

VERANO 2019

Ferrari Club

Nº 35

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA



SF90 STRADALE

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)

A tropical resort pool scene with palm trees, lounge chairs, and spherical cabanas. The pool is in the foreground, and the background features a beach with lounge chairs and umbrellas under a clear blue sky.

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



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.*



SUMARIO

Ferrari SF90 Stradale	06
El Museo Ferrari celebra el aniversario de la Scuderia con la exposición 90 Años	24
Nuevo One-Off P80/C	30
GP de Mónaco de Fórmula 1	42
El V8 de Ferrari se lleva por cuarta vez consecutiva el premio International Engine & Powertrain of the Year	48
Nuevo Programa Ferrari Premium	50
Niki Lauda, la leyenda	52
Passione Ferrari Valencia	54
Espíritu de Montjuic 2019	62
Visita a Albacete	70
El séptimo arte en las sendas del turismo	78
¿Toca retirada o hay que irse con las botas puestas?	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

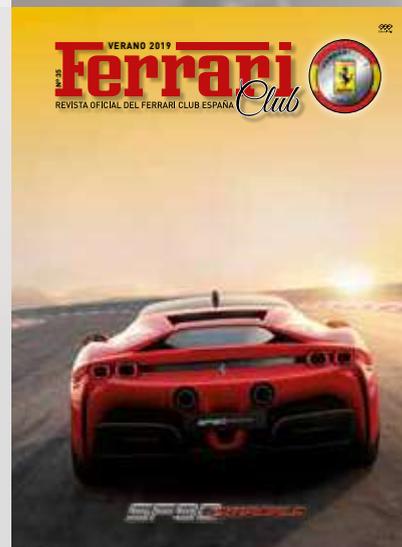
MARKETING: Francisco Robles

PRODUCCIÓN EDITORIAL: Editorial MIC

D.L.: LE. 494-2016



DESCARGA AQUÍ TU REVISTA



SF90 STRADALE



el individuo 0



Toda historia tiene un comienzo. Un individuo cero o un acontecimiento cero. Un organismo a partir del cual deviene el cambio. Ferrari abre un nuevo capítulo en la historia del Cavallino Rampante con la presentación de su primer vehículo de producción en serie PHEV (vehículo eléctrico híbrido enchufable), el SF90 Stradale.

El nuevo modelo es un coche extremo en todas sus vertientes y supone todo un cambio de paradigma, al brindar prestaciones únicas para un coche de producción en serie. Cifras como 1.000 cv, una relación peso potencia de 1.57 kg/cv, y 390 kg de carga aerodinámica a 250 km/h, no solo colocan al SF90 Stradale en la parte superior de su segmento, sino que también colocan al modelo V8 en el tope de gama por primera vez en la historia de la marca.

El nombre del automóvil sintetiza el verdadero significado de todo lo que se ha logrado en términos de prestaciones. La referencia al 90 aniversario de la creación de la Scuderia Ferrari subraya el fuerte vínculo que siempre ha existido entre circuito y carretera en todos los Ferrari. Además de toda una brillante apuesta por las tecnologías más avanzadas desarrolladas en Maranello, el SF90 Stradale es también la demostración perfecta de cómo Ferrari traslada inmediatamente a todos sus coches el conocimiento y las habilidades que adquiere en la competición.

El SF90 Stradale tiene un motor turbo V8 de 90° capaz de entregar 780 cv, la potencia de salida más alta de todos los 8 cilindros en la historia de Ferrari. Los 220 cv restantes se suministran con tres motores eléctricos, uno ubicado entre el motor y la nueva transmisión de doble embrague de 8 velocidades en el eje trasero, y dos en el eje delantero. Sin embargo, este sofisticado sistema no hace que la experiencia de manejo sea más complicada. Todo

lo contrario. De hecho, el conductor simplemente tiene que seleccionar uno de los cuatro modos de unidad de potencia, y luego concentrarse en la conducción. La sofisticada lógica de control se encarga del resto, gestionando el flujo de energía entre el V8, los motores eléctricos y las baterías.

Ferrari SF90 Stradale

El SF90 Stradale es también el primer automóvil deportivo de Ferrari equipado con 4WD, un paso necesario para permitir que la increíble potencia liberada por el propulsor híbrido obtenga su máximo rendimiento y convierta este automóvil en una nueva referencia en aceleración, pasando de 0-100 km/h en 2.6 segundos y de 0-200km/h en apenas 6.7 segundos.

Los ingenieros de Ferrari pudieron ampliar aún más el espectro de controles dinámicos al introducir el RAC-e (regulador electrónico de configuración en curva). Además de exclusivamente proporcionar propulsión en modo eléctrico, los dos motores delanteros controla independientemente la entrega de par a las dos ruedas, ampliando el concepto de Vectorización de Par. Plenamente integrado en las dinámicas de control del vehículo, el RAC-e gestiona la distribución de par,

lo que hace que sea mucho más fácil y seguro conducir al límite.

La introducción de esta arquitectura híbrida fue un desafío con respecto a la gestión del peso adicional que se resolvió mediante la atención obsesiva en todos los detalles que permitiesen reducir el peso, optimizando así en conjunto todo el automóvil. Para obtener el máximo rendimiento en términos de peso total, rigidez y centro de gravedad, el chasis y la carrocería del SF90 Stradale son completamente nuevos, construidos con tecnología de materiales múltiples, incluyendo, por ejemplo, la fibra de carbono.



