

PRIMAVERA 2019

Ferrari

Nº 34

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



F8 TRIBUTO

Being one of the leading
hotel chains in the world means...
Having so much more.

EXPERIENCES
BEAUTY
LUXURY
EXCELLENCE
COMMITMENT
KNOW HOW
STRENGTH
GRATITUDE
DEVOTION

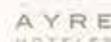
WE HAVE IT ALL

And we GIVE it all.
From Ibiza to the world.

BLESS HOTEL MADRID



A MEMBER OF
THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD







CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

Red de concesionarios Ferrari España

Nuevo Ferrari Portofino: Un símbolo de la perfecta combinación entre deportividad, elegancia y confort a bordo.

El Gran Turismo V8 llega como un vehículo versátil, en sustitución del antiguo California y como modelo perfecto para una conducción a cielo abierto.

Descubra la última pieza de la marca italiana en nuestros concesionarios oficiales.

Ferrari Barcelona

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

Ferrari Madrid

Avda. de Burgos, 114
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@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
alberto.pelaez@cdesalamanca.com
www.cdesalamanca.com

Ferrari Service Valencia

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

SUMARIO

Ferrari F8 Tributo: un tributo a la excelencia	06
Ferrari presenta el nuevo SFC90	18
Michael 50. Un homenaje a Schumacher	24
Monza SP2	30
Ferrari 488 Pista, coche del año	34
Ferrari Under the Skin	36
Ferrari 275 GTB	43
Mejor Cabrio en los Premios Bestcars 2019	49
Comida de Navidad en Andalucía del Club Ferrari	52
Comida de Navidad en Levante del Club Ferrari	58
Calçotada 2019	63
Test de Pretemporada de Fórmula 1	68
50 aniversario de la llegada a la Luna: ¿Alguien todavía cree que fue un fake?	78
V Aniversario de la I Vuelta al Mundo. La aldea global, un invento de hace cinco siglos	86

FERRARI CLUB ES UNA PUBLICACIÓN EDITADA POR
Ferrari Club España. Constanca, 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





Ferrari

F8TRIBUTO



un tributo a la excelencia



Ferrari F8 Tributo: *un tributo a la excelencia*

El 5 de marzo Ferrari presentó en el Salón de Ginebra la nueva berlinetta con motor central-trasero, cuyo nombre ya en sí representa la máxima expresión de este tipo de vehículo del Cavallino Rampante y, al mismo tiempo, rinde tributo al motor V8 de Ferrari más potente de todos los tiempos. Es el mismo motor galardonado como “Best Engine of the Year” durante 3 años consecutivos, en 2016, 2017 y 2018, además de premiado como el Mejor Motor de los últimos 20 años.

Con sus 720 cv y una potencia específica récord de 185 cv/l, el motor es el más prestacional jamás construido para un Ferrari no definido como serie especial, y se erige en referencia absoluta, no solo entre los motores turbo, sino para el conjunto de motopropulsores.

El motor V8 de Ferrari es sinónimo en el mundo del automóvil de deportividad y máximo placer de conducción, más aún cuando se ubica en posición central-trasera en un coche biplaza. Este tipo de

arquitectura, que ofrece un óptimo equilibrio de pesos para un comportamiento deportivo y agradable, garantiza la máxima excelencia en las berlinetas Ferrari de los últimos 40 años.

El F8 Tributo se sitúa en esta gama como el vehículo de más altas prestaciones, y al mismo tiempo de mayor disfrute. Sustituye al 488 GTB, incrementando el rendimiento y proporcionando tanto una mayor confianza en su conducción al límite como un mayor nivel de calidad de vida a bordo.



el peso en vacío respecto al 488 GTB en 40 kg, mejorando la experiencia al volante sin penalizar su confort interior.

El aprovechamiento máximo de la potencia de su extraordinario motor ha sido posible gracias a la integración en la carrocería de soluciones aerodinámicas avanzadas, derivadas tanto directamente de la experiencia adquirida en competiciones como con el 488 Pista. De este modelo, el F8 Tributo adopta distintas soluciones orientadas a la gestión térmica del motor, tales como los radiadores delanteros inclinados hacia atrás, y las tomas de aire dinámicas del motor desplazadas de los flancos a la parte lateral del spoiler.

Diseñado en el Centro Stile Ferrari, el F8 Tributo representa un puente hacia un nuevo lenguaje de diseño, siempre fuertemente orientado hacia la deportividad y funcionalidad en las prestaciones aerodinámicas.

El frontal destaca especialmente por la integración del S-Duct. Se trata de una solución ya adoptada en el 488 Pista, e introducida nuevamente aquí en función de las modificaciones realizadas en el nuevo frontal, que contribuye en un 15 % al aumento de la carga aerodinámica global respecto al 488 GTB. La adopción de nuevos faros LED delanteros horizontales más compactos, ha permitido a los técnicos en aerodinámica crear nuevas entradas de refrigeración en los frenos, que combinadas con las del exterior del parachoques mejoran el flujo de aire en todo el compartimento de la rueda, evitando así un incremento dimensional del sistema de frenado, que habría sido

Ferrari

F8 TRIBUTO

El motor tiene una potencia de 720 cv (50 cv más que el modelo al que sustituye) e incorpora, además, tanto un incremento de la eficiencia aerodinámica (+10 %) como la nueva evolución de Side Slip Angle Control (Control de ángulo de deslizamiento lateral), ahora en la versión 6.1.

Sin la más mínima sensación de turbo lag y con un sonido único y cautivador, el nuevo vehículo ofrece facilidad de conducción y disposición inmediata de su extraordinario par, gracias a la implementación de avanzadas soluciones de

dinámica del vehículo. Entre ellas, la activación por primera vez también en la posición RACE del manettino, del “Ferrari Dynamic Enhancer” (FDE+), para permitir a un cada vez mayor número de conductores exprimir al límite su conducción y superarlo con seguridad, aumentando así la eficacia en su comportamiento. El volante con aro de diámetro reducido acrecienta la sensación de deportividad, asegurando su mayor maniobrabilidad.

Además, gracias a las soluciones de aligeramiento se ha reducido

necesario por las mayores prestaciones de velocidad del vehículo.

La nueva luneta trasera esculpido en Lexan realza el compartimento motor, reinterpretando en clave moderna el elemento de diseño más distintivo del Ferrari V8 más famoso: el F40. Las ranuras ayudan a extraer el aire caliente del capó sin afectar a la eficiencia del spoiler soplado, aún más evolucionado para aumentar la carga generada en la parte trasera del vehículo. El spoiler envuelve los pilotos

traseros, bajando ópticamente el centro de gravedad del vehículo y permitiendo también el retorno del clásico doble piloto engastado en el cuerpo en el mismo color que la carrocería. Todos estos detalles recuerdan el diseño de las primeras berlinetas de 8 cilindros como, sin duda, el 308 GTB, el antepasado que inició la dinastía.

El interior del vehículo mantiene la inspiración clásica de estilo “cockpit”, característico de las berlinetas

de 8 cilindros con motor central-trasero, pero cada uno de los componentes del salpicadero, los paneles de las puertas y el túnel han sido sometidos a una actualización estilística. La nueva generación de HMI (interfaz de mando Human Machine Interface), con difusores redondos, nuevo volante y mandos, y nueva pantalla táctil de 7 pulgadas para el copiloto, mejora significativamente la satisfacción de conductor y pasajero.





L

FICHA TÉCNICA RESUMIDA

MOTOR

TIPO	V8 - 90° TURBO
CILINDRADA TOTAL	3902 Cm ³
POTENCIA MÁXIMA*	720 cv a 8.000 rev./min.
POTENCIA ESPECÍFICA	185 cv./l.
PAR MÁXIMO*	770 Nm a 3.250 rev./min.

DIMENSIONES Y PESOS

LONGITUD	4.611 MM
ANCHURA	1.979 MM
ALTURA	1.206 MM
PESO EN SECO**	1.330 KG

PRESTACIONES

0-100 KM/H	2,9 S
0-200 KM/H	7,8 S
VELOCIDAD MÁXIMA	↑ 340 KM/H

CONSUMO/EMISIONES DE CO₂

EN FASE DE HOMOLOGACIÓN

* CON GASOLINA DE 98 OCTANOS

** CON OPCIONES ADICIONALES DE REDUCCIÓN DE PESO





DINÁMICA

Las prestaciones absolutas son significativamente más avanzadas con respecto al 488 GTB, gracias al aumento de potencia, a la reducción del peso y a la mejora del coeficiente aerodinámico. Cada vez son más los conductores que se benefician de las soluciones de dinámica del vehículo que favorecen la facilidad y la confianza de la conducción al límite, como el volante con corona de diámetro reducido y el nuevo sistema Ferrari Dynamic Enhancer Plus, que se integra en el concepto SSC, ya en su versión 6.1.

En cuanto a la dinámica longitudinal, el tiempo de respuesta alcanza un

valor máximo superior al del 488 GTB, lo que se traduce en una aceleración más rápida. Siguiendo el concepto del Variable Boost Management, la aceleración es progresiva y siempre continua, alcanzando una aceleración longitudinal (Ax) un 6% más elevada que la del 488 GTB.

Para alcanzar el objetivo de aprovechamiento de las prestaciones, los ingenieros de Ferrari han trabajado en la integración de las prestaciones de motor y la aerodinámica con una nueva evolución de los sistemas de control. En la versión 6.1 en este vehículo está presente el Side Slip Control, que mejora la capacidad del

conductor de gestionar la conducción al límite haciendo que la experiencia sea más divertida. El paso de la versión 6.0 a la versión 6.1 está conectado con la ampliación del sistema de control Ferrari Dynamic Enhancer a la posición Race (FDE+).

El FDE es el control de dinámica lateral que utiliza un canal de mando conectado a la presión hidráulica del sistema de frenado. Se introdujo en el modelo 488 Pista y, en la versión FDE+, se amplía en términos de funcionalidad en el F8 Tributo. El sistema de control, operativo en condiciones de recorrido y salida en curva (pero no en frenada), se

Los ingenieros de Ferrari han trabajado en la integración de las prestaciones de motor y la aerodinámica con una nueva evolución de los sistemas de control.



ha ampliado a condiciones de baja adherencia y a la posición RACE del manettino con el objetivo nuevo y específico de aumentar la prestación.

El FDE+ está disponible, por lo tanto, en la posición RACE donde, con la misma actividad del volante, la velocidad en la salida en curva aumenta un 6% con respecto al 488 GTB, y en CT-Off donde, con la misma maniobra de sobre viraje controlada, la actividad del volante se reduce un 30% con respecto al 488 GTB. El resultado es que, con el mismo nivel de habilidad en la conducción, el conductor observa un aumento del rendimiento con

respecto a la GTB, y aumenta también la confianza en el mantenimiento del límite y la facilidad de gestión del sobre viraje prolongado.

La reducción de peso de 40 kg con respecto al 488 GTB hace que el vehículo sea más deportivo y ágil, contribuyendo significativamente al aumento de las emociones en la conducción que el conductor experimenta.

Hay que destacar que estas reducciones de peso se realizan sin mermar la comodidad a bordo, ya que se llevan a cabo en componentes del motor y de la carrocería externa. Además de los componentes del motor, otras soluciones para aligerar el peso incluyen los parachoques fabricados en plástico más liviano, el spoiler trasero de fibra de carbono y la luna de Lexan®, un material más ligero que el cristal. Otros elementos que ayudan a reducir el peso son las llantas opcionales de carbono y la batería de ion de litio.

Con el F8 Tributo, el tiempo de vuelta en Fiorano se reduce de 1 '23"0 a 1 '22.5".

El F8 Tributo integra la tecnología más avanzada, en términos de soluciones aerodinámicas, innovación y know-how de Ferrari, adquirida gracias a la participación en los campeonatos GT y Challenge, y la perfección para crear la berlinetta de serie con motor central-trasero con el más alto nivel de prestaciones accesibles para cualquier tipo de conductor.

