ser más veloz que otros pilotos, incluyendo su compañero de escuadra Claudio Schiavoni, al volante del otro Ferrari 488 GTE de Kessel con el dorsal n°60.

Las tres ya forman un trío muy competitivo en las European Le Mans Series, campeonato en el que compiten esta temporada 2019 y dónde obtuvieron la segunda plaza del podio en las 4h de Le Castellet, celebradas en el circuito de Paul Ricard, su primera carrera. La creación de este equipo es parte del sueño de Deborah Mayer, piloto también de la Ferrari Challenge como Manu Gostner, que no podía competir este año por maternidad pero que puso el capital necesario para cumplir un sueño, el de ver a un equipo femenino en Le Mans, para promover y dar apoyo a las mujeres en el mundo del motorsport. El trío conforma la única alineación puramente femenina de la mano del equipo Kessel Racing, y lo hace a los mandos de un espectacular Ferrari F488 GTE EVO.

24h Le Mans 2019 WEC



Este proyecto cuenta con el apoyo de la FIA (Federación Internacional de Automovilismo) a través del programa “FIA Women in Motorsport”, que pretende normalizar y facilitar el acceso de las mujeres a la competición del más alto nivel.

Pasadas las 24h de Le Mans, las chicas de Kessel Racing siguen su andadura en las European Le Mans Series, certamen que completarán en su totalidad. En Barcelona, con motivo de la celebración de la tercera prueba de la temporada, las 4h de Barcelona, las visitamos en su box y comentamos con ellas, algunos aspectos de su temporada y de lo que representa para ellas competir a este nivel tan alto de la resistencia, rodeadas de equipos íntegramente masculinos.

Manuela Gostner, la última que se incorporó al equipo, nos comentó que “Las mujeres debemos de trabajar más duro para demostrar nuestra valía, para evitar llevar constantemente un interrogante encima”, mientras que Rahel Frey, la más experimentada por su dilatada carrera en Gran Turismos, indicaba que “Siempre es duro para las mujeres competir en el mundo del motor, porque además somos pocas”.

Michelle Gattling por su parte, añadía: “Nosotras debemos centrarnos en hacerlo lo mejor posible y al final el reconocimiento y el respeto llegan por sí solos”.

Con todos estos actores unidos para dar apoyo al papel de la

mujer en el motorsport, las tres pilotos reconocen que ellas lo llevan bastante bien, y razón no les falta, y es que el trío femenino se sitúa después de su magnífico resultado en las 4h de Barcelona, en la cuarta posición general de las European Le Mans Series. “Cuando comenzamos la temporada hablamos de obtener algún podio, pero a medida que nos hemos ido conociendo y hemos llegado a entender y dominar el coche, hemos visto que podemos empujar y ser muy fuertes” nos comentaba Rahel.

Manuela Gostner, por su parte, reconoce que “La cosa cada vez está más difícil porque todos nuestros

rivales también están creciendo, se van conociendo y mejorando sus coches, así que para nosotras será fundamental no cometer errores”.

De este modo, Rahel Frey, Michelle Gattling y Manu Gostner se han convertido, no solo en el primer trío femenino en cruzar la meta en las 24h de Le Mans desde 1977, cuando Lella Lombardi y Christine Beckers fueron undécimas, sino que además podrían convertirse en el primer equipo femenino en completar una temporada completa de la resistencia, con serias aspiraciones a una plaza final de podio en la Clasificación General.





PARADORES

Ferrol



EN EL CORAZÓN DE LAS RÍAS ALTAS, PARADOR DE FERROL.

Plaza Contralmirante Azarola Gresillón s/n. Ferrol (A Coruña)

981 35 67 20 • ferrol@parador.es



FIA-WEC 2019-20 PROLOGUE

Texto: Fede García / Fotos: Andreu Artés @artes.max

Circuit de **Barcelona** CATALUNYA





Diez años después de su última aparición en el Circuit de Barcelona-Catalunya, la Resistencia volvía al trazado catalán a finales del mes de Julio, en un fin de semana repleto de carreras con las European Le Mans Series, y unos días después, con unos Test de Pretemporada del Campeonato del Mundo de Resistencia (WEC), divididos en cuatro sesiones de cuatro horas cada una, que permitió al numeroso público que acudió a Montmeló, ver de cerca

los principales protagonistas de estas series, en las que participan marcas como Toyota (con sus invencibles LMP-1), o como Porsche, Aston Martin y Ferrari, estas tres encuadradas en las dos categorías GT, la Pro para los profesionales y la Am para los amateur.