WORLD'S FASTEST
SF90 STRADALE

1 0 0 0

Soluciones innovadoras

El desarrollo de un automóvil híbrido de este tipo exigió la aplicación de toda una serie de soluciones aerodinámicas innovadoras. Por un lado, el aumento significativo en el rendimiento de la unidad de potencia trajo consigo un aumento en la cantidad de energía térmica que se disipa y requirió que el equipo de desarrollo realizara una revisión en profundidad de los flujos aerodinámicos en las masas radiantes. Por otro lado, también exigió el desarrollo de nuevas soluciones para aumentar la fuerza aerodinámica de manera eficiente y garantizar la máxima estabilidad en todas las velocidades y condiciones de conducción.

Sobretudo destaca el innovador shut-off Gurney, un sistema activo patentado ubicado en la parte trasera del automóvil que regula el flujo de aire sobre la parte superior de la carrocería reduciendo la resistencia en altas velocidades, y que junto a dinámicas de carga lateral más bajas, incrementa la carga aerodinámica en el paso de curva, tanto en situaciones de frenada como durante los cambios de dirección.

El nuevo coche supone todo un cambio de época desde una perspectiva estilística, ya que en lugar de inspirarse en los supercoches de Ferrari, reescribe completamente las proporciones de los Ferrari berlinettas deportivos con motor central trasero presentadas hace 20 años en el 360

Modena. Un buen ejemplo es la cabina, que tiene una sección frontal más pequeña y se coloca más cerca de la parte delantera del automóvil para reducir la resistencia. Todo ello logrado sin afectar su confort a bordo.

La filosofía derivada de la pista “ojos en la carretera, manos en el volante” inspira todo el interior del vehículo, influyendo significativamente en la ergonomía y su estilo. El resultado es un concepto de HMI (Huma-Machine Interface) y diseño de interiores completamente redefinido respecto a otros modelos anteriores.

Otra innovación importante es el volante, que ahora tiene un panel táctil y una serie de botones apticos que le permiten al conductor controlar virtualmente todos los aspectos del automóvil con solo sus pulgares. El grupo de instrumentos central es ahora completamente digital con la primera pantalla HD curvada de 16 pulgadas en el mercado, completamente configurable y controlable usando los controles del volante.

En el túnel central, la ergonomía ha mejorado sustancialmente fusionándose con un elemento del pasado, la caja de cambios automática que ahora se accionan mediante una función de estilo de rejilla que hace referencia al legendario cambio de marchas manual de Ferrari. Así, el pasado y el presente son hábilmente integrados para inspirar a los nuevos Ferrari del futuro.

El SF90 Stradale también ve el debut de la nueva llave de encendido con su nueva tecnología integral keyless personalizada con el nombre del modelo, y que será gradualmente ampliada al resto de la gama. Gracias a un compartimento especial en el túnel central, se convierte en parte integral del estilo del automóvil.

Además de la versión deportiva, que hace referencia a la forma y el color de la distintiva insignia del Cavallino rectangular que lucen los automóviles de carretera de Ferrari, también habrá una versión más elegante de color metálico.

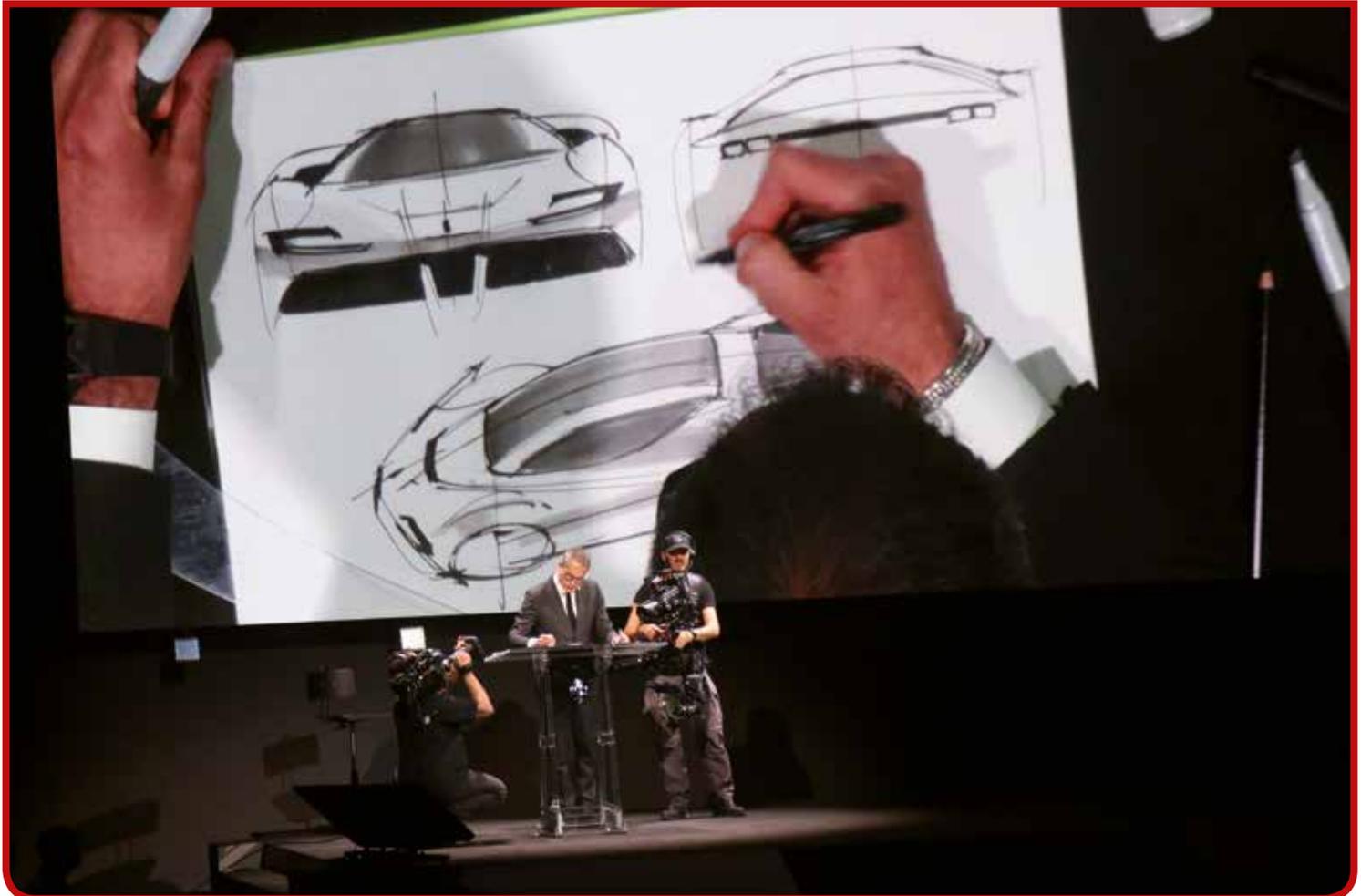
Por primera vez en un Ferrari, los clientes pueden elegir entre el automóvil estándar y una versión con una configuración y orientación más deportiva. La versión Assetto Fiorano incluye mejoras significativas, con amortiguadores Multimáticos especiales GT-Racing, elementos extra ligeros en fibra de carbono (paneles de puerta, inferior de carrocería) y titanio (amortiguadores, línea de escape) permitiendo todo ello un ahorro de peso de 30 kg. Otra diferencia es el alerón trasero en fibra de carbono de alta carga aerodinámica que genera 390Kg de carga aerodinámica a 250 km/h. El Assetto Fiorano incluye neumáticos Michelin Pilot Sport Cup2 diseñados específicamente para mejorar el rendimiento en la pista en seco, con un compuesto más suave y menos ranuras que los neumáticos de serie.