Como resultado final, el F8 Tributo incrementa en un 10% la eficiencia aerodinámica del 488 GTB simplemente mediante el aumento de la carga aerodinámica y sin afectar a la resistencia al avance. Esto permite disfrutar al máximo de las excepcionales prestaciones que ofrece el vehículo, incluso en situaciones de alta velocidad en curvas, con un agarre más eficaz, que lo mantiene bien sujeto al asfalto, ofreciendo una experiencia de conducción apasionante que se traduce en diversión en estado puro.

Gracias a la estrecha y fructífera colaboración con el Centro Stile Ferrari, las exigentes limitaciones aerodinámicas han sido perfectamente interpretadas e integradas en el diseño del vehículo. Un ejemplo de ello lo representa el conduc-

to S-Duct situado en la parte delantera y el renovado sistema de spoiler soplado de la parte posterior, realizados por líneas limpias y decididas al mismo tiempo.

El F8 Tributo cuenta con el multipremiado motor V8 turbo Ferrari que aporta 50 CV más con respecto al modelo anterior, el 488 GTB. Para satisfacer las mayores exigencias de refrigeración y garantizar la continuidad de rendimiento en cada situación de uso, se han analizado las especificaciones de refrigeración del vehículo desde las primeras fases del desarrollo, con el objeto de optimizar la refrigeración sin que esto afecte al rendimiento aerodinámico.

El notable incremento de la potencia del motor es posible en parte gracias a la reducción de la temperatura del aire de entrada en la cámara (aproximadamente 15 grados menos que en el 488 GTB), obtenida mediante las mejoras en la gestión de los flujos de refrigeración. Este es el motivo principal por el que el rendimiento del intercooler resultó de gran importancia durante el desarrollo del proyecto. El diseño de los radiadores delanteros cambió por completo del 488

GTB al diseño testado en circuito con el 488 Challenge y que posteriormente adaptó el 488 Pista. En el F8 Tributo las masas radiantes se inclinan hacia la parte posterior con el fin de aprovechar los bajos del vehículo para la canalización del aire caliente y minimizar la interacción térmica con los flujos en el interior de los pasos de rueda.

En términos absolutos, el aumento de rendimiento térmico conseguido ha sido de un 10% neto con respecto al del 488 GTB. Gracias a esta elección de diseño, se ha limitado el aumento de la superficie radiante en solo un +7%, lo que beneficia al peso y las dimensiones del vehículo.

La significativa mejora fue posible por las modificaciones que se efectuaron en la parte trasera del vehículo al desplazar las tomas de aires dinámicas del motor de los laterales (como estaban en el 488 GTB) a ambos lados del spoiler. Al trasladar las tomas de aire de los laterales a la parte trasera también se liberó espacio para un intercooler de mayor tamaño. A su vez el conducto de toma de aire del motor también se benefició de esta decisión con una importante



AERO

reducción de su largura, mientras que la presión global alta, garantizada por el spoiler trasero, drásticamente reduce las pérdidas de las cargas fluido-dinámicas, contribuyendo por tanto a un incremento del rendimiento del motor.

Finalmente, la toma de aire del intercooler está marcada por la presencia de un auténtico perfil en forma de alerón cuya sección se ha estudiado para crear una zona de aspiración en la parte superior del transportador, que ayuda a atraer la mayor cantidad de aire hacia la masa radiante.

Se ha conseguido también una mejora adicional gracias a las opciones implementadas en la zona posterior, en el desplazamiento de la toma dinámica de aspiración del motor de los laterales (como en el 488 GTB) a los lados del spoiler. El espacio liberado ha permitido disponer de mayor hueco para el intercooler.

Esta elección también ha supuesto una ventaja para el conducto de aspiración: la amplia reducción de longitud y el elevado nivel de presión total garantizado del spoiler trasero han permitido reducir al mínimo las pérdidas de carga, lo que ha afectado de forma positiva al rendimiento del motor.

La parte delantera se distingue por la integración del S-Duct, la solución aerodinámica innovadora adaptada de la experiencia en Fórmula 1, ya adoptada en el modelo 488 Pista y que se ha revisado en función de las modificaciones aportadas a la parte frontal, que contribuye al aumento del 15% de carga aerodinámica global con respecto al modelo 488 GTB.

El conducto recoge el flujo de alta presión de la parte central del parachoques y, gracias a las secciones debidamente calibradas, lo empuja desviándolo

hacia arriba al respiradero situado en el capó. De este modo, la variación se traduce directamente en carga aerodinámica sobre el eje delantero. También la posición del respiradero está diseñada para optimizar el rendimiento del conducto, de forma que se aprovechan las aspiraciones generadas por la curvatura de la superficie, maximizando el caudal de aire que atraviesa el S-Duct.

La adopción de nuevos faros LED delanteros horizontales más compactos ha permitido a los técnicos en aerodinámica crear nuevas entradas de refrigeración de los frenos, que combinadas con las del exterior del parachoques, mejoran el flujo de aire en todo el compartimento de la rueda y evitan así un incremento del tamaño del sistema de frenado, que habría sido necesario por las mayores prestaciones de velocidad del vehículo.

En la parte trasera del vehículo, el elemento más característico es el sistema de spoiler soplado. Se patentó originalmente para el modelo 488 GTB y se modificó totalmente consiguiendo una versión más extrema para el modelo 488 Pista. El nuevo reto al que se ha hecho frente en el desarrollo del F8 Tributo ha consistido en aumentar la carga aerodinámica posterior sin penalizar la resistencia al avance, todo ello respetando las formas armoniosas de esta zona del coche.

Las secciones calibradas del spoiler soplado actúan en sinergia con las aspiraciones generadas por el spoiler para crear una deflexión de flujo hacia arriba que contribuye al 25% de aumento de la carga con respecto al 488 GTB. Al mismo tiempo, las tres aletas deflectoras situadas en el interior del soplado recomprimen de forma más eficaz el flujo hacia la estela del vehículo reduciendo la resistencia un 2% y compensando el efecto interconectado que se produce por el aumento de la carga vertical.

Los bajos del vehículo constituyen un elemento de gran importancia porque

permiten generar niveles de carga aerodinámica elevados de forma eficiente.

En el F8 Tributo, la posición de los radiadores delanteros, con una inclinación invertida distinta de la del modelo 488 GTB, aportan un beneficio en términos de refrigeración, pero, al mismo tiempo, reducen las superficies útiles de los bajos para la generación de carga. Por este motivo, ha sido necesario rediseñar la geometría de las canalizaciones para disipar el aire caliente, con la finalidad de generar en cualquier caso el nivel máximo de carga aerodinámica y, al mismo tiempo, obtener una disminución de resistencia del 5% por la interacción positiva de los flujos de salida del radiador con la rueda delantera.

La nueva disposición del sistema de refrigeración ha liberado además espacio útil en la zona de los radiadores. Este espacio ha sido aprovechado para la introducción de difusores de flujo anteriores con ángulo de rampa optimizado (derivados del 488 Challenge), que contribuyen al aumento del 15% de la carga aerodinámica con respecto al modelo 488 GTB. En la parte central de los bajos se han optimizado los nuevos

generadores de vórtice, que contribuyen al aumento del 25% de generación de carga aerodinámica.

El difusor posterior presenta una forma de "línea curva doble", que permite generar un pico de aspiración doble cerca del suelo y contribuye a la mejora del 20% en la capacidad de extracción y de generación de carga aerodinámica con respecto a la versión anterior. Las desviaciones situadas en los canales externos generan nuevos vórtices y energizan el flujo. El difusor está equipado con un sistema aerodinámico activo compuesto por tres compuertas "activas" cuya rotación de 14° determina el bloqueo completo del difusor, reduciendo significativamente en línea recta la resistencia del vehículo y, por lo tanto, permitiéndole desarrollar su máxima velocidad.

En definitiva, el aumento del coeficiente aerodinámico general en el F8 Tributo con respecto al 488 GTB se produce por las modificaciones efectuadas en el S-Duct (15%), el spoiler posterior (25%), los bajos delanteros (15%), los generadores de vórtice (25%) y el difusor posterior (20% restante).

DINAMICA





Venimos de Italia con sofás de diseños innovadores, elegantes y minimalistas.

BARCELONA
Carrer Muntaner, n° 270

 **673 667 576 - 930 095 264**

barcelona@egoitaliano.it

www.egoitaliano.com



La puesta a punto del latido humano

El nuevo Ruber Internacional de Paseo de la Habana ofrece todas las herramientas disponibles para el rendimiento competitivo del corazón y servicio de rehabilitación cardiaca.

Reentrenar un corazón tras un infarto u optimizar su rendimiento para correr un maratón. Dos servicios que están disponibles en los programas de Rehabilitación Cardiaca y en la Unidad de Cardiología Deportiva del nuevo centro médico Ruber Internacional de Paseo de la Habana de Madrid.

Los programas de rehabilitación tratan de recuperar las funciones del corazón, la capacidad física y funcional después de un acontecimiento cardiaco. Son programas de entrenamiento estructurados en varios meses de duración-normalmente dos- y ajustados al corazón de cada paciente. Constan de tres fases, la primera es la rehabilitación dentro del hospital. Como explica el cardiólogo de Ruber Internacional Paseo de la Habana, Eduardo Alegría, “al salir del hospital se recomienda completar un programa de entrenamiento estructurado-la fase 2, ofrecida por el nuevo centro de Ruber Internacional-para recuperarse al máximo tras el debilitamiento propio del infarto o tras una cirugía cardiaca. No solo física o cardiológica sino también psicológicamente”. Por otro lado, se intenta hacer una labor de reeducación para todos los pacientes que tengan malos hábitos alimenticios o tabaquismo. “Hay que pensar-indica el doctor Eduardo Alegría- que son enfermedades crónicas: cuando uno tiene un infarto tiene que cuidarse el resto de su vida”. De forma que, al finalizar estos programas, el paciente tiene que haber aprendido los suficientes conocimientos y hábitos saludables para seguir haciéndolo durante el resto de su vida. Lo que se conoce como fase 3. “Además del seguimiento cardiológico-explica el doctor- los pacientes van a contar en el centro médico Ruber Internacional Paseo de la Habana con una enfermera de rehabilitación cardiaca, que les ha atendido durante los dos meses, y que, si tienen un problema, les va a ayudar a resolverlo”.

“Antes de empezar la rehabilitación, le hacemos una prueba de esfuerzo o una ergoespirometría en la que vemos en qué situación se encuentra antes de empezar el programa. Lo que hacemos es programar el nivel de entrenamiento más o menos al 80% de ese consumo máximo de oxígeno que ha sido capaz de alcanzar”. Cada sesión dura aproximadamente hora y media, que se practican dos o tres días por semana. “Un tercero o cuarto lo dedicamos a talleres formativos, algunos son online”. Cualquier paciente cardiológico que hace rehabilitación tiene un mejor pronóstico y una menor mortalidad (en torno a un 15-20% menos) si completan estos programas. Sin embargo, solo lo realizan el 15% de los pacientes que lo necesitan. “Solo se están rehabilitando en áreas donde hay un desarrollo de estos programas muy alto o los que están más graves”.

Los programas de rehabilitación cardiaca exigen una mayor supervisión cuando se aplican en un deportista. “La gran ventaja de este programa es la seguridad que aporta a este tipo de pacientes y saber que se hace de forma escalonada y gradual después del evento cardiológico.



Los doctores Federico Gutiérrez-Larraya y Eduardo Alegría, del Centro Médico Ruber Internacional

Un paciente que ha tenido un evento cardiológico puede correr la maratón de Nueva York a futuro si está bien entrenado, pero probablemente con un rendimiento más recreacional que competitivo”, asegura Eduardo Alegría.