Y precisamente en los GT, que es quizá la categoría más interesante gracias a la tremenda igualdad de los participantes, tanto de coches

como de pilotos, (recordemos las pasadas 24h de Le Mans, en las que vimos a los GT rodar en pelotones cerrados a lo largo de toda la prueba), Ferrari tomará parte en la temporada 2019-20 que está a punto de comenzar, con seis unidades, dos en GTE-Pro y cuatro en GTE-Am.

Así que durante el Prologue del WEC, pusimos la máxima atención en los dos Ferrari 488GTE Evo de



“Miguel Molina hace ya tres temporadas que forma parte del elenco de pilotos de Ferrari”

AF Corse, los míticos 51 y 71 que participan en el certamen en la categoría GTE-Pro, no solo porque son los más competitivos, sino porque corren de forma sémi-oficial representando a Ferrari y sobre todo, porque esta temporada formará parte del equipo como piloto oficial al volante del coche nº71, Miguel Molina, haciendo pareja con Davide Rigon.

Miguel Molina hace ya tres temporadas que forma parte del elenco de pilotos de Ferrari, encuadrado en estructuras privadas y participando en campeonatos en EE.UU., así como en las Blancpain GT Series, y aunque ya fue llamado por

AF Corse en dos ocasiones para reforzar su equipo de pilotos de cara a las 24h de Le Mans, esta temporada lo hará ya como piloto oficial del equipo durante todo el WEC, en sustitución de Sam Bird.

Y Miguel Molina no nos defraudó, puesto que junto a su compañero Davide Rigon, fueron los grandes protagonistas de las dos jornadas de test, al colocar al Ferrari nº71 en lo más alto de la tabla de tiempos, logrando un crono de 1'43"593, superando a sus compañeros de escuadra Alessandro Pier Guidi y James Calado, al volante del Ferrari nº51, que lograron un mejor tiempo de 1'43"945. Con la incorporación al equipo de Molina, creemos que este año AF Corse tendrá una gran baza para luchar por el título, siempre que la aplicación del "Balance of Performance" (BoP) no penalice a los Ferrari, como ya ocurrió el año pasado.

En los boxes de AF Corse en Montmeló, asistimos a una gran actividad de los mecánicos









en la puesta a punto de los dos Ferrari, vigilados de cerca por el propietario del equipo, Amato Ferrari, que estuvo presente en el circuit, para coordinar, tanto la labor del equipo, como a los otros dos Ferrari que toman parte en la categoría GTE-Am, a los que AF Corse les hace asistencia.

El mejor de los Ferrari de la categoría GTE-Am, fue el nº54 de Fisichella, Flohr y Castellacci, que aún luce las libreas de “Spirit

of Race”, lográndo un mejor crono de 1’45”145, aunque se vio superado por los dos Porsche del Team Project 1, que fueron los grandes dominadores de los test. Tras ellos se situó el Ferrari nº83 con Nielsen, Perrodo y Collard, que lograría un 1’45”366. Los otros dos Ferrari, el nº62 del equipo Red Riber Sport de Grimes, Mowlem y Hollings y el nº70 de MR Racing, de Ishikawa, Beretta y Cheever, no fueron tan constantes,

aunque dependiendo del turno de cada piloto, se situaban más o menos entre los mejores cronos de la tabla.

Finalizado el Prologue del WEC en Barcelona, los equipos se retiraron a sus respectivas sedes para preparar la primera prueba de la temporada que tendrá lugar el fin de semana del 30 de agosto y 1 de septiembre, en el circuito británico de Silverstone, con motivo de las 6h de Silverstone.