Tren de potencia

El SF90 Stradale es el primer Ferrari con arquitectura PHEV (vehículo eléctrico híbrido enchufable) que ve su motor de combustión interno integrado con tres motores eléctricos, dos de los cuales son independientes y están ubicados en el eje delantero, con el tercero en la parte trasera, entre el motor y la caja de cambios.

El motor de combustión interna y los motores eléctricos trabajan en sinergia para desatar sus increíbles 1.000 cv, lo que significa que el SF90 Stradale marca un nuevo punto de referencia en términos de rendimiento y contenido innovador no solo con respecto a la gama Ferrari, sino también respecto a todos sus competidores.



Motor de combustión interna

Gracias a sus 780 cv de potencia, el V8 turbo del SF90 Stradale eleva al máximo el nivel de los límites de rendimiento que puede alcanzar este tipo de arquitectura. El punto de partida fue el motor de la familia F154, que acaba de ser premiado como International Engine of the Year por cuarto año consecutivo, un logro sin parangón para cualquier unidad de potencia.

Con una potencia de salida específica de 195 cv/l, la más alta en su segmento, el motor también entrega 800 Nm de par a 6.000 rpm. Para lograr este extraordinario resultado, los ingenieros de Ferrari se centraron en varias áreas diferentes del motor, comenzando por aumentar su cilindrada de 3,902 cc a 3,990 cc gracias a un diámetro mayor de 88 mm.

El sistema de admisión y escape fue completamente rediseñado y ahora cuenta con una nueva cabeza de cilindro más angosta, con un inyector central y la adopción de GDI de 350 bares, otra primicia en un Ferrari V8.

Para mejorar la dinámica interna de fluidos, no solo se adoptó

una válvula de admisión de mayor diámetro sino que todos los conductos están alineados horizontalmente a la altura del cabezal del motor, así el conjunto del turbo cargador se ha rebajado mientras que la línea de escape es más alta, como lo demuestran unos tubos de escape que están ahora en la sección superior del parachoques trasero. Los turbos ahora están equipados con control electrónico de residuos para mejorar el calentamiento del catalizador y nuevas volutas del compresor para optimizar la dinámica de fluidos.

La reingeniería va mucho más allá de la dinámica de fluidos, traduciéndose en una racionalización del diseño que ha resultado tanto en un centro de gravedad más bajo, gracias en parte a la adopción de un volante de menor diámetro, como en una reducción del peso total gracias al uso de Inconel en lugar de acero para el colector de escape. Se prestó una atención meticulosa a la calidad del sonido al rediseñar el sistema de escape. El resultado es una armonía más completa y rica en todo su rango de frecuencias.

Caja de cambios

El SF90 Stradale disfruta de una transmisión totalmente rediseñada de doble embrague de 8 velocidades. Las nuevas relaciones de las marchas y la mejora en la eficiencia de la transmisión producen una reducción significativa en el consumo de combustible en la conducción urbana y en autopistas (-8% en el ciclo WLTP) sin afectar a su rendimiento. De hecho, hay incluso una mejora del 1% en su eficiencia en pista.