Correr un maratón no es algo que se prepare en dos días. Requiere meses de preparación. Tanto como para que 20 semanas o casi cuatro meses antes de participar un cardiólogo deportivo puede determinar si se está capacitado para correr o no. Esto se establece a través de una serie de chequeos deportivos donde no solo se asegura que no se sufre ningún tipo de patología sino que sirve también para la optimización de entrenamientos y mejorar así las marcas personales. El nuevo centro médico de Paseo de la Habana ofrece este servicio por medio de su Unidad de Cardiología Deportiva.

En los chequeos deportivos se realiza una exploración médica general y cardiológica en particular. Como explica el cardiólogo deportivo de Ruber Internacional Paseo de la Habana, Federico Gutiérrez-Larraya, “las exploraciones cardiológicas son muy meticulosas porque contemplan los antecedentes familiares que tenga la persona. Se hace una exploración física completa además de la exploración cardiológica dirigida, como es la auscultación pulmonar, la presión venosa...”. La valoración que se hace al deportista no solo es cardiovascular, también es osteomecánica, nutritiva o incluso psicológica. “El deporte -indica el doctor Gutiérrez-Larraya- no es solo hacer ejercicio físico, tiene un componente de estrés añadido porque es competición”. Con dos niveles a considerar: el profesional y el recreacional. Las pruebas “reina” son la exploración física junto con la historia del paciente y el electrocardiograma. Sin embargo, con esto no basta. “Hay causas de muerte súbita del deportista que son indetectables con estas pruebas. Hay que añadir alguna más; dependiendo de

la edad que tenga la persona, esa prueba suele ser el ecocardiograma”.

El ecocardiograma permite obtener, mediante ultrasonidos, una ecografía donde se ve la estructura del corazón para así estudiar su masa muscular cardiaca, cómo se contrae o cuánta sangre está bombeando. Otra de las máquinas disponibles en el centro médico de Paseo de la Habana es el registro electrocardiográfico Holter. “Hace mención a sistemas de registro que son prolongados en el tiempo, habitualmente 24 horas, que se utilizan en distintas disciplinas médicas. En el caso cardiológico tenemos dos tipos de registros prolongados Holter. Uno es el que registra la actividad eléctrica y otro posible es el que registra la tensión arterial”. Este registro puede prolongarse durante más tiempo si se necesita por la historia del paciente. “Como sistemas de registro estilo camiseta, con unos electrodos permite registrar la actividad del deportista durante todo un mes”.

A su vez, también son necesarias pruebas que no solo evalúen la situación del paciente en reposo, sino que también comprueben su situación cardiovascular durante el esfuerzo. Lo que se conoce como ergometría. “Hay que buscar pruebas que reproduzcan la actividad que hace el deportista lo máximo posible y que se adapten a las características de cada uno: si es invidente, si es un fondista que quiere correr una maratón, etc.”

Un paso más allá es averiguar cuál es el consumo de oxígeno que tiene una persona al realizar ejercicio. Esto es la ergoespirometría. “Con estas pruebas-asevera el doctor Federico Gutiérrez-Larraya- podemos determinar cuál es la capacidad de las personas (su cilindrada o consumo máximo de oxígeno), y cuáles son los umbrales a los que puede llegar para así optimizarlos”.





Ferrari *presenta el nuevo* **SF90**

EL NUEVO MONOPLAZA DE F1 PARA LA TEMPORADA 2019





"Todos somos muy conscientes de la enorme responsabilidad que nuestra gloriosa historia conlleva"



Louis Camilleri, director ejecutivo de Ferrari, pronunciaba en su discurso durante la presentación oficial del Ferrari SF90, que el principal objetivo de la Scuderia Ferrari para la temporada 2019 de Fórmula 1, no es otro que el Título Mundial.

E amilleri aprovechaba la ocasión para agradecer el trabajo de Kimi Raikkonen y Maurizio Arrivabene, al mismo tiempo que expresaba su total convicción de que Mattia Binotto es el líder que la Scuderia necesita para regresar a lo más alto de la categoría reina del automovilismo. "El coche que presentaremos hoy es fruto de la combinación del talento de todos los trabajadores de Ferrari. Este es un año importante, pues celebramos nuestro 90 aniversario.

La Scuderia Ferrari nació en Módena en 1929. Es un hito importante. Seguimos inspirados y guiados por la visión de Enzo Ferrari, nuestro fundador".

"Todos somos muy conscientes de la enorme responsabilidad que nuestra gloriosa historia conlleva. Entendemos que, como equipo, cargamos con el orgullo de una nación entera, de millones de aficionados en todo el mundo. Es una responsabilidad que aceptamos, con confianza en la capacidad de los hombres y mujeres que trabajan duro para cumplir con nuestro objetivo, con todo el respeto de nuestros competidores en la Fórmula 1".

"La temporada pasada fue nuestro mejor año en la última década, pero nos quedamos cortos en nuestros objetivos. Un golpe así no es fácil de encajar, pero os puedo asegurar que miramos adelante con compromiso y determinación. Me gustaría aprovechar esta oportunidad para agradecer la contribución de dos personas clave que nos dejaron al final del año pasado: Kimi Raikkonen y Maurizio Arrivabene. Siempre formarán parte de la familia Ferrari".

"Ahora emprendemos un nuevo y emocionante capítulo en nuestra historia liderados por Mattia Binotto. Mattia ha estado con Ferrari un cuarto de siglo. Su carrera estelar en ese periodo es una demostración clara de sus excepcionales habilidades, de sus cualidades de liderazgo. Conoce la

Scuderia y es un jugador de equipo. Es decisivo, talentoso y está determinado a marcar la diferencia a todos los niveles. Confío en que liderará la Scuderia hasta nuevas cotas".

"También tenemos el privilegio de contar con dos pilotos extraordinarios. Pese a sus cuatro campeonatos del mundo, Sebastian Vettel sigue tan hambriento de victoria como siempre. Sé que está totalmente consagrado a cumplir la que es su y nuestra ambición. Sabe que todo el equipo le dará su apoyo. A su lado estará Charles Leclerc. Todos estamos muy entusiasmados por tenerlo a bordo. Su talento, su capacidad para correr, fue evidente la temporada pasada. Estamos seguros de que le esperan grandes cosas en el futuro".

"Me gustaría subrayar que Mattia, Sebastian y Charles, aunque cargarán con la responsabilidad de ser los que darán la cara, cuentan detrás con una gran maquinaria formada por hombres y mujeres que conforman una cadena, que comparten la pasión que hace que Ferrari sea tan única. Cuentan con nuestro apoyo. Estarán seguros de que, pese a la presión, prevalecerá la serenidad en el ambiente en el equipo, de arriba abajo, pues es una condición importante para que florezcan la claridad y la transparencia. Los tifosi nos apoyan y su lealtad nos inspira para hacerlo cada vez mejor. Queremos que estén orgullosos de nosotros, pues no se merecen menos".

Finalizadas las palabras de Louis Camilleri, aparecía desde abajo del escenario el nuevo Ferrari SF90, un monoplaza con un novedoso color rojo mate, en el que el negro ha cobrado protagonismo, pero de aspecto algo continuista que pule los defectos del SF71-H y que incorpora una nueva Unidad de Potencia de nuevo diseño y construcción, que intenta aunar una mayor potencia con una mayor fiabilidad. Por lo poco que hemos podido apreciar a primera vista, los escapes, al igual que los vistos anteriormente en el Haas y el Alfa Romeo, están montados en columna, con los dos escapes pequeños situados encima del mayor, uno encima del otro, a diferencia del año pasado en que los escapes pequeños se situaban a los lados del escape principal.

El detalle novedoso que más nos ha llamado la atención es el diseño del alerón delantero, cuyos aletines escalonados tienen una caída negativa hacia los lados. En el prototipo de Alfa Romeo que vimos rodar este jueves en Fiorano, con Kimi Raikkonen al volante, ya apreciamos esta circunstancia también en este monoplaza, lo que nos hace pensar que este apartado aerodinámico ha sido muy estudiado por ambas marcas durante el invierno, con el fin de contrarrestar la pérdida de carga aerodinámica que obliga el nuevo reglamento para mejorar los adelantamientos.





Y para terminar esta primera toma de contacto con el nuevo monoplaza de Maranello, destacar el aumento del Rac del coche, a imagen y semejanza del Red Bull, o lo que es lo mismo, la caída del monoplaza hacia adelante, con la parte posterior más elevada que la vista en el coche del año pasado, todo con vistas a aumentar la carga aerodinámica. Y destacar también la cintura de la parte trasera del coche, que creemos más estrecha incluso que la de Mercedes.



#essereFerrari





VIVIENDAS EXCLUSIVAS Y PERSONALIZADAS



EL MEJOR SERVICIO QUE PUEDES
IMAGINAR

TU PIDES Y NOSOTROS LO HACEMOS

WWW.TRAZODECORACION.COM

91 022 82 15

INFO@TRAZODECORACION.COM

Diseñamos, Construimos y Decoramos



Museo Ferrari
MARANELLO

POTENZA
BRIDGESTONE

dafo



MICHAEL

50

un homenaje a Schumacher



Multitud de aficionados y representantes del Club Scuderia Ferrari en toda Europa se encontraron en el Museo Ferrari para la inauguración en enero de la exposición **"Michael 50"** con motivo del cumpleaños del campeón.

El homenaje de Maranello a Michael Schumacher por su 50 cumpleaños se concretó en un espectáculo especial sobre su extraordinaria carrera y sus registros inigualables en la historia de la F1: 7 títulos mundiales, 91 victorias, 155 podios.

El Salón de las Victorias exhibió algunos de los monoplazas más importantes de Ferrari entre los que se encuentran los que condujo en sus once años con la escudería. Desde el

F310 de 1996, con el que Schumacher ganó tres GP en su primera temporada con el Cavallino, hasta el F399 que permitió abrir en 1999 un ciclo ganador excepcional con la conquista del título de Constructores. La F1-2000 de la legendaria "Alba Rossa" también está presente, cuando Michael volvió a conquistar el título mundial 21 años después de Jody Scheckter. No podían perderse el F2002 y el F2004, los autos récord y el 248 F1 de 2006, con el que conquistó

su última victoria en China, el número 72 con Ferrari.

Los aficionados también tuvieron la oportunidad de descubrir un lado menos conocido de Schumacher, el lado del desarrollador. Después de abandonar la Fórmula 1, de hecho, el campeón de Kerpen permaneció en Ferrari no solo para ayudar a la escudería sino también para contribuir al desarrollo de algunos coches de carretera, como el 430 Scuderia de 2007 y el Ferrari California de 2008.





The Robin Hood Inn

PUB • RESTAURANTE



The Robin Hood Inn, el ambiente ideal para un encuentro con amigos o una reunión familiar. En una terraza típicamente andaluza, donde juegan un papel fundamental, la vegetación con sus olivos centenarios, el agua, la luz, ofrece variedad de almuerzos y cenas, zona chillout, y música en directo. Punto de encuentro de jugadores de golf por la cercanía de campos y hoteles en la zona. En el interior se disfruta de un acogedor salón y una zona de juegos, billar, fútbol... Podemos destacar la amplia carta en ensaladas y entrantes, platos de carne y pescado y una interesante carta para niños. **Disfruten del SUNDAY ROAST servido todos los domingos de 13.00h a 23.00h.** Especializados en eventos deportivos y fiestas privadas, presupuesto a medida. Todo el equipo de The Robin Hood Inn está para atenderles y hacer que disfruten de unos momentos inolvidables.