Hospes Palacio de Arenales & SPA

Hotel Boutique de lujo situado en una magnífica finca situada a diez minutos de Cáceres

Restaurante Las Corchuelas, una novedosa propuesta en platos, tapas, vinos cavas y

Champagne | Disfruta de sus Experiencias Gastronómicas

Bodyna Spa, para recuperar el equilibrio y la calma. Tratamientos 100% naturales aplicados con técnicas manuales. Circuito de aguas



ESCAPADA CÁCERES GASTRONÓMICA

Up-grade (bajo disponibilidad)

Bebida de bienvenida

Cortesías en la habitación

Masaje de 15 minutos

Acceso al Spa Bodyna limitado a 1h / día

Sala Fitness

Internet Wifi en todas las áreas del hotel

Cena con menú degustación para 2 personas

10% de descuento para lectores Ferrari
en reservas realiza desde nuestra web,
introduzca el código

FERRARIGASTRO

V Tandas *Solidarias*

1 DE JUNIO DE 2019



Texto: Fede García
Fotos: Andreu Artés, Roger Bonada y Oscar Molero

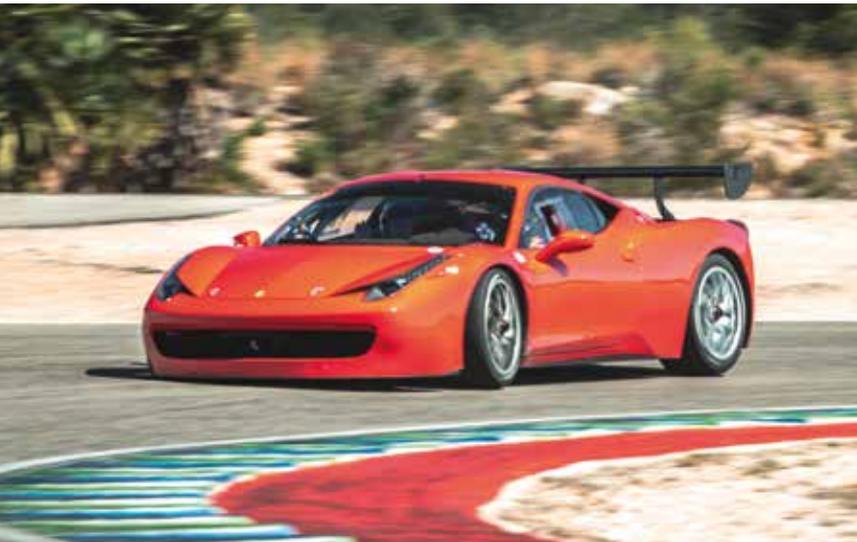


Club

www.ferrariclubespana.com



CIRCUIT DE CALAFAT



CIRCUIT DE CALAFAT

El pasado sábado día 1 de Junio, el Ferrari Club España con la colaboración de Track Force, organizó en el Circuit de Calafat la V edición de sus Tandas Solidarias, que organiza cada año para recaudar fondos para Caritas y la Fundación Rotaria.

Gracias a una intensa promoción realizada por el Club en las redes sociales, en esta ocasión reunimos un total de casi 500 personas, entre pilotos, personal de la organización y aficionados del mundo del motor, para ofrecer la posibilidad de dar dos vueltas al circuito como copiloto, a todo aquel que lo deseara a bordo de los 25 vehículos de gama alta disponibles que desplazamos hasta Calafat, como el mítico Ferrari F40, el Ferrari 458 Challenge Evo, el Ferrari F12 tdf, F430, F430 Spider 16M, etc, además de otros vehículos.

V Tandas *Solidarias*

Club

www.ferrariclubespana.com

Además de los socios que pusieron amablemente sus Ferrari a disposición de los aficionados, que subieron con ellos de copilotos, estuvieron también presentes dos pilotos profesionales, como Jordi Fuset, que fue el encargado de rodar al volante del Ferrari 458 Challenge Evo, propiedad del presidente de nuestro Club, y a él se unió durante algunos momentos del día, el piloto de Fórmula 1 del equipo Hispania, Dani Clos, que pilotó otro de los vehículos de alta gama desplazados al circuito, haciendo las delicias de los que se subieron con él de copilotos.