Un diseño optimizado, logrado mediante la adopción de un cárter

seco y un conjunto de embrague significativamente más compacto con un 20% de diámetro exterior más pequeño que la caja de cambios actual, se ha traducido en una reducción de 15 mm de la altura del automóvil, lo que a su vez reduce el centro de gravedad del tren de rodaje en la misma cantidad.

A pesar de sumar una octava marcha y un aumento de par máximo a 900 Nm (este último supone un incremento del 20% respecto a la velocidad actual del de 7 marchas), el peso total de la caja de cambios es

en realidad 7 kg más bajo. Esa cifra aumenta a 10 kg cuando se incluye la eliminación de la marcha atrás, ahora incorporada en la función de los motores eléctricos delanteros.

El rendimiento del nuevo embrague es un 35% más alto, transmitiendo hasta 1200 Nm en par dinámico en cambios de marcha. Gracias al sistema hidráulico de accionamiento de nueva generación, los tiempos totales de llenado del embrague se han reducido a 200 ms en comparación con los 300 ms. del 488 Pista.



Motores eléctricos

El SF90 Stradale está equipado con tres motores eléctricos capaces de generar un total de 220 cv (162 kW). Una batería de iones de litio de alto rendimiento proporciona energía a los tres motores y garantiza un rango de 25 kilómetros en el modo eDrive

completamente eléctrico, utilizando solo el eje delantero. Cuando se apaga el motor de combustión interna, los dos motores delanteros independientes entregan una velocidad máxima de 135 km/h con una aceleración longitudinal de ≤ 0.4

g. La marcha atrás solo se puede usar en el modo eDrive, lo que significa que el automóvil puede maniobrar a baja velocidad sin usar el V8. Los motores delanteros están integrados en el Launch control para obtener el máximo rendimiento al acelerar desde 0.



Modos de funcionamiento



El motor de combustión interna y los motores eléctricos trabajan en sinergia para liberar sus increíbles 1.000 cv, colocando al SF90 Stradale en lo más alto de la gama en términos de rendimiento. La lógica de control administra de manera óptima los flujos de energía, ya sea con énfasis en la eficiencia o el rendimiento, según el perfil de usuario seleccionado por el controlador.

Gracias a un selector adicional montado en el volante, denominado

eManettino (análogo al Manettino que se usa para configurar los modos de dinámica electrónica del vehículo), el conductor puede elegir entre cuatro modos diferentes de gestión de la unidad de potencia: eDrive: el motor de combustión interna permanece apagado y la tracción se confía por completo al eje delantero eléctrico. Comenzando con una batería completamente cargada, el automóvil puede cubrir hasta 25 km en este modo. Este modo es ideal para conducir en el

centro de la ciudad o en cualquier otra situación en la que el conductor desee eliminar el sonido del Ferrari V8.

Híbrido: esta es la configuración predeterminada cuando el automóvil se enciende, en la que los flujos de energía se administran para optimizar la eficiencia general del sistema. La lógica de control decide de forma autónoma si mantiene el motor de combustión interna en funcionamiento o lo apaga. Si está encendido, el motor de combustión interna puede funcionar a la máxima potencia, lo que garantiza un rendimiento potente siempre que el conductor lo requiera.

Performance: a diferencia del "Híbrido", este modo mantiene el ICE en funcionamiento porque la prioridad es más cargar la batería que la eficiencia. Esto garantiza que la potencia esté disponible de forma instantánea y completa cuando sea necesario. Este modo es el más adecuado para situaciones en las que el placer de conducir y la diversión al volante son el objetivo primordial.

Qualify: este modo permite que el sistema alcance la máxima potencia de salida al permitir que los motores eléctricos funcionen a su potencial máximo (162kW). La lógica de control prioriza el rendimiento sobre la carga de la batería.

Dinámica del vehículo

El excepcional trabajo realizado para aumentar la potencia de la unidad de potencia hubiera sido en vano sin una investigación dinámica profunda y el desarrollo de toda una serie de soluciones para aumentar los tiempos de vuelta del SF90 Stradale, mientras que a la vez se garantiza que los conductores de cualquier nivel puedan aprovechar al máximo el potencial del coche y divertirse al volante.

La nueva arquitectura híbrida requirió un extenso y largo trabajo de integración en las diferentes lógicas de control del vehículo. Las tres áreas en cuestión son: los controles del sistema de alto voltaje (batería, RAC-e, inversor MGUK.), el control del motor y la caja de cambios, y los controles

de la dinámica del vehículo (tracción, frenado, Vector de par).

La integración de estas áreas con las lógicas de control de vehículos existentes llevó al desarrollo del nuevo sistema de control de vehículos eSSC (control de deslizamiento lateral electrónico). El eSSC presenta tres estrategias de regulación y distribución dinámicas innovadoras para el par motor en las cuatro ruedas:

- Control de tracción eléctrica (eTC). Gestiona de forma óptima la disponibilidad del par, tanto ICE como eléctrico, distribuyéndolo a las ruedas individualmente para adaptarse a las condiciones de conducción y los requisitos de agarre.

- Control de freno por cable con ABS / EBD. Permite que el par de frenado se divida entre el sistema hidráulico y los motores eléctricos (combinación de par de frenos), lo que garantiza una recuperación regenerativa durante el frenado que se traducen en un mejor rendimiento y sensación de frenado.