*At The Robin Hood Inn, you can find the ideal ambience to get together with friends and family. On a typical Andalusian terrace, the restaurant offers a varied menu for lunch and dinner, a chillout area and live music. A meeting point for golf players because of its closeness to golf courses and hotels of the area. Inside you will enjoy a welcoming lounge and an area dedicated to games, billiards, table football... You will also find centenarian olive trees, water and lighting which make our terrace special. Within our gastronomy offer we wish to highlight our variety of salads, starters, special meat and fish dishes and an interesting menu for children. **Enjoy our SUNDAY ROAST served every Sunday from 13.00h to 23.00h.** Specializing in sporting and private events. Tailor made budget. The Robin Hood Inn team are here to serve you and to ensure that your visit is unforgettable.*





Un Palacio de ensueño

En Asturias, al norte de España, entre el mar y la montaña, rodeado de naturaleza salvaje, se halla este palacio del siglo XVI. Un lugar en el que se respira paz y naturaleza, con espectaculares vistas a la Sierra del Suevo, Picos de Europa y Mar Cantábrico.

**Reserve con el Código: FERRARILUCES
y obtendrá condiciones especiales.**

Puede realizar su reserva:

reservas@palaciodeluces.com | Tel.: +34 985 85 00 80

<http://palaciodeluces.com/>

MONZA SP2





máquina versus hombre



*Crea
una conexión
totalmente
simbiótica entre
el hombre y el
automóvil.*



El SP2 de Ferrari Monza fue nombrado el superdeportivo más bello de 2018 por un panel de jueces expertos en el 34º Festival Internacional de Automóviles de París.

El prestigioso premio se entregó en una ceremonia en el Hotel National des Invalides de la ciudad a la que asistieron más de 600 invitados, incluidos muchos destacados exponentes del mundo del automóvil y el periodismo.

El Ferrari Monza SP2, junto con el Ferrari Monza SP1, es el precursor del nuevo concepto Icona inspirado en los coches de competición Ferrari más evocadores de los años cincuenta. El Monza SP2 es la reinterpretación moderna de un estilo gloriosamente atemporal combinado con componentes tecnológicamente avanzados y el mayor rendimiento

posible gracias a la investigación e innovación continua de la marca.

Los diseñadores del Centro de Estilo Ferrari crearon un diseño tan puro y de formas tan elegantemente minimalistas, que podrían describirse con un solo trazo de lápiz. El estilo de los vehículos de pista Ferrari más recientes se decanta por líneas excepcionalmente limpias.

Nunca antes un coche ha poseído un poder narrativo tan claro: este es un modelo que nace para ofrecer placer de conducción y diversión al volante. Una experiencia que crea una conexión totalmente simbiótica entre el hombre y el automóvil.



MONZA SP2

Ferrari **488 PISTA**

Nominado al auto deportivo del año de la revista MotorSport

El Ferrari 488 Pista continúa acumulando importantes reconocimientos internacionales con el nombramiento de "Sportive de l'année" por la principal revista francesa de automóviles, MotorSport.

En una confrontación con otros 11 autos deportivos internacionales en la pista de Magny-Cours y en las carreteras circundantes, el Pista 488 estableció el tiempo de vuelta más rápido de la revista para un auto de producción en el evocador 4.4 km del circuito de F1 GP en solo

1 '44 .90 ", más de dos segundos más rápido que su récord anterior.

La revista elogió al Pista 488 por "noquear al jurado - y a los competidores - gracias a su rendimiento, agarre lateral, su combinación ganadora de motor y caja de cambios, y los controles electrónicos de la dinámica del vehículo ... Además de eso, también sabe cómo ser muy juguetón. El Ferrari Pista 488 es una concentración de todos los criterios buscados por cualquier amante de las sensaciones fuertes en las cuatro ruedas".

El 488 Pista es una concentración de todos los criterios buscados por cualquier amante de las sensaciones fuertes



Noqueó al jurado - y a los competidores - gracias a su rendimiento, agarre lateral, su combinación ganadora de motor y caja de cambios

Sueño con un Palacio

El Hotel Palacio de Villapanés es una casa Palacio del S. XVIII en el Centro de Sevilla
con un gran valor histórico y patrimonial y un servicio de lujo y atención al detalle



 PALACIO
VILLAPANÉS
SEVILLA*****

Reserve con el Código: FERRARIPALACIO
y obtendrá condiciones especiales

Santiago, 31. 41003 Sevilla · Reservas: 954 502 063 · info@palaciodevillapanes.com · www.palaciodevillapanes.com

躍馬激情
Ferrari
UNDER
THE SKIN

法拉利的
的形態
THE FORM OF
FERRARI

DISEÑO EN MARANELLO
DURANTE LAS ÚLTIMAS SIETE DÉCADAS

法拉利的
形态

THE FORM OF
A FERRARI

FERRARI UNDER THE SKIN

La exposición **UNDER THE SKIN** de Ferrari llega a Asia por primera vez, con un espectacular escaparate del 488 Pista Spider en Macao.

La exposición "Under the Skin" se inició para recordar la evolución continua de la innovación y el diseño en Maranello durante las últimas siete décadas, mientras se rendía homenaje al 120 aniversario de Enzo Ferrari. Dividida en seis zonas distintas, la exposición cuenta los desarrollos de ingeniería innovadores y creativos de Ferrari a lo largo de los años a través de una serie de autos excepcionales, comenzando con el 125 S, el primer auto de producción

de la marca. Los dibujos técnicos de los archivos históricos del Cavallino Rampante junto a los motores en exhibición, revelan el proceso de diseño en evolución de la línea de productos de las marcas en todas las épocas, echando una mirada sin precedentes sobre el trabajo de ingeniería oculto detrás de su belleza exterior.

Algunas de las exhibiciones excepcionales que presentan en Macao son: más de 10 autos clásicos y más de 100 artefactos

originales de la rica historia de la marca icónica, muchos de los cuales están abiertos al público por primera vez en Asia. Entre los puntos destacados se encuentra una réplica exacta del primer Ferrari construido en 1947, el automóvil ganador de la Fórmula 1 en el 2000 conducido por Michael Schumacher, así como una selección de élite de autos de carreras clásicos como Ferrari F40, 288 GTO y 365 GTB / 4 Daytona que tienen un lugar especial en la gloriosa historia de Ferrari.



FERRARI UNDER THE SKIN



FERRARI UNDER THE SKIN

FERRARI EN CHINA

La marca Ferrari simboliza exclusividad, innovación, rendimiento deportivo de vanguardia y diseño italiano. Su historia y la imagen que disfrutan sus autos están estrechamente relacionadas con su equipo de carreras de Fórmula 1, Scuderia Ferrari, el equipo más exitoso en la historia de Fórmula 1. Desde el año inaugural de la Fórmula 1 en 1950 hasta el presente, Scuderia Ferrari ha ganado 236 carreras de Grandes Premios, 16 títulos de Constructor World y 15 títulos de Drivers World, incluyendo el título de Constructor World en 2008.

En 1992, Ferrari recibió su primer pedido de Ferrari 348TS de un cliente en China continental. El superdeportivo se entregó en 1993 y nació una nueva generación de entusiastas de Ferrari. Para satisfacer las necesidades de estos nuevos apasionados, la primera sala de exhibición de Ferrari en China continental se inauguró en Beijing en febrero de 1994, estableciendo un nuevo estándar para las ventas de lujo y los servicios postventa en China.

Con el establecimiento de Ferrari Greater China en agosto de 2004, Ferrari había entrado de forma integral en el

mercado chino. En la actualidad, Ferrari China desempeña un papel central en el mercado de Ferrari Asia-Pacífico y mantiene una posición central en la estrategia global de Ferrari. Desde su llegada al país asiático, la presencia del distribuidor de Ferrari se ha expandido rápidamente con el desarrollo de una red nacional altamente calificada. Hasta la fecha, Ferrari ha establecido una red de ventas y servicios en 19 ciudades principales para ofrecer nuevos modelos y para brindar excelentes servicios a los clientes de Ferrari a través de una red de servicio postventa de alta calidad.





ABORIGEN
cocina de archipiélago

Galardonado como el mejor proyecto de restauración del año por los premios Qué Bueno Canarias 2019, el chef Marcos Tavío propone un viaje gastronómico arraigado a la cultura e historia del Archipiélago y vinculado a su tierra y al producto local.



Iberostar Grand Mencey
C/ Dr. Jose Naveiras, 38 | 38004 | Santa Cruz de Tenerife
Reservas al +34 689 355 781

aborigenrestaurante.com

43

“Últimamente el mercado de los coches clásicos sigue bastante animado, y muy especialmente en lo que se refiere a Ferrari”



Fede García [Redacción de Noticias]
Fuente: Gooding & Co - © 2018

Ferrari 275 GTB

El primer prototipo del Ferrari 275 GTB, a subasta
Con un precio de salida de entre 5 y 7 millones de euros



Últimamente el mercado de los coches clásicos sigue bastante animado, y muy especialmente en lo que se refiere a Ferrari, con noticias constantes de subastas millonarias, en las que algún modelo de Ferrari emblemático es el protagonista. Entre los Ferrari más especiales y codiciados se encuentran los propios prototipos o mulas de prueba de Maranello, utilizados para el desarrollo de los modelos de calle, como es el caso del Ferrari 275 GTB prototipo de 1964, que salió a subasta con un pre-

cio de salida que se sitúa entre los 5 y 7 millones de euros.

Esta unidad en concreto es el chasis #06003, mula de desarrollo y participante del Rally de Monte Carlo de 1966, que salió a subasta en enero (18-19 de Enero de 2019) en Scottsdale, Arizona (EE.UU), de la mano de la casa de subastas Gooding & Co.

El 275 GTB disponía de una carrocería diseñada por Pininfarina y fabricada por el Stabilimento Scaglietti de Modena, empresa encargada

de montar todas las carrocerías de Ferrari, y que unos años más tarde, acabaría siendo adquirida por Ferrari para incluirla dentro de su cadena de producción. El 275 GTB montaba un motor V12 Colombo "tipo 213" de 3.3 litros, evolución más grande y potente de los anteriores doce cilindros de la casa. También fue el primer Ferrari de calle en recurrir a soluciones como la caja de cambios en disposición transaxle, suspensión trasera independiente o llantas de aleación.

Ferrari 275 GTB



El chasis #06003 fue el primer ejemplar fabricado de este modelo y sirvió como prototipo y mula de pruebas para el desarrollo continuado del 275 GTB. Nació como "morro corto" (short-nose) y originalmente se pintó de Giallo Prototipo (amarillo Prototipo) con tapicería de color negro, aunque en algún momento fue repintado en color rojo Córdoba y también fue convertido a "morro largo" (long-nose), variante que se estandarizó una vez fabricadas unas 250 unidades del modelo.

Por entonces las pruebas en circuito no eran tan habituales, y de hecho Ferrari no contaba siquiera con su pista de Fiorano, que construyó en 1972 para la puesta a punto de sus

deportivos. El jefe de competición de Ferrari, Eugenio Dragoni, quiso probar el coche en competición, como coche de rally con apoyo de fábrica, una vez el modelo pasó a manos privadas, en 1965.

A partir de aquí, el coche recibió equipamiento específico como luces auxiliares, un diferencial tarado al 75% o un capó modificado en el que figuraban dos evacuadores de aire encarados hacia atrás, entre otras cosas, para ser inscrito en el Rally Monte Carlo de 1966 por la Scuderia Sant'Ambroeus, con el dorsal 43 y con el piloto Giorgio Pianta al volante y Roberto Lippi, probador de Ferrari, como copiloto. Eso sí, problemas mecánicos les obligaron a abandonar.

A lo largo de los años este Ferrari 275 GTB Prototipo cambió de manos en diversas ocasiones durmiendo en garajes de Italia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Suecia, etc..., y no fue hasta 1994 cuando el coche fue a parar al garaje de su actual dueño, poseedor de una de las mayores colecciones privadas de modelos Ferrari y quien ahora lo pone a la venta.

Según la casa de subastas, este ejemplar del 275 GTB lleva 25 años sin ser mostrado al público en ningún evento, exhibición o concentración, y jamás ha participado en concursos de elegancia de primer nivel como Pebble Beach o Villa d'Este, por lo que es una rara pieza poco conocida por su falta de apariciones en público.