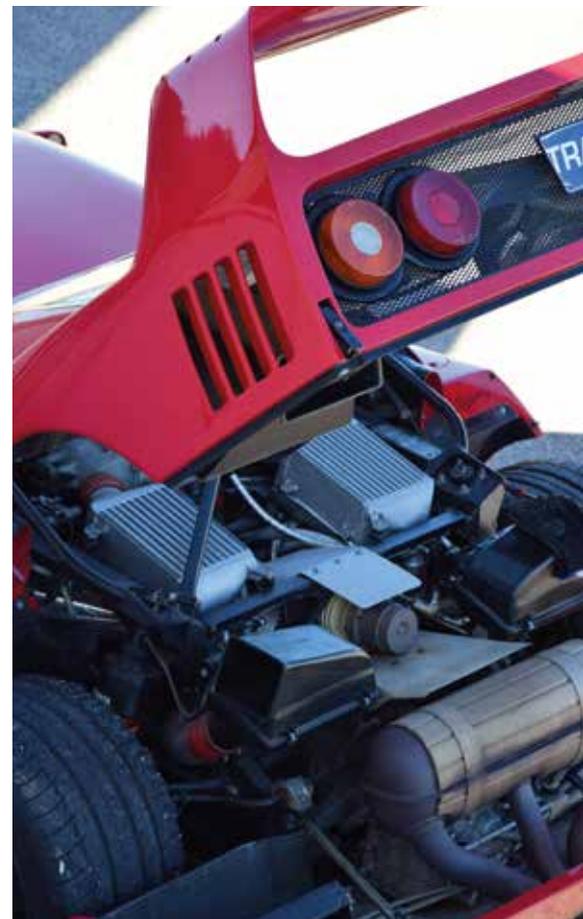
V Tandas Solidarias



Club

clubFerrari

CIRCUIT DE CALAFAT



El evento tuvo una duración de unas ocho horas, en las que la mayoría de coches estuvo rodando durante todo el tiempo, con la única excepción de las dos horas de descanso que se dedicaron para comer, lo que permitió una recaudación total de 1500, que se repartirán entre Caritas y la Fundación Rotaria.

Nuestro patrocinador oficial del Club Pirelli, desplazó a Calafat un camión tráiler de asistencia con personal técnico, que se puso a disposición de todos los coches participantes en las tandas, para controlar las presiones y el estado de los neumáticos, en un día complicado de mucho calor, algo que notaron sobremanera las gomas de nuestros Ferrari.

VII Encuentro Ferrari en las Islas Canarias

15 de Junio de 2019



Texto: Fede García
Fotos: Avistamientos en Canarias



Club

www.ferrariclubespana.com



Gran Canaria



Club

www.ferrariclubespana.com

Gran Canaria



VII Encuentro Ferrari en las Islas Canarias

15 de Junio de 2019

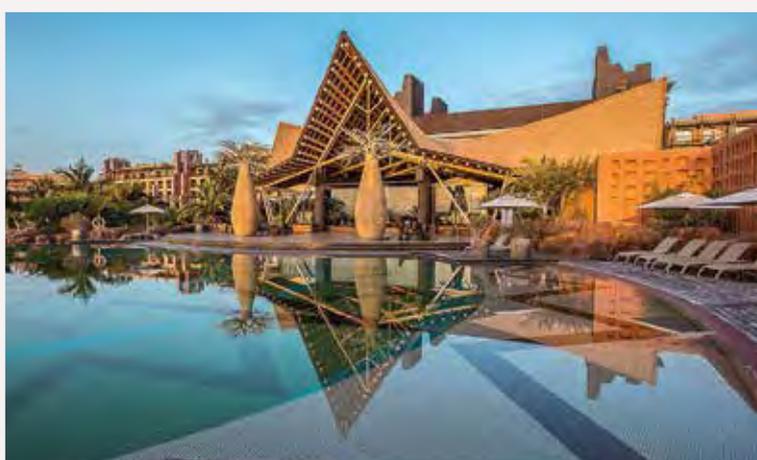


El pasado 15 de Junio, la delegación del Ferrari Club España en Canarias, celebró la VII Concentración Ferrari en la Isla de Gran Canaria, a la que acudieron numerosos propietarios al volante de sus Ferrari, que hicieron las delicias de los seguidores de la marca del Cavallino, que se acercaron a ver nuestro paso por las distintas localidades que atravesamos y en las paradas programadas que hicimos a lo largo de nuestro recorrido.



Como en otras ocasiones, el Hotel Melva Suite, ubicado en el término municipal de Firgas en el norte de la isla, fue el lugar de encuentro desde el que se iniciaría la jornada. Allí se nos sirvió un desayuno tipo rural, y la organización aprovechó la ocasión para realizar la presentación del Ferrari 488 Pista, una unidad realmente radical y espectacular, que nos acompañaría a lo largo de todo nuestro recorrido.

Hacia las 12 del mediodía, salimos dirección a San Mateo, para realizar una ruta por la carretera GC23 hasta llegar a La Vega de San Mateo, donde hicimos una reagrupación, en donde se añadieron algunos participantes.