- Vectorización de Par. Disponible en el eje delantero para gestionar la tracción eléctrica en las ruedas exteriores e interiores durante los pasos de curva, también maximiza la tracción a la salida de curva y brinda una conducción fácil, segura y de altas prestaciones.



Dinámicas laterales

La lógica de control eSSC también supervisa cómo se distribuye el par entre las ruedas delanteras utilizando los motores RAC-e y el control electrónico derivado del concepto de vector de par. Este control varía entre la rueda interior y la rueda exterior en curvas en función de las condiciones dinámicas, con el objetivo de maximizar prestaciones y garantizar una conducción más fácil.

Dinámicas longitudinales

Gracias a la introducción del eje eléctrico RAC-e y el control de tracción, eTC (Electronic Traction Control), en las cuatro ruedas, ahora es posible aprovechar el agarre adicional que ofrecen las ruedas delanteras cuando se acelera. El incremento del agarre general, combinado con la entrega de potencia mejorada de los motores eléctricos a bajas velocidades, ha optimizado significativamente la aceleración longitudinal del SF90

Stradale, lo que lo convierte en el nuevo punto de referencia en salida en parado.

Incluso a altas velocidades y en marchas más altas, la contribución combinada de los motores eléctricos en las condiciones de tracción máxima, ayuda a reducir los tiempos de respuesta de ICE, mejorando significativamente la aceleración longitudinal y, por lo tanto, el rendimiento.

El nuevo sistema de freno por

cable gestiona la recuperación de energía cinética a través de los motores eléctricos mediante la implementación de una mezcla controlada electrónicamente de frenos hidráulicos y eléctricos, totalmente inadvertida para el conductor. En condiciones normales de frenado, la recuperación de energía utilizando los motores eléctricos es la prioridad. El sistema hidráulico interviene para soportar el eléctrico en frenada brusca.

Chasis

Si bien los 270 kg adicionales requeridos para incorporar el sistema híbrido en el automóvil han sido ampliamente compensados con la entrega de potencia adicional (220 cv, con una relación peso/potencia para el sistema de tan sólo 1.23 kg/cv), se requirió una investigación en profundidad para asegurar que el peso total se mantuviera en 1,570 kg, garantizando así una relación récord peso/potencia de 1,57 kg/cv. El chasis ha sido completamente rediseñado con la aplicación de múltiples materiales y múltiples

tecnologías para absorber las tensiones adicionales asociadas a la nueva unidad de potencia y la introducción del AWD. Se han añadido una serie de innovaciones tecnológicas, entre las que se encuentran las piezas fundidas huecas, que reemplazan a las piezas fundidas tradicionales. Otras soluciones novedosas incluyen un mamparo de fibra de carbono entre la cabina y el motor, y dos nuevas aleaciones de aluminio, una de las cuales es una aleación de la serie 7000 de alta resistencia para

algunas de las láminas metálicas. Como resultado, el chasis SF90 Stradale cuenta con un 20% más de rigidez a la flexión y un 40% más de rigidez torsional que las plataformas anteriores sin ningún aumento de peso. Esto tiene ventajas significativas para la dinámica del automóvil. Las características de NVH (noise-vibration-harshness, traducido: ruido, vibración, dureza) también se han mejorado mediante el uso de una nueva aleación conocida como “aluminio silencioso” en la bandeja del piso.



Aerodinámica

El mayor desafío en el trabajo de aerodinámica del SF90 Stradale fue la necesidad de brindar carga aerodinámica y eficiencia aerodinámica a un nivel nunca antes alcanzado por Ferrari o sus competidores. Y al mismo tiempo garantizar que todos los subsistemas de la nueva unidad de potencia (motor de combustión interna, los motores eléctricos, la batería y los inversores) siempre funcionarán de la manera más óptima posible.

Como siempre, el departamento de aerodinámica trabajó estrechamente

con Ferrari Design, lo que produjo cifras de carga aerodinámica y eficiencia que ningún otro automóvil del segmento puede igualar. Una vez más, se consiguió en el modo característico de Ferrari, es decir, las formas del automóvil fueron esculpidas meticulosamente sin necesidad de utilizar elementos complementarios añadidos,

Los resultados en términos de rendimiento son impresionantes.

Gracias a su capacidad para generar 390 kg de carga aerodinámica a 250 km/h, el SF90 Stradale es ahora el nuevo punto de referencia en cuanto a carga aerodinámica y eficiencia dentro del segmento de coches deportivos de altas prestaciones.



**CARLIFT FOR
LUXURY VILLAS.
TILT TURNTABLE
ELEVATED PLATFORM**

GLASS ALUMINIUM STEEL CUSTOM DESIGN



CARLIFT & HOME CONTROL



MIARUTTI
.....
info@miarutti.com +34 622 020 66 · 902 91 89 66
www.miarutti.com

Luis Tessore es el representante de *Miarutti*, creador de un nuevo concepto en garages para coches y divertimento.

Nos cuenta como este espacio, destinado a objetos tan preciados para nosotros, debe transformarse en uno de los sitios más importantes de la casa.

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 un sonido, que solo el motor de su coche podrá superarlo.

Todos nuestros clientes entienden que su lugar debe contar con todos los accesorios tecnológicos y de confort que hoy la industria del lujo y el entretenimiento nos ofrece. Nosotros contamos con el equipamiento personalizado para los deseos de cada uno.

Estamos a disposición de todos los ferraristas que quieran recibir una propuesta personalizada.