43



Donde la belleza del lugar inspira al corazón

Picture taken at Dinarobin Beachcomber Golf Resort & Spa



BEACHCOMBER

RESORTS & HOTELS

The Art of Beautiful

ISLA MAURICIO

EMPIEZA A DISFRUTAR DE TUS MEJORES MOMENTOS EN WWW.BEACHCOMBER.COM

Del inspirador azul del Mediterráneo...

Admirar la belleza de la Costa Brava navegando por sus calas secretas, renovarse con un masaje de sales marinas, degustar la auténtica gastronomía ampurdanesa en Aurum, descansar en una lujosa habitación con vistas al mar. En Cala del Pi, el lujo vibra a ritmo mediterráneo.



HOTEL
CALA DEL PI
PREMIUM



Hotel Cala del Pi Premium





Hotel La Caminera Club de Campo



... a la esencia de La Mancha contemporánea.

Practicar golf en un paraje infinito de La Mancha, saborear fusión gastronómica con Estrella Michelin en Retama, sucumbir a una experiencia sensorial con los tratamientos con aceite de oliva de Elaiwa Spa, descubrir la fauna y flora autóctonas en un coto exclusivo. En La Caminera la autenticidad abre la puerta a las mejores historias.


HOTEL
LA CAMINERA
CLUB DE CAMPO

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

PUB-RESTAURANTE-CHILLOUT

De Casa a Casa / From Home to Home



The Robin Hood Inn



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

Ferrari se alza con el premio al Mejor Cabrio en los Premios Bestcars 2019

EL FERRARI PORTOFINO ELEGIDO MEJOR CABRIO POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO EN LOS BESTCARS



Ferrari ha recibido el premio Mejor Cabrio 2019 para el Ferrari Portofino, su más reciente GT con motor V8, durante la celebración de los Premios Bestcars 2019 que se realizó en Madrid en el Santiago Bernabeu.

Este es el segundo año consecutivo que el Cavallino Rampante recibe este prestigioso premio. El pasado 2018 Ferrari consiguió el mismo galardón al Mejor Cabrio con el Ferrari Portofino, que repite como vencedor.

El Ferrari Portofino es un elegante y versátil descapotable con techo duro que combina unas prestaciones extraordinarias con un amplio maletero. Su diseño impresionó al panel de jurados internacionales que manifestaron: “Representando un impresionante avance evolutivo, el Ferrari Portofino fascina con su lenguaje de diseño apasionante.

La integración de un techo rígido retráctil aporta una óptima

solución. Su evocadora elegancia resalta, aún más, gracias a su absoluta calidad de materiales y acabado. El Ferrari Portofino materializa la apuesta por la innovación orientada al futuro.”

Durante la ceremonia de entrega que tuvo lugar en el Estadio Santiago Bernabeu de Madrid, los usuarios de las revistas Automovil, Autopista, Coche Actual y Autovia eligieron al Ferrari Portofino como el Mejor Cabrio del año.

“El Ferrari Portofino materializa la apuesta por la innovación orientada al futuro.”





TESO LA MONJA

FRUTO DE NUESTRAS CEPAS CENTENARIAS



www.sierracantabria.com • info@sierracantabria.com • Telf.: 0034 945 600 590



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



Club

www.ferrariclubespana.com



1 diciembre 2018

COMIDA DE NAVIDAD DEL CLUB
en Andalucía



La comida de Navidad de nuestro Club en Andalucía, se celebró el día 1 de Diciembre y en esta ocasión quisimos aportar nuestro granito de arena por una buena causa, por lo que después de concentrarnos por la mañana en el Restaurante “Mamma Elena” de Estepona, salimos en convoy hasta el centro de la ciudad, para organizar en colaboración con el Ayuntamiento de Estepona, unas vueltas de “Copiloto” en los Ferrari, en que las personas que lo deseaban abonaban 10 euros para ir de copiloto en los Ferrari de nuestros socios, para recaudar fondos para la campaña “Ningún Niño sin Juguetes”.

Finalizadas las vueltas, nos desplazamos hasta el Restaurante “The Robin Hood Inn” en la Urbanización Benamara, donde disfrutamos de una fantástica comida amenizada por un grupo de música cubana, en donde tampoco faltó algo de flamenco.





Club

www.ferrariclubespana.com



En total se recaudaron unos 4000 euros, fruto de las contribuciones de los participantes, y las donaciones efectuadas por el Concesionario Oficial de Ferrari de Málaga, C. de Salamanca, el Restaurante Robin Hood Inn, y de un propietario de Ferrari que quiso mantenerse en el anonimato.

Queremos dar las gracias a los propietarios de los Ferrari, que estuvieron durante algunas horas dando vueltas a los participantes con sus coches, de forma totalmente desinteresada, con el único afán de colaborar para esta causa solidaria.





COMIDA DE NAVIDAD DEL CLUB EN *Andalucía*

“ For me, Sierra Cantabria CVC, is tradition combined with vineyard authenticity”

MARCOS EGUREN



www.sierracantabria.com • info@sierracantabria.com • Telf.: 0034 945 600 590

Disfrute del auténtico Hotel de Lujo *de la Costa Brava*

El único **Hotel Resort 5 Estrellas Gran Lujo** en Catalunya está situado en S'Agaró, el corazón de la Costa Brava, en una pequeña península entre dos bahías, cada una con una playa de fina arena


THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD®

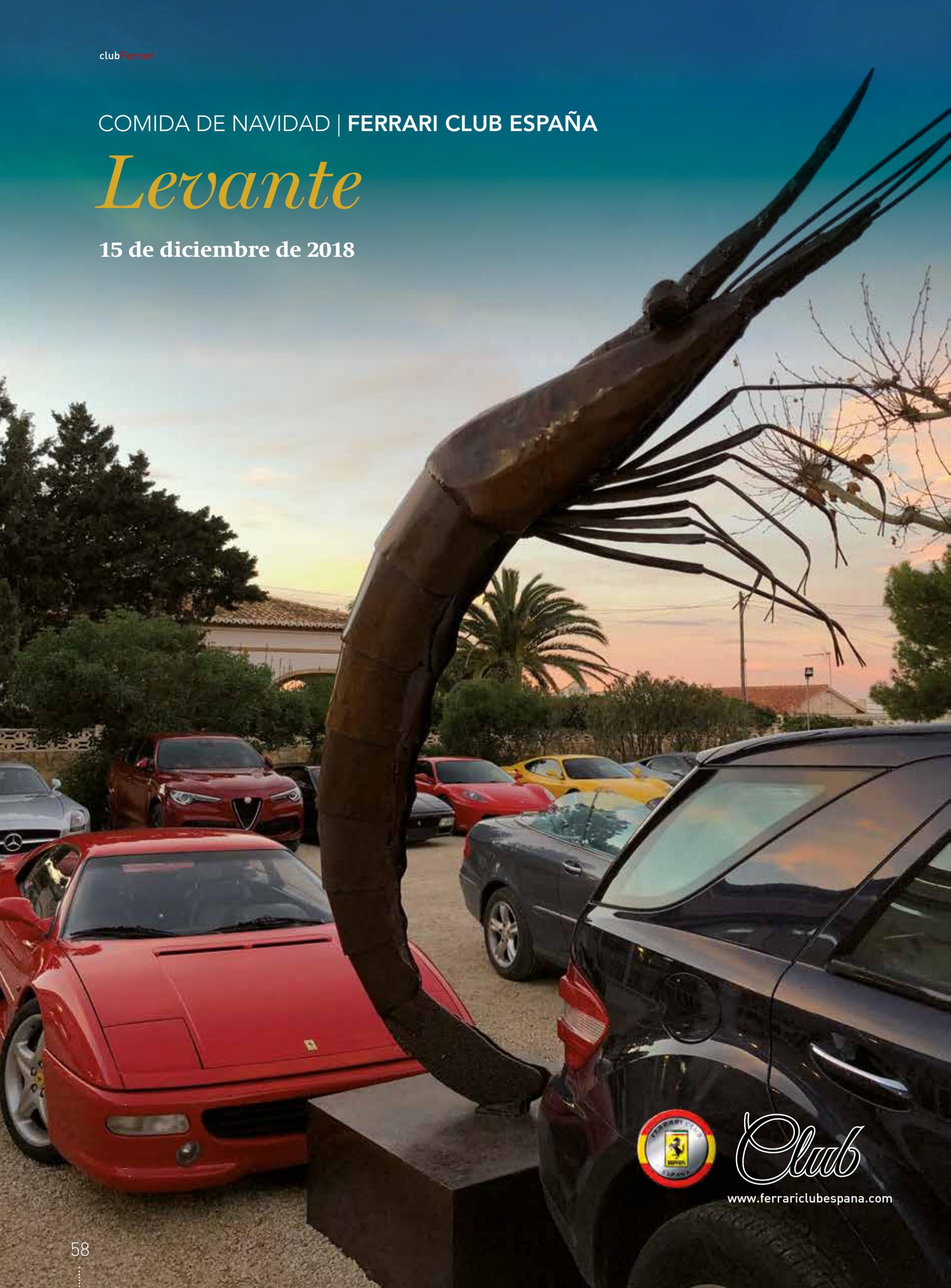

Hostal de La Gavina
***** GL
S'AGARÓ

Información y reservas 972 321 100
Plaça Roserar s/n
17248 S'Agaró (Costa Brava), Girona, España
 @HostalLaGavina
 Hostal de La Gavina S'Agaró 5 GL
 hostallagavina_sagaro
www.lagavina.com

COMIDA DE NAVIDAD | FERRARI CLUB ESPAÑA

Levante

15 de diciembre de 2018



Club

www.ferrariclubespana.com



Club

www.ferrariclubespana.com





Por primera vez a lo largo de la historia de nuestro Club, las comidas o cenas de Navidad se descentralizaron esta vez, permitiendo a los socios participar de un agradable encuentro con los propietarios de Ferrari de su zona, sin la necesidad de desplazarse en trayectos de gran kilometraje. Así en 2018, además de las celebraciones de Madrid, Barcelona y Marbella, se organizó una pensada para los socios de la zona de Levante, con un éxito de participación notable.

El encuentro tuvo lugar a las 12 del mediodía en el Hotel Villa Gadea en Altea. Allí tomamos un pequeño aperitivo disfrutando de sus magníficas terrazas, mientras iban llegando todos los participantes al volante de sus Ferrari.

Sobre las 13h salimos hacia el Restaurante El Faralló de Denia, completando una ruta de unos 45 minutos que nos permitió disfrutar de la conducción de nuestros cavallinos. Una vez allí nos unimos a los Socios que vinieron directamente desde sus localidades de origen, aparcando todos juntos

nuestros coches en el parking del restaurante.

Disfrutando de un ambiente magnífico, nos sirvieron unos entrantes compuestos por salazones variados, almejas, calamares, y como no, las célebres gambas de Denia, como previo a una espectacular paella de la casa, que colmó gratamente nuestras expectativas.

Finalizada la larga sobremesa, nos reunimos en el jardín del Restaurante para hacernos una foto de grupo de recuerdo, volviendo cada uno a sus lugares de origen, no sin antes desearnos unas Felices Pascuas.



COMIDA DE NAVIDAD | FERRARI CLUB ESPAÑA *Levante*





17 de Febrero de 2019

Texto: Fede García - Fotos: Roger Bonada, y la colaboración de Paco Pepe, Joan Ferret y Josep Rodríguez



Club

www.ferrariclubespana.com

MONTBLANC | CALÇOTADA 2019

MONTBLANC | CALÇOTADA 2019



El primer evento del año no podía ser otro que la celebración de la ya clásica Calçotada, que como cada temporada celebra el Club, como pistoletazo de salida a las actividades que pondrán a disposición de nuestros socios, una amplia selección de concentraciones y eventos que celebraremos a lo largo de 2019.