Sobre las 13h pusimos rumbo hacia Valsequillo, por la carretera GC41 llena de curvas, que hizo las delicias de todos los participantes, en un recorrido que atravesaba un precioso paisaje con unas vistas espectaculares, que nos llevaría hasta el municipio de Telde, para enlazar por la GC1 dirección sur, hasta llegar al Hotel Baobab Resort, un espectacular complejo hotelero ambientado estilo Polinesio, en el que teníamos reservado un parking dentro del hotel para estacionar nuestros Ferrari, y donde se nos sirvió el almuerzo.

Concluida la comida, se realizó entrega a todos los participantes de algunos obsequios de recuerdo, poniéndose fin al evento en el mismo hotel cerca de las 18h.

Gran Canaria



Club

www.ferrariclubespana.com



*VII Encuentro Ferrari
en las Islas Canarias*



Lhardy

DESDE 1839



180
ANIVERSARIO
1839 - 2019

COMIDAS Y CENAS EN LHARDY

Comidas, cenas, reuniones familiares y sociales, en un marco incomparable con 180 años de historia.



EL RESTAURANTE MÁS EMBLEMÁTICO DE MADRID

Contamos con 6 espacios con mucha historia, versátiles y sumamente acogedores, perfectamente distribuidos para la ubicación de grupos tanto grandes como pequeños. Nuestra oferta de menús es flexible y los podemos personalizar a su gusto.

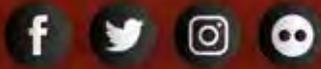
Y si quieres celebrar tu evento en casa, disponemos de servicio a domicilio. Puedes realizar tu pedido en nuestra tienda online

www.lhardy.com



Contacta con nuestro Dpto. de Atención al Cliente llamando al

915 22 22 07



Las mezclas más sorprendentes



WWW.TCOMPANYSHOP.COM



Texto: Fede García
Fotos: Josep Rodríguez y Miguel Campos

From Ferrari Land to Maranello

DEL 6 AL 14 DE JULIO DE 2019



Club

www.ferrariclubespana.com



El clásico viaje a Maranello que el Club organiza cada año para visitar la Fábrica Ferrari, comenzó esta vez en Ferrari Land, el parque temático dedicado al Cavallino Rampante ubicado en Port Aventura, en Salou, en la provincia de Tarragona, donde celebramos un Family Day pensado para la familia.

Con un día variable, a ratos con Sol y otros con lluvia, pudimos disfrutar de las atracciones del parque hasta la hora de comer, cuyo almuerzo se nos sirvió en uno de sus Restaurantes temáticos, para luego entrar con nuestros Ferrari al recinto de Ferrari Land y dar una

vuelta por sus calles, para deleite del público que allí se encontraba.

Finalizado el desfile con nuestros coches, celebramos un Campeonato con los Simuladores de Fórmula 1 entre todos los socios, donde pudimos demostrar nuestras habilidades al volante de los monoplazas rodando por los más emblemáticos trazados del mundial. Concluido el Campeonato, aprovechamos el resto de la tarde para disfrutar del resto de atracciones, hasta casi la hora de la cena que nos sería servida en el Restaurante Pica Pica, para finalizar la jornada en el Hotel PortAventura, donde pasaríamos la noche.





Club

www.ferrariclubespana.com

El domingo a primera hora de la mañana, salimos del Hotel PortAventura en convoy dirección al Col de la Bonette, en Francia. Durante el trayecto hicimos algunas paradas de descanso y también para comer, llegando a nuestro destino, el Hotel Villa Morelia, en la localidad de Jausiers, Francia, sobre las 19h. Una vez dejamos nuestros equipajes en las habitaciones y descansado del viaje, se nos sirvió la cena en el restaurante del mismo hotel.

El lunes bien temprano, proseguimos nuestro viaje esta vez como punto de destino Italia, dirección al Hotel Billia, en Saint-Vincent, donde nos hospedaríamos. Por el camino paramos a comer en el Restaurante Antica Corona Reale, en Cervere, ya en tierras italianas. Sobre las 19h llegamos a nuestro punto de destino,

que los próximos días oficiaría como base desde la que realizaríamos distintos itinerarios con nuestros Ferrari, por los espectaculares paisajes alpinos del Valle de Aosta. Sobre las 21:30h se nos sirvió la cena en el Restaurant La Grande Vue en el mismo Hotel Billia.