See english version in www.miarutti.com



*“Un garage para disfrutar,
debe tener tres sectores
fundamentales: Zona de
Coches, Game Room y
Home Cinema”*

Aerodinámica térmica

La gestión inteligente del flujo de enfriamiento es el primer paso para definir un diseño de automóvil exitoso y, en este caso particular, garantizar que 1.000 cv puedan ser entregados de manera eficiente en todo tipo de condiciones de conducción sin comprometer de ninguna manera los coeficientes aerodinámicos de resistencia y carga aerodinámica.

El motor de combustión interna, la caja de cambios, el aire turboalimentado, la batería y los motores eléctricos, los inversores, los sistemas de carga y los frenos necesitan refrigeración. Se prestó una atención meticulosa al diseño del compartimento del motor, que aloja tanto los sistemas habituales de motores de combustión interna que generan temperaturas de casi 900 °C, como componentes electrónicos

altamente sensibles a la temperatura.

El refrigerante para el motor de combustión interna y la caja de engranajes (circuito de alta temperatura) se enfría mediante dos radiadores ubicados delante de las ruedas delanteras. El flujo de aire caliente que sale de esos radiadores se canaliza hacia los laterales de la parte inferior de la carrocería en lugar de a lo largo de los flancos del automóvil. Esto significa que el flujo de aire a lo largo de los flancos es más frío cuando entra en las tomas de aire por delante de las ruedas traseras, lo que aumenta la eficiencia de los radiadores de intercooler.

Los motores eléctricos y los inversores se enfrían mediante un circuito separado con su propio radiador en la parte delantera del automóvil con una toma central en el parachoques delantero.

Por último, el circuito de refrigeración de los frenos se rediseñó completamente para satisfacer las demandas del rendimiento adicional del automóvil. En estrecha colaboración con Brembo, Ferrari desarrolló un nuevo calibrador de freno para las ruedas delanteras, que se está utilizando por primera vez en un coche de carretera. La pinza tiene un apéndice aerodinámico integrado que distribuye el flujo de aire altamente cargado de la entrada de aire especial directamente debajo de los faros de los parachoques delanteros, de manera más eficiente a las pastillas de freno y al disco. Los frenos traseros se enfrían por el flujo de dos entradas de aire en la parte inferior de la carrocería, cerca de las ruedas traseras.



En términos de diseño, la cubierta del motor del SF90 Stradale se ha mantenido extremadamente baja para mejorar la interacción entre los flujos, sobre y debajo del cuerpo, y así minimizar el arrastre.

La sección final de la cubierta del motor presenta un ala suspendida dividida en dos secciones. Una fija, que incorpora la tercera luz de freno, y una móvil con un área frontal en forma de cuña. Este último ha sido apodado shut-off Gurney y está bajo patente. También es el dispositivo de gestión de carga aerodinámica más innovador en un automóvil.

En uso urbano o a máxima velocidad, las dos secciones están alineadas y suspendidas por encima de la cubierta del motor, con la cuña móvil actuando como un carenado eficiente para el elemento fijo, permitiendo que el aire fluya tanto por encima como por debajo del shut-off Gurney, que casi no tiene efecto alguno sobre el flujo.

En condiciones de alta carga aerodinámica (como paso de curvas, frenadas o en cambios bruscos de dirección), el elemento móvil desciende mediante un par de actuadores eléctricos, cerrando el

área soplada inferior y descubriendo el elemento fijo, generando una nueva geometría de cola caracterizada por una amplia superficie de carga rematada por un poderoso alerón. La carga aerodinámica adicional generada por el sistema es de alrededor de 70 kg a 250 km/h.

El sistema está gestionado por una sofisticada lógica de control que verifica parámetros como la velocidad, la aceleración (lateral y longitudinal) y las acciones del conductor, cientos de veces por segundo, para establecer la configuración más eficiente a adoptar.

Aerodinámicas en la parte delantera

La fuerza descendente trasera está equilibrada en la parte delantera del automóvil por un sistema complejo y optimizado de generadores de vórtice. Aunque esta no es su primera aparición en un coche deportivo Ferrari, el sistema se ha perfeccionado al máximo en el SF90 Stradale. La sección delantera

del chasis se ha elevado 15 mm en comparación con la sección central del chasis en el punto donde los generadores de vórtices están ubicados. Esto incrementa la cantidad de aire que se canaliza hacia ellos y aumenta su efecto.

El parachoques delantero está dividido en dos secciones que tienen

funciones de ala específicas. Entre la sección superior y el capo, hay una hendidura pronunciada que comprime localmente el flujo. Esta característica, junto con los dos difusores por delante de las ruedas delanteras, contribuye a generar una fuerza aerodinámica sobre el eje delantero.



Llantas de aleación de geometría soplada

Un trabajo de investigación aerodinámica específica se desarrolló sobre la geometría de las llantas de aleación que se producen utilizando una tecnología de construcción que permite una mayor libertad cuando se trata de soluciones aerodinámicas. La geometría específica de las ruedas incorpora elementos radiales en el canal exterior que están igualmente espaciados entre los radios y

diseñados para actuar como perfiles de ala. La geometría de estos perfiles significa que la rueda funciona como una pala de rotor, que administra de manera muy eficiente los flujos desde el interior del arco de rueda y garantiza dos efectos principales:

- Se impulsa la evacuación del aire desde el arco de la rueda, lo que crea una succión que también beneficia el flujo que pasa a través de los difusores

delanteros, generando una carga descendente adicional sobre la parte delantera;

- El flujo que sale de la llanta se alinea con el flujo longitudinal que corre a lo largo de los lados, lo que reduce las desviaciones causadas por la masa de aire que sale en ángulo con respecto a la dirección del movimiento, lo que reduce el coeficiente de Resistencia CD del vehículo.