Así la jornada daba comienzo un poco más tarde de las 10 de la mañana, con la llegada de los participantes a Montblanc, reuniéndonos en la Plaza Sant Francesc, al pie de la Muralla. Allí una guía nos recibió y nos acompañó para realizar una visita a la célebre Muralla de la ciudad medieval y a los edificios colindantes.

Concluida la visita salimos de Montblanc en convoy con los Ferrari, para hacer una ruta por las carreteras de las comarcas del Alt Camp y la Conca de Barbera, hasta llegar al Restaurant “Cal Ganxo” en Masmolets, un pequeño pueblo rodeado de campos, viñedos y montañas, donde degustaríamos la Calçotada.

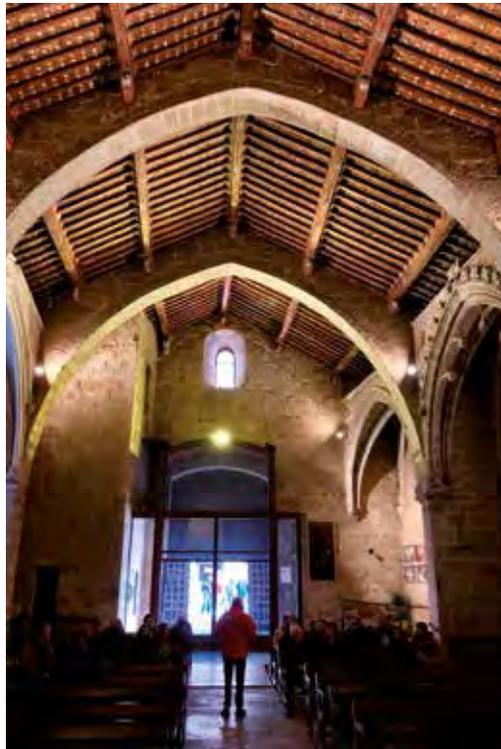
Después de estacionar nuestros Ferrari rodeados de almendros, pudimos ver la preparación y el asado de los “calçots” que más tarde nos servirían. El Restaurant, situado en una antigua casa solariega del S.XVIII de estilo mediterráneo, conserva en cada rincón, los detalles,

la personalidad y la historia de aquella época que lo hacen muy acogedor.

No hace falta explicar el gran ambiente que reinó en todo momento durante el almuerzo, apreciado por los socios asiduos a este evento que repiten cada año, y que a los que vinieron por primera vez, repetirán seguramente el año que viene.

Concluida la comida, los participantes regresaron a sus distintos puntos de origen al volante de sus Cavallino, no sin despedirse hasta el próximo encuentro del Club.





Club

www.ferrariclubespana.com



“ Sierra Cantabria Mágico has qualities that make it very attractive and captivating”


MARCOS EGUREN



www.sierracantabria.com • info@sierracantabria.com • Telf.: 0034 945 600 590



A toda velocidad hacia su nuevo hogar:
www.evalencia.com

Entre en el exclusivo mundo de Engel & Völkers en el cual se sentirá como en casa con la inmobiliaria premium N°1 de Europa. Descubra las mejores propuestas residenciales con nuestra amplia cartera de propiedades localizadas en los mejores enclaves del Levante.

¡Forme parte del sueño Mediterráneo!

Engel & Völkers Valencia
Luis Vives, 6, puerta 4 • Tel.: 96 351 78 97
Valencia@engelvoelkers.com • www.evvalencia.com


ENGEL & VÖLKERS

28 DE FEBRERO DE 2019

Test de Pretemporada de Fórmula 1

CIRCUIT DE BARCELONA - CATALUNYA



Texto: Fede García - Fotos: Andreu Artes



Club

www.ferrariclubespana.com



TEST DE PRETEMPORADA | FÓRMULA 1





Con motivo de la celebración de la pretemporada de Fórmula 1 en el Circuit de Barcelona-Catalunya, el Ferrari Club España organizó un año más, una visita el pasado 28 de Febrero, para asistir a la penúltima jornada de test colectivos y así poder ver de cerca las evoluciones de la Scuderia Ferrari con su nuevo monoplaza SF90 y a su nuevo piloto Charles Leclerc, dos semanas antes del inicio de la temporada en Melbourne.

Cómodamente instalados en un "Pis Box", en el que se sirvió el desayuno y aperitivos durante toda la jornada, los socios pudimos ver el paso de los monoplazas por el pit lane, así como los trabajos en pista desde un lugar privilegiado, gracias a su magnífica ubicación justo por encima de los boxes.

En turnos y en grupos reducidos, Mauro Apicella, el enlace entre la Scuderia Ferrari y nosotros, nos acompañó hasta el Paddock para poder acceder hasta el pit lane de la Scuderia, donde pudimos ver las entradas y salidas de Charles Leclerc con su Ferrari, inmerso en una simulación completa de carrera, que le llevaría al finalizar la jornada al frente de la tabla de clasificación, con un espectacular crono de 1'16"32, que se convertiría en el nuevo récord del circuito,



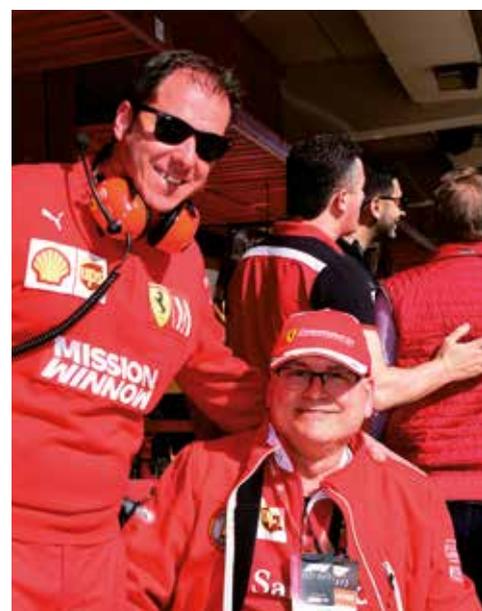
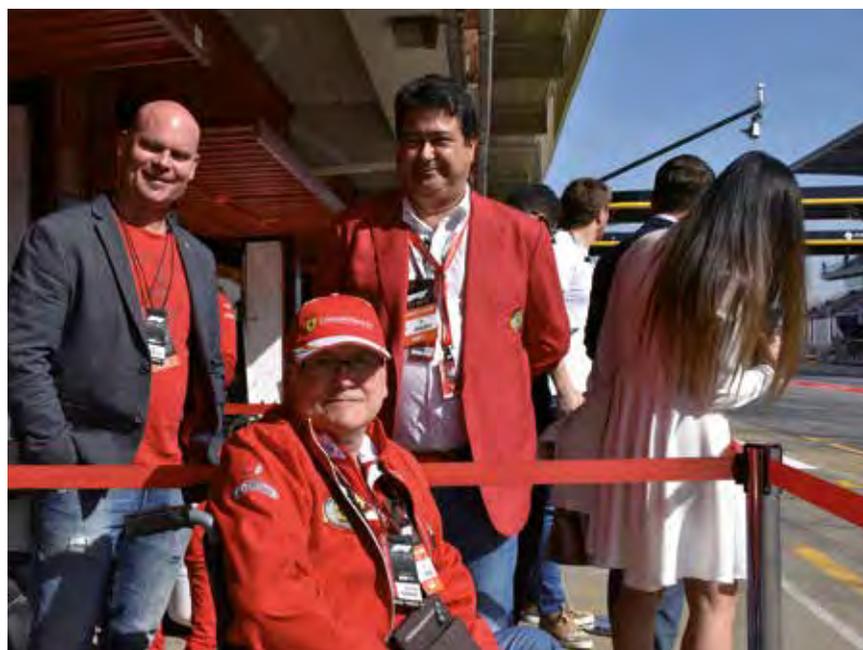
Club

www.ferrariclubespana.com

quedando a tan sólo cinco centésimas de la Pole Position del GP de España de 2018.

Paralelamente desde nuestro "PisBox", se organizaron tours a bordo de microbuses, que permitieron a los socios recorrer todo el trazado del Circuit por las calles de servicio, para ver de cerca las evoluciones de los monoplazas. Hacia el mediodía y aprovechando la parada obligatoria de los pilotos para comer, pudimos bajar en grupo hasta el pit lane del Circuit para una visita de puertas abiertas y hacernos fotos de recuerdo delante de los boxes de Ferrari.

Concluido el paseo por la zona del pit lane, almorzamos en nuestro "Pis Box", mientras comentamos sobre las posibilidades de Ferrari de lograr el título este año, vistos los buenos resultados acumulados por el equipo a lo largo de estas dos semanas de test.





Finalizado el almuerzo, volvimos de nuevo al Paddock ya de una forma más relajada, donde pudimos conversar con algunos miembros del equipo de Maranello, y hacernos fotos de recuerdo con Mattia Binotto, actual Team Manager de la Scuderia, y Marc Gené, siempre amable y atento con nosotros.



No queremos finalizar estas líneas, sin agradecer la atención de Mauro Apicella y Sergio Bondi, los dos responsables de la Scuderia, que nos atendieron en todo momento con mucha amabilidad y compartieron con nosotros algunos aspectos y detalles del funcionamiento del equipo durante estos test, que siempre son interesantes para saber su operativa y como trabajan, tanto desde Barcelona como desde Maranello, cuya conexión a lo largo de los test ha sido permanente, pudiendo resolver de este modo cualquier incidencia del coche al disponer de dos equipos de ingenieros trabajando de forma simultánea desde el circuit y la Gestione Sportiva.





PROMOCIÓN EXCLUSIVA
Consigue un descuento con el
código promocional SKILAPLETA

Registro Turisme de Catalunya - HVA000751

Bienvenidos a Rafaelhoteles by La Pleta

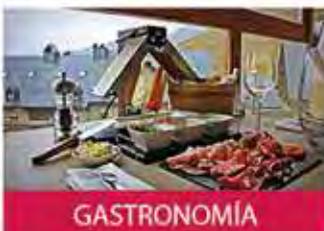
PROMOCIÓN EXCLUSIVA

Realiza tu reserva en www.lapleta.com
con el código promocional **SKILAPLETA** y consigue un
5% de descuento adicional en tu próxima estancia

Incluye salida tardía del hotel (bajo disponibilidad)
y copa de cava de bienvenida

Descuento no acumulable a otras ofertas

Promoción sujeta a disponibilidad
(tasa turística no incluida: 2,48 € persona/día)



GASTRONOMÍA

La más amplia oferta del valle de Arán,
con 4 restaurantes y jornadas con
chefs con Estrellas Michelin.



SPA

El mejor bienestar para el cuerpo
y la mente, con los tratamientos
de salud y belleza más exclusivos.

CTRA. BAQUEIRA A BERET, S/N
25598 BAQUEIRA (LÉRIDA)

(+34) 973 645 550

reservas.lapleta@rafaelhoteles.com

www.lapleta.com



ASADOS, PARRILLADAS Y TARTAS GIGANTES PARA EVENTOS Y FIESTAS

Registro sanitario N° 24.07457/03

130 años de experiencia
Calidad ISO 9001/08

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



ASADO DE TERNERAS ENTERAS

En canales de hasta 400 kg.
El show cooking de la
oktoberfest, espectacular
y con éxito asegurado.



ASADOS A LA ESTACA

Corderos, Cerdos o Costillares,
que se brasean lentamente
perfumadas por el humo de la
madera. Carnes tiernas, llenas de
sabor y corteza crujiente.



PARRILLADAS ARGENTINAS

Parrilladas de carne, pescado,
marisco o vegetales. Son muy
divertidas, pueden degustarse
de pie o sentado, y funcionan
bien en toda clase de eventos.