El martes y después de desayunar en el Hotel, salimos dirección a Courchevel, subiendo por el Passo Piccolo de San Bernardo, donde hicimos una parada, para luego continuar por Bourg St-Maurice hasta llegar a Courchevel, donde se encuentra el Altiport de Courchevel, un aeropuerto de montaña desde el que se disfrutaban unas vistas extraordinarias. Después de almorzar en el Restaurante Le Farçon, en Courchevel, regresamos al Hotel Billia pasando por las preciosas carreteras

del Valle de Aosta. Después de un reparador descanso en nuestras habitaciones, nos reunimos en el hall del Hotel, para salir dando un paseo hasta el Restaurant Olympic, donde disfrutamos de una magnífica cena.

El miércoles pusimos rumbo hacia Thonon-Les-Bains, en una bella ruta en la que cruzamos por el Passo Gran San Bernardo, donde hicimos una parada. Desde allí nos dirigimos hacia el Chateau de Ripaille en Thonon-Les-Bains, al que llegamos hacia el mediodía. Después de una visita guiada al palacio, almorzamos en el mismo Chateau. Por la tarde regresamos al Hotel Billia, en Saint-Vincent, en el que pudimos descansar y relajarnos después de la intensa jornada de conducción. Por la noche cenamos en el Restaurant 1908 del mismo Hotel.



El jueves por la mañana y después de cargar los equipajes en los Ferrari, salimos dirección a la localidad de Courmayeur, donde cogeríamos el teleférico para subir al Monte-Bianco o Mont Blanc, que con una altitud de 4.810m es el pico más alto de Europa. La ascensión en teleférico por la parte italiana, cuyas cabinas giran 360 grados a lo largo del recorrido, nos ofreció una vista completa de las cumbres circundantes, hasta llegar al espectacular mirador de la Punta Helbronner situado a 3.466m, desde el que se puede admirar desde su terraza circular suspendida, una panorámica inigualable del Mont Blanc, el Monte Rosa, el Cervino, el Gran Paradiso y el Grand Combin.

A primera hora de la tarde y después de descender del Monte-Bianco, almorzamos y pusimos rumbo hacia Maranello, para llegar al Hotel Best Western Modena Resort, situado en la pequeña localidad de Formigine, al que llegamos a última hora de la tarde. Después de hacer el Check In, nos reunimos en la entrada del hotel con el resto de socios que se nos unió llegados desde España para la visita a Fábrica, para dirigirnos a cenar al Ristorante La Gazzella, en las afueras de Maranello.

El viernes por la mañana nos dirigimos a la Fábrica Ferrari, donde realizamos una visita guiada a sus instalaciones, pudiendo ver de cerca las distintas fases





de producción y montaje de nuestros deportivos favoritos, completando la visita con la entrada a la nueva Gestione Sportiva, donde se montan y evolucionan los monoplazas de Fórmula 1 del Cavallino.

Concluida la visita nos acercamos al Ristorante Il Cavallino donde se nos sirvió el almuerzo, y al finalizar, y gracias a la amistad que nos une con los responsables del establecimiento, pudimos acceder a un salón privado que el restaurante tiene reservado para ocasiones muy especiales, en donde se guardan distintos obsequios de clubes Ferrari de todo el mundo, donde destacaba una botella de Rioja que nuestro Club les obsequió en 1984 y que aún la tienen expuesta. Después de unas fotos de grupo que nos hicimos en la entrada como recuerdo, visitamos el mítico taller mecánico Toni Auto, situado justo en frente de la Fábrica, en donde su propietario, Silvano Toni, nos recibió y mostró algunas de las joyas que en aquellos momentos estaban en manos de sus operarios.



Y desde allí, y dando un paseo, nos acercamos hasta el Museo Ferrari, en cuya plaza situada junto a la entrada, estacionamos nuestros Ferrari.



From Ferrari Land to Maranello



Club

www.ferrariclubespana.com



La muestra estaba dedicada a los 90 años de historia de la Scuderia Ferrari, con varios modelos Alfa Romeo de competición, pertenecientes a los primeros años de existencia la Scuderia, allá por los años 30, y cuya sede se encontraba en el Viale Trento Trieste nº13 de Módena, así como varios modelos actuales e Hípercars. Finalizada la tarde regresamos al hotel para descansar y salir hacia las nueve de la noche al Ristorante Montana, donde degustaríamos su magnífica cocina elaborada por las manos expertas de Mamma Rosella.