Diseño

El SF90 Stradale es el automóvil más avanzado en la gama desde el punto de vista de prestaciones y tecnología. La definición del estilo exterior se inspiró en el principio de crear un diseño innovador con visión de futuro que transmita la misión del automóvil como un deportivo extreme, convertido en el primer supercoche de producción en serie de Ferrari.

De este modo, Ferrari Design ha revisado por completo las proporciones de los volúmenes delantero, central y trasero en una evolución radical de las formas de berlinettas Ferrari de motor de central trasero de los últimos 20 años.

El objetivo era diseñar un automóvil extremo de vanguardia, capaz

de ofrecer un rendimiento único para un automóvil de producción del Cavallino rampante. El diseño del SF90 Stradale se sitúa entre los cupés con motor central, hoy representados por el F8 Tributo, y los superdeportivos de la talla de LaFerrari, erigiéndose como el nuevo referente de entre los vehículos hiper-tecnológicos extremos del futuro.



Exterior

La arquitectura del SF90 Stradale, en la cual la cabina está ubicada por delante del motor central, proporcionó a Flavio Manzoni y su equipo de diseñadores en el Centro de Estilo Ferrari, la plataforma ideal para diseñar un supercoche genuino de proporciones impecables.

Los voladizos más compactos (el trasero es más corto que el delantero en particular) y el traslado hacia adelante de la cabina han creado una arquitectura de cabina hacia adelante que enfatiza el hecho de que el motor está montado en la parte central. Un centro de gravedad muy bajo también ha permitido a los diseñadores bajar el área de la cabina en 20 mm. Combinando un parabrisas más curvo, postes más finos y un más ancho efecto frontal, se crea un automóvil bellamente proporcionado con volúmenes más elegantes.

La cabina compacta con forma de burbuja transmite una sensación de cabina aeronáutica. El hecho de su desplazamiento hacia adelante, destaca aún más por la geometría de los dos contrafuertes traseros del color de la carrocería que dan cierre a la parte trasera.

Otra solución característica son los faros que se alejan del aspecto en forma de L, para optar por un diseño de rendija fina integrado con las tomas de aire de los frenos, lo que da como resultado una forma de C característica que confiere al frente del automóvil un atractivo original y futurista. Por primera vez en un Ferrari, el SF90 Stradale utiliza la tecnología de faro de matriz LED para mejorar la visibilidad en todas las condiciones de conducción gracias al control de haz activo.

La parte trasera del automóvil está dominada por los tubos de escape altos, resultado de la optimización del diseño en la línea de escape. Debido a que el tren de fuerza es significativamente más bajo en el automóvil que en el pasado, los diseñadores también pudieron bajar la cola del automóvil. Otra desviación del estilo típico de las berlinettas anteriores es la forma en que el perfil de la luneta trasera ya no sigue la línea desde el techo hasta el parachoques trasero. Este elemento de discontinuidad del estilo se evidencia por la separación de la pantalla de la rejilla de enfriamiento.

Las luces traseras también han evolucionado radicalmente desde la icónica forma redonda de Ferrari. Los llamativos anillos luminosos, más horizontales, crean una percepción más horizontal de las luces traseras que, a su vez, reducen visualmente la altura de la cola.

Mientras que el exterior del SF90 Stradale fue diseñado para resaltar su combinación perfecta de forma, tecnología y rendimiento, el interior es aún más radical. El objetivo muy explícito era crear una cabina de pilotaje que introdujera una dirección de diseño completamente nueva, cuyos efectos se trasladarían a toda la gama futura de Ferrari.

Los diseñadores adoptaron un lenguaje futurista del concepto de interfaz con un fuerte enfoque en la creación de una cabina envolvente de inspiración aeronáutica con especial énfasis en la instrumentación. Esto destacó y subrayó aún más la relación simbiótica entre el automóvil y el conductor. De hecho, el SF90 Stradale simboliza un cambio de época, tanto en términos formales como de contenido, actualizando la Interfaz Hombre-Máquina con tecnología completamente digital.

Por primera vez en un Ferrari, el grupo de instrumentos central comprende una única pantalla digital HD de 16" que se curva hacia el conductor para facilitar la lectura y enfatizar el efecto de cabina envolvente estilo F1. Esta es la primera vez que se adopta este tipo de pantalla en un automóvil de producción.

Cuando el motor y los motores están apagados, los instrumentos a bordo se vuelven negros, lo que le otorga a la cabina una apariencia minimalista y elegante. De acuerdo con la tradición de Ferrari, la pantalla

predeterminada está dominada por un gran contador de revoluciones circular que, sin embargo, esta vez está enmarcado por el indicador de carga de la batería. La pantalla de navegación está a un lado del contador de revoluciones y el control de audio en el contrario.

La filosofía de "manos en el volante" ha impulsado constantemente el desarrollo de la interfaz hombre-máquina en cada automóvil Ferrari F1 y su posterior transferencia gradual a sus vehículos deportivos de carretera. El volante del SF90 Stradale completa el proceso de transferencia desde el mundo de la competición, y también marca el comienzo de una nueva era mediante la introducción de una serie de comandos táctiles que permiten al conductor controlar prácticamente todos los aspectos del automóvil sin tener que quitar las manos del volante.