TARTAS GIGANTES

cumpleaños o aniversarios y
sorprenda a sus invitados
con una tarta riquísima en un
tamaño descomunal.

Servicios a toda Europa

Telf.: 985 36 22 11 · info@mokadifusión.com · www.asadosmokacatering.com



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







Se llegó a la luna
¿Alguien todavía cree que fue un fake?

En realidad, Kennedy ya lo dejó bien clarito en su discurso:

“Elegimos ir a la Luna. No porque sea fácil, sino porque es difícil”. Unas palabras que significaban mucho más de lo que parece. Esas dos frases revelaban la hegemonía que USA quería imponer en plena guerra fría. No había otro interés. Se eligió la luna porque era la única batalla que todavía se podía ganar al bloque soviético. En 2019 se celebra el 50 aniversario de un hito que cambió la historia de la humanidad.

Kennedy pronunció este discurso en la Rice University, en plena Guerra Fría con la URSS. El enfrentamiento, con escaladas de tensión que pusieron en más de una ocasión en un “jaque mate” al planeta, encontró en la carrera espacial un escenario para que los dos colosos exhibieran su potencial.

La competición comenzó en 1957 cuando los soviéticos pusieron en órbita el primer satélite, el “Sputnik”. No contentos con esa clamorosa demostración, el 12 de abril de 1961, Yuri Gagarin se convirtió en el primer hombre en llegar al espacio. La humillación estadounidense se mascaba en el ambiente. Tocaba mover ficha.

El 12 de septiembre de 1962, John F. Kennedy aseguró que EEUU lograría ir a la luna antes de que terminara la década. El 20 de julio de 1969, pocos meses antes de que “expirase” el plazo que JFK se había dado, el Apolo XI hacía historia y llegaba a la Luna. Misión cumplida.

Neil Armstrong, Edwin Aldrin y Michael Collins fueron los protagonistas de esta hazaña histórica, incomparable a cualquier otra gesta llevada a cabo por la humanidad. Nunca un ser humano había llegado tan lejos.





LA DECISIÓN QUE HIZO HISTORIA

Hoy en día cuesta creer como se pudo llegar a la luna con la tecnología de entonces. Una fórmula que no obedeció solo a las leyes matemáticas, sino más bien a los 3.000 millones de dólares de presupuesto real y unas variables de improvisación y buena suerte que fueron cruciales. En el Apolo XI hubo errores de principiante. Aunque en la Luna no hay viento, los ingenieros olvidaron colocar una manivela exterior para abrir la escotilla, un despiste que advirtió Aldrin, el segundo en salir del módulo lunar Eagle, y para el que improvisó una solución rudimentaria que consistió en colocar un objeto para hacer tope. Es mejor no pensar qué hubiera sucedido si la escotilla se cierra con los dos astronautas fuera.

También las personalidades de los dos tripulantes eran muy dispares. Sin embargo, encajaron como un puzzle en una misión que requería nervios de acero y conocimientos de altísimo nivel. Neil Armstrong, el gran héroe americano, era un hombre taciturno, cercenado por la muerte por cáncer de su hija pequeña, introvertido y de pocas palabras. Huía de la

Su relación no era buena, pero mantuvieron el objetivo de la misión como el único nexo de unión entre ambos.

fama y de las campañas publicitarias como de la peste y no le gustaban las cámaras.

Buzz Aldrin era su antítesis. Era muy competitivo, tenía afán de protagonismo, era un excelente ingeniero y piloto, pero se desvivía por promocionar la hazaña y explotar la fama. Ambos hombres compartieron un espacio tan reducido como el Eagle con tensión. Su relación no era buena, pero mantuvieron el objetivo de la misión como el único nexo de unión entre ambos.

Durante el descenso del Eagle se vivió uno de los momentos más arriesgados. Un fallo en el ordenador provocó que el módulo lunar se dirigiera a un cráter con rocas donde el aterrizaje hubiera sido una tragedia. Armstrong decidió adoptar el control semiautomático y tripular la nave en busca de un lugar apto para el alunizaje. Fueron minutos de infarto. En Houston se cortó la respiración, se esperaba lo peor. Minutos después sonó la voz de Armstrong: "Houston...aquí base Tranquilidad, el Águila ha alunizado".



La pericia del comandante daba una idea de su imperturbable personalidad. A Armstrong le gustaba arriesgar. En las pruebas de vuelo siempre llegaba a situaciones límite, decía que era mejor fallar abajo que fallar arriba, volaba a más altura de la permitida y aterrizaba en lugares que no estaban asignados. Realmente, si Armstrong no hubiera tomado esa decisión quizás el desastre hubiera sido catastrófico. En el Apolo XI otro astronauta hubiera abortado la misión, pero Armstrong no lo hizo.

Mientras esto sucedía, Michael Collins se encontraba en la órbita lunar en el módulo de mando. El tercer astronauta pasará a la historia como el hombre que más cerca estuvo de la luna sin llegar a pisarla.



A Armstrong le gustaba arriesgar. En las pruebas de vuelo siempre llegaba a situaciones límite.





EL MITO DE LAS PRIMERAS PALABRAS

Neil Armstrong pronunció las primeras palabras tras el alunizaje. Pero no fueron las archiconocidas: “Un pequeño paso para el hombre pero un gran paso para la humanidad”, sino: “Estoy al pie de la escalerilla. Las patas de aterrizaje sólo se hunden en el suelo 1 o 2 centímetros, aunque de cerca, la superficie parece muy finamente granulada, casi como polvo, muy fina. Voy a bajar”.

La primera frase de Buzz Aldrin fue: “Quizás para Neil fuera un pequeño paso pero para mí ha sido un bonito salto”. En Houston, quienes escuchaban se rieron con la broma, y Aldrin continuó: “Bonito, bonito, una magnífica desolación”.



ESPAÑA: CRUCIAL EN LA MISIÓN

Quienes piensen que el viaje a la luna fue un proyecto exclusivamente estadounidense está muy equivocado. España tuvo un papel crucial. La base española de Fresnedillas, en Madrid, que en los planes era de reserva, fue la primera en contactar con la nave en su descenso. Tras pasar por la cara oculta de la Luna, el primer mensaje que oyeron los astronautas fue: “Aquí Houston, Madrid acaba de recibir vuestra señal”.

Cuando la nave tocó el suelo lunar, en España eran las 3:56 horas de la madrugada del lunes 21 de julio de 1969.



DEL PROGRAMA APOLLO A LA LLEGADA DE CHINA

El Programa Apollo fue desarrollado por la NASA entre 1961 y 1975 con el objetivo de enviar misiones tripuladas a la Luna. Aunque la mayor gloria fue para el Apollo 11, que permitió pisar el satélite en julio de 1969, hubo otros proyectos anteriores y posteriores. El Apollo 7 fue el primero que incluyó un vuelo tripulado: sus astronautas dieron 163 vueltas a la Tierra. El Apollo 10 fue el pionero en orbitar la Luna.

Otras cinco misiones posteriores a la del Apollo 11 llevaron a cabo alunizajes hasta diciembre de 1972. A bordo del Apollo 17, Eugene Cernan fue el último ser humano en pisar la Luna. Desde entonces, el hombre no ha vuelto a la superficie selenita.

Este año, el del 50 aniversario de la hazaña, una sonda china, la Chang'e 4 alunizó en la cara oculta de la

Luna. Era el 3 de enero de 2019, una fecha que no está elegida al azar. Es la primera vez en la historia que se explora esa superficie del satélite, justo el año en el que se conmemora el mayor hito de la historia moderna.

La misión realizará tareas de observación astronómica de radio de baja frecuencia, análisis de terreno y relieve,

detección de composición mineral y medición de la radiación de neutrones y átomos neutrales para estudiar el medio ambiente en la cara oculta de nuestro satélite. ¿Por qué?

En total, 12 hombres han tenido el privilegio de pisar la luna y caminar por su superficie. Todos ellos lo hicieron en el periodo comprendido entre 1969 y 1972.



FERVE F-2505



AUTOMATIC BATTERY CHARGER

PARA MOTO
Y COCHE

6-12V

2-4A

Pantalla LCD



F-2505



www.ferve.com

Las mezclas más sorprendentes



WWW.TCOMPANYSHOP.COM

V CENTENARIO DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO MAGALLANES-ELCANO



primus circumdedisti me

La aldea global

UN INVENTO DE HACE CINCO SIGLOS

El 10 de agosto de 1519 partió de Sevilla la expedición capitaneada por Magallanes rumbo a las islas que albergaban las especias, Las Molucas, situadas en Indonesia. El viaje, liderado por el osado capitán portugués y financiado por la corona española, circunnavegó la tierra por primera vez.

La odisea, la constatación de que la tierra era redonda, la bravura de los hombres que arriesgaron su vida por surcar nuevos mares, se conmemora este año, cinco siglos después. Nada fue igual tras su regreso. La concepción del mundo cambió. Los océanos dejaron de ser inexpugnables. Había nacido la aldea global.

500

V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO



Fotos cedidas por la Secretaría de Comisión Nacional del V Centenario Vuelta al Mundo ©



que parece inverosímil! Siempre se adhiere a las grandes gestas de la Humanidad algo de inconcebible, porque, en realidad, se elevan muy por encima del nivel medio. Es precisamente en lo increíble que ha llevado a cabo como la Humanidad remozca la fe en sí misma”.

El 8 de septiembre de 1522, dieciocho hombres exhaustos, hambrientos y enfermos regresaron a Sevilla. Habían dado la vuelta al mundo.

Doscientos treinta y nueve hombres y cinco naos partieron de Sevilla en busca de una ruta por el oeste hacia la especiería, hacia las islas donde crecía la nuez moscada y el clavo, cuyo valor resultaba incalculable en las mesas europeas. La partida se anunció con una descarga de artillería. Las velas de trinquete se desplegaron majestuosas.

La circunnavegación a la Tierra, la primera vuelta al mundo abanderada por la Corona española y capitaneada por Fernando de Magallanes, inició travesía rumbo a las islas Molucas, en Indonesia.

Tres años después, regresaron dieciocho hombres y una nao. Esos marineros habían dado la vuelta al mundo. Llegaron famélicos y enfermos. Pero llegaron. Una hazaña histórica no es tal si no se regresa para contarla.

Como nos deleita Stephan Zweig en su extraordinario libro sobre la hazaña del marino portugués: ¡Nada hay más excelente que una verdad

LA CLAVE DEL ESTRECHO

El 21 de octubre de 1520 las cinco naos alcanzaron el Estrecho de las Once Mil Vírgenes (Estrecho de Magallanes), en busca del paso al Mar del Sur, el punto clave de la expedición por el que se circunnavegaría el globo. Ese día, el capitán dio muestras de su liderazgo y siguió el rumbo bordeando el espectral paraje que circundaba por primera vez la tierra.

El periplo por los océanos continuó hasta la muerte de Magallanes el 28 de abril de 1521 en la Isla de Mactán. El rey Cilapulapo se enfrentó al capitán al no querer pagar los tributos que le exigía. Pigafetta, el cronista que viajó en la expedición, narró este infortunio ensalzando el valor del capitán: “Un isleño logró al fin dar con el extremo de su lanza en la frente del capitán, quien, furioso, le atravesó con la suya, dejándosela en el cuerpo. Quiso entonces sacar su espada, pero le fue imposible a causa de que tenía el brazo derecho gravemente herido. Los indígenas, que lo notaron, se dirigieron todos hacia él (...) Así fue cómo pereció nuestro guía, nuestra lumbrera y nuestro sostén. Cuando cayó

y se vio rendido por los enemigos, se volvió varias veces hacia nosotros para ver si habíamos podido salvarnos”.

El 6 de noviembre de 1521 llegaron a las Islas Molucas, el fértil paraíso que posee los tesoros por los que emprendieron semejante empresa. Encontraron por fin las islas del clavo, la canela, el jengibre y la nuez moscada. Tras ese increíble descubrimiento, tocaba regresar.