FERVE F-2505

AUTOMATIC BATTERY CHARGER

6-12V

2-4A



180 x 40 x 80 mm
0,550 Kg



SPECIAL FOR:

F-2505

www.ferve.com



FERVE



PARADORES

Hoteles & Restaurantes 1928

PARA ENTENDER LA HISTORIA, SÓLO HAY QUE VIVIRLA

Elegido Mejor Hotel No Urbano de España por los lectores de la revista Condé Nast Traveler, este Parador se ubica en la bella localidad asturiana de Cangas del Narcea. Se trata de un impresionante monasterio declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional, también conocido como El Escorial Asturiano.

Sus sótanos son un precioso museo en el que podrás ver restos arqueológicos de la primera construcción, que data de principios de siglo XI. Desde las ventanas de las habitaciones, las vistas al paisaje montañoso y al río Narcea son espectaculares. También merece una visita la Iglesia, de amplios espacios al estilo toscano y un gran retablo barroco.

Tienes a tu disposición salones acondicionados para banquetes, congresos, y para cualquier evento que quieras celebrar.



• PARADOR DE CORIAS •

Monasterio de Corias, s/n | 33816 Corias | Cangas del Narcea | Asturias



Y el sábado pondríamos fin a nuestra estancia en Italia, no sin antes acercarnos hasta Módena, para visitar el espectacular Museo Enzo Ferrari, construido junto a la casa natal del Commendatore, donde disfrutamos de una magnífica exposición de modelos de distintas épocas, y de sus ya míticas proyecciones audiovisuales, que llegan siempre al fondo de los corazones de los más ferraristas. Y para poner el broche de oro a nuestro paso por la Meca de Ferrari, que mejor que despedirnos con un sensacional almuerzo en el Ristorante Pizzeria "Vecchia Pirri", un lugar con mucha historia y mucho encanto en el centro histórico de Módena, en donde Piero Ferrari siempre tiene reservada una mesa.



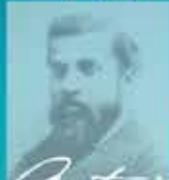


Club

www.ferrariclubespana.com



VIVE
LA EXPERIENCIA
GAUDÍ
EN LEÓN



Antoni Gaudí y León

El Museo de Gaudí más grande del mundo.

A finales del siglo XIX un joven arquitecto que casi no había salido de Barcelona cruzó la península para construir en León un almacén de tejidos. Su nombre era Antonio Gaudí, y el edificio sería la Casa Botines. Una obra única con la que soñarían ciudades del todo el mundo.



ART NOUVEAU
EUROPEAN ROUTE
RUTA EUROPEA
DEL MODERNISMO

IMAGEN: ALVARO RAMÓN SANZ



@casabotines
casabotines.es

Plaza de San Marcelo 5
24002 León (España / Spain)

(+34) 987 353 247 Info@casabotines.es

FUNDOS
cultural



CASA BOTINES
LEÓN 1893

Welcome to the Yacht Cruise Experience

¿QUÉ ES UN CRUCERO BOUTIQUE?

UN CRUCERO BOUTIQUE ES PODER NAVEGAR A BORDO DE UNO DE NUESTROS YATES O VELEROS, PARAR EN UNA PLAYA VIRGEN PARA DARSE UN BAÑO, ATRACAR EN EL CORAZÓN DEL DESTINO Y DISFRUTAR DE UN SERVICIO ÍNTIMO Y PERSONALIZADO...



LE PROPONEMOS CRUCEROS A BORDO DE YATES Y VELEROS EN ESTOS DESTINOS:

Adriático | Caribe | Cabo Verde | Caribe (Antillas)
Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y Jordania
España y Portugal | Indonesia (Bali y Borneo) | Islas Griegas | Islandia | Senegal y Gambia | Seychelles

Cruceros a partir de

950€

Web: www.varietycruisesspain.com ■ Email: varietycruises@discoverspain.net
Teléfono: 93 217 15 74 ■ Dirección: Vía Augusta, 42-44 1º 4ª 08006 - Barcelona

 VARIETY CRUISES





*La mejor forma de predecir
el futuro es crearlo*

Abraham Lincoln