LA ENTEREZA DE JUAN SEBASTIÁN ELCAÑO

La tarea de Juan Sebastián Elcano tras la muerte de Magallanes requería de una gran táctica y conocimiento náutico, pero sobre todo de una entereza implacable. No solo tenía que hacer frente a las adversidades del mar, también al escorbuto y la inanición. El 6 de abril doblaron el Cabo de Buena Esperanza. Sin apenas víveres ni agua, tuvieron que permanecer nueve semanas frente al inhóspito enclave, con las velas plegadas esperando a que los vientos soplaran.



El 8 de septiembre de 1522, dieciocho hombres exhaustos, hambrientos y enfermos regresaron a Sevilla. Bajaron del barco descalzos con un cirio en la mano para visitar la iglesia de Ntra. Sra. de la Victoria y Sta. María La Antigua, tal y como habían prometido en los incontables momentos de desesperación y angustia.

El emperador Carlos I llamó a Elcano a la corte. Fue nombrado hidalgo y le concedió un escudo con dos ramas de canela junto con las especias nuez moscada y clavo, cimbrado por un casco y la esfera terrestre cruzada por la leyenda: primus circumdedisti me.



AMPLIO PROGRAMA CONMEMORATIVO

Para recordar el V Aniversario se ha creado una Comisión Nacional en el seno de la Administración General del Estado. En la efeméride participan distintas administraciones y organismos que representan a los territorios o actividades más vinculados con esta expedición.

El eje central de la conmemoración será el programa de actividades. El viaje duró desde 1519 hasta 1522. Durante todos estos años se irán incorporando eventos y desarrollando los ya aprobados. El programa abarca actos académicos, música, teatro y ópera, audiovisuales, museos y publicaciones. Y por supuesto serán protagonistas las actividades náuticas, tanto conmemorativas como deportivas, con varias vueltas al mundo incluidas.

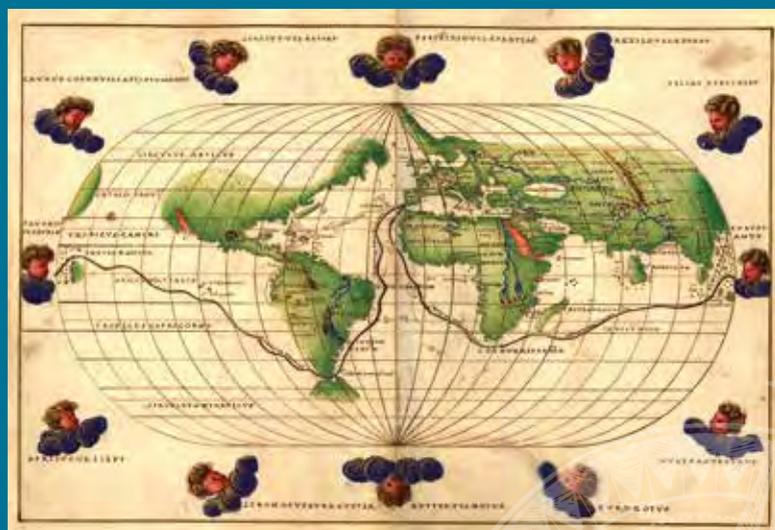


La tarea de Juan Sebastián Elcano tras la muerte de Magallanes requería de una gran táctica y conocimiento náutico, pero sobre todo de una entereza implacable.



UN CRONISTA EXCEPCIONAL

Este periplo, esta aventura llena de adversidades y glorias alrededor del mundo contó con un narrador excepcional. Antonio Pigafetta fue el cronista de la primera vuelta al mundo. El italiano partió de Sevilla con Fernando de Magallanes y regresó a la ciudad el 8 de septiembre de 1522, con Elcano y el puñado de supervivientes de la nao Victoria. Pigafetta registró detalladamente cada hito del viaje. Posteriormente redactó una Relazione, que entregó al emperador Carlos y a otras personalidades de la época.



NAVEGAR ENTRE TORMENTOS

Las condiciones de habitabilidad de los buques de Indias eran sencillamente horribles. El hacinamiento era total. El espacio medio por persona era de metro y medio cuadrado. También se viajaba con animales: gallinas y cerdos, y todo lo que conllevaba la falta de salubridad y parásitos que generaban a su alrededor.

A tales avatares debía unirse el calor de las navegaciones tropicales y la suciedad, inherente a las costumbres de la época. De tal manera se ha llegado a decir que los barcos de Su Majestad antes se olían que se veían...

La alimentación era el gran talón de Aquiles. El único modo de conservación de los alimentos era la salazón. El agua dulce era un bien escasísimo y estaba racionada. Las comidas, una al día, es-

taban compuestas por pescado salado y pan recocado (el célebre bizcocho). La sed era uno de los mayores tormentos a los que se enfrentaban los marineros, sin contar con la bravura de los vientos y las tempestades.

Así relata Pigafetta como resultó la salida del Estrecho de Magallanes hasta la muerte del capitán: "El bizcocho que comíamos ya no era pan, sino un polvo mezclado de gusanos que habían devorado toda su sustancia, y que además tenía un hedor insoportable por hallarse impregnado de orines de rata. El agua que nos veíamos obligados a beber estaba igualmente podrida y hedionda. Para no morirnos de hambre, nos vimos aun obligados a comer pedazos de cuero de vaca".



¿POR QUÉ SEVILLA?

El 20 de enero de 1518 los Reyes Católicos firmaban en Alcalá de Henares una Real Provisión por la que se creaba en la ciudad de Sevilla un organismo que se iba a llamar Casa de la Contratación y negociación con las Indias. Sevilla, al ser puerto interior, garantizaba una mayor seguridad frente a los piratas y el contrabando y, además, un mayor control de todos los barcos, mercancías, y personas que iban a América o volvían de ella.

A Sevilla llegaron Ruy Faleiro y Fernando de Magallanes con su proyecto, que englobaba dos premisas: que las Molucas o Islas de la Especiería estaban situadas en la zona que correspondía a España de acuerdo al Tratado de Tordesillas y que era posible llegar hasta ella navegando hacia occidente. Portaban también un memorial donde establecían cuál era su propuesta. Su proyecto necesitaba el acuerdo con la Corona de España, la financiera de dicha flota.

Tras diversos encuentros, se llegó a un acuerdo fundamental que el rey firmó el 22 de marzo de 1518, aprobándose en él la propuesta de los portugueses. Las cinco naves: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago se compraron en Cádiz, y se trasladaron a Sevilla para repararlas y dotarlas de todas las cosas precisas para una navegación tan larga (se calculó que en principio duraría dos años): alimentos, artillería, instrumentos de navegación, avíos de cocina y comedor, velería y un largo etcétera. Otra cuestión sería reclutar la tripulación para una odisea tan remota.



¿POR QUÉ LAS ESPECIAS?

Las islas Molucas se hicieron famosas durante los siglos XV y XVI, cuando portugueses, españoles, ingleses y holandeses libraron batallas para controlarlas, debido a que de ellas se obtenían las tan preciadas especias que necesitaba Europa. Era la única región productora de nuez moscada del mundo y la única junto con Madagascar donde se recolectaba el clavo de olor. Su valor era incalculable.

En 1521 llegaron por fin a las Islas Molucas, las islas del clavo, la canela, el jengibre y la nuez moscada. Tras ese increíble descubrimiento, tocaba regresar.





CAVIAR DE RIOFRÍO

el placer del lujo · el lujo del placer

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

*Caviar
Ecológico
y Turismo
Gastronómico*

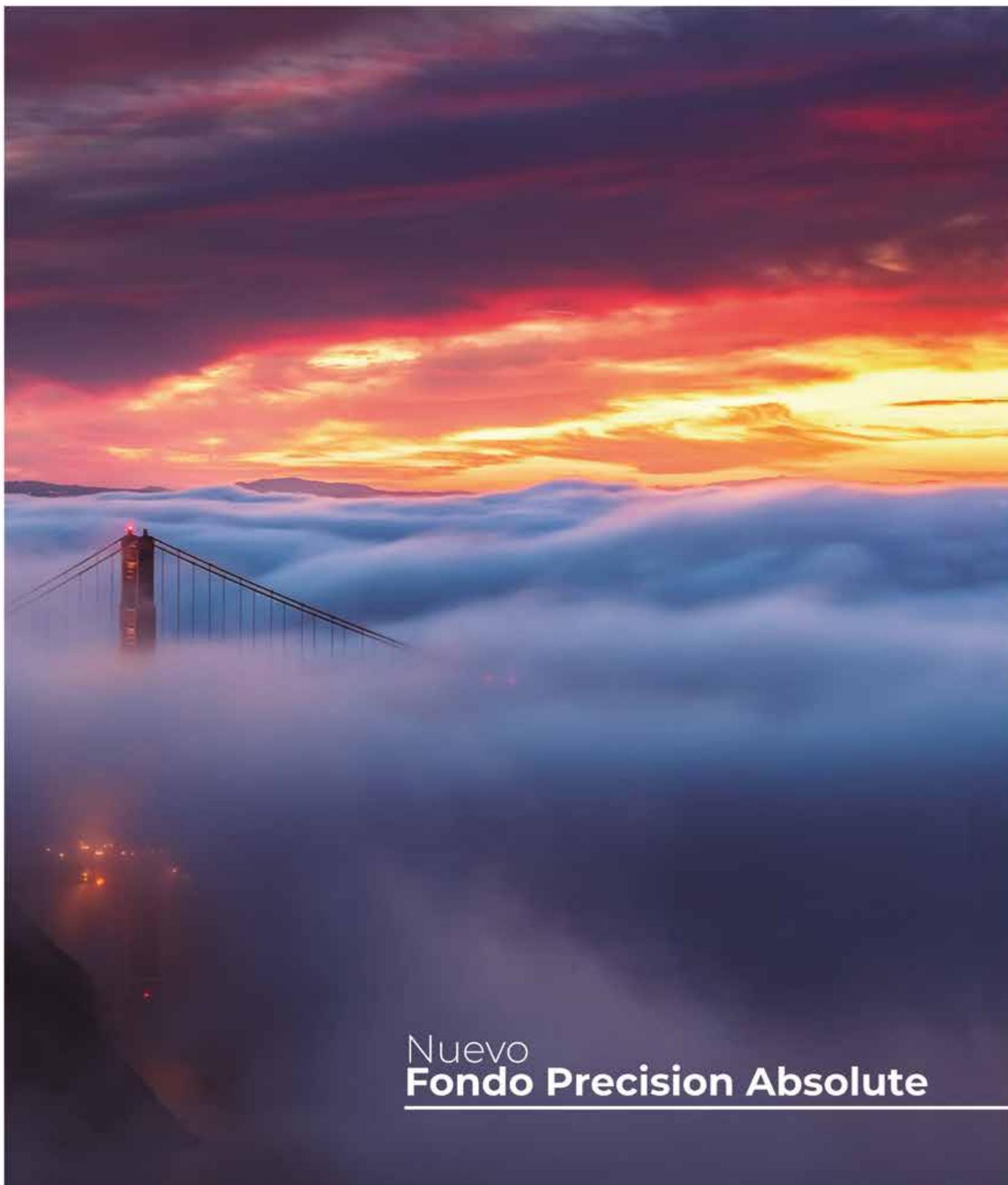


**COMO
LLEGAR**

GPS: 37.159366, -4.208443

**RIOFRÍO
(Granada)**





Nuevo
Fondo Precision Absolute

La vida no consiste en esperar a que pase la tormenta,
sino en aprender a bailar bajo la lluvia.

Calle Serrano, 57 6ª planta 28006 - Madrid
91 423 22 07
patricia.piney@kblspain.es



Fondo inscrito en el correspondiente registro de la CNMV con el número 5325.

Ferrari *Club*

PRIMAVERA 2019