Los controles tradicionales incluyen el ahora clásico control del faro montado en el volante, los limpiaparabrisas, los indicadores y el Manettino para los modos de conducción.

De los nuevos controles táctiles, la almohadilla compacta pero funcional en el radio de la mano derecha le permite al conductor navegar por las pantallas del grupo central, mientras que los controles de voz y crucero están en el radio de la mano izquierda. También cabe destacar la adopción de un interruptor giratorio para el control de crucero, una

solución derivada directamente de la Fórmula 1. En la sección inferior izquierda del área central, hay cuatro botones que el conductor puede utilizar para seleccionar el modo de uso de la unidad de energía.

El Head Up Display es otra parte de la innovadora HMI y permite que se proyecten diversos datos en el parabrisas dentro del campo de visión del conductor para que no distraiga su atención al conducir.

Desde una perspectiva creativa, el proyecto de interfaz SF90 Stradale brindó a los diseñadores del Ferrari Style Centre la oportunidad de interpretar las pantallas de la cabina como un lienzo en el que se podrían representar todas las funciones y controles del automóvil. Los gráficos de pantalla en el SF90 Stradale también fueron concebidos para crear un efecto 3D que es particularmente llamativo durante las transiciones, como cuando se enciende el panel de instrumentos o cuando se cambia de una pantalla a la siguiente.

Junto con el nuevo concepto HMI, otro tema importante abordado en la cabina fue la interfaz del área del túnel. Los controles de F1 en el "puente" son probablemente los más emblemáticos de los Ferrari de las últimas generaciones. Estos han sido completamente rediseñados y colocados en una placa de metal moderna que hace referencia a una característica igualmente icónica del pasado, la palanca de cambios clásica.





7 años de mantenimiento



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNO

TIPO	V8 - 90° - TURBO - CÁRTER SECO
CILINDRADA	3990 CCC
POTENCIA MÁXIMA*	574 KW (780 CV) A 7500 RPM
PAR MÁXIMO	800 NM A 6000 RPM
POTENCIA ESPECÍFICA SALIDA	195 CV/L
REVOLUCIONES MÁXIMAS	8000 RPM
RATIO DE COMPRESIÓN	9.5:1
SISTEMA HÍBRIDO	
POTENCIA MÁXIMA MOTORES ELÉCTRICOS	162 KW
CAPACIDAD DE BATERÍA	7.9 KW
AUTONOMÍA MÁXIMA ELÉCTRICA	25 KM

DIMENSIONES Y PESO

LARGO	4710 MM
ANCHO	1972 MM
ALTO	1186 MM
DISTANCIA ENTRE EJES	2650 MM
TRACCIÓN DELANTERA	1679 MM
TRACCIÓN TRASERA	1652 MM
PESO EN SECO**	1570 KG
DISTRIBUCIÓN PESOS	45% DELANTERA - 55% TRASERA
CAPACIDAD DE MALETERO	74 L
CAPACIDAD ESTANTE TRASERO	20 L
CAPACIDAD TANQUE COMBUSTIBLE	68 L (2 EN RESERVA)

NEUMÁTICOS

DELANTEROS	255/35 ZR 20 J9.5
TRASEROS	315/30 ZR 20 J11.5

FRENOS

DELANTEROS	398 X 223 X 38 MM
TRASEROS	360 X 233 X 32 MM

TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS
8-VELOCIDADES, F1 TRANSMISIÓN DE DOBLE EMBRAGUE
CONTROLES ELECTRÓNICOS E-DIFF3, F1-TRAC, ABS/EBD DE ALTAS PRESTACIONES CON FERRARI PRE-FILL, FRS SCM-E, FDE+, SSC 6.1

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	340 KM/H
0-100 KM/H	2.5 S
0-200 KM/H	6.7 S
100-0 KM/H	↓29.5 M
RELACIÓN PESO EN SECO/POTENCIA	1.57 KG/CV
VUELTA RÁPIDA FIORANO	79S
CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EMISIONES EN FASE DE HOMOLOGACIÓN	

* CON GASOLINA DE 98 OCTANOS

** CON EXTRAS OPCIONALES

Los estándares de calidad únicos de Ferrari y su mayor orientación en el servicio al cliente respaldan el programa de mantenimiento extendido de siete años ofrecido en el SF90 Stradale. Disponible en toda la gama Ferrari, el programa cubre todo el mantenimiento regular durante los primeros siete años de vida útil del automóvil. Este mantenimiento programado es un servicio exclusivo que permite a los clientes tener la certeza de que su automóvil se mantendrá al máximo rendimiento y seguridad a lo largo de los años. Este servicio muy especial también está disponible para los propietarios que compren un Ferrari de segunda mano.

El mantenimiento regular (a intervalos de 20,000 km o una vez al año sin restricciones de kilometraje), los repuestos originales y los controles meticulosos realizados por el personal capacitado directamente en el Centro de Capacitación de Ferrari en Maranello utilizando las herramientas de diagnóstico más modernas, son solo algunas de las ventajas del Programa de mantenimiento Genuine.

El servicio está disponible en todos los mercados del mundo y en todos los concesionarios de la Red de concesionarios oficiales.

El programa de mantenimiento original amplía aún más la gama de servicios postventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar el rendimiento y la excelencia, señas de identidad clásicas de todos los automóviles construidos en la fábrica de Maranello, y que siempre han sido sinónimo de tecnología de vanguardia y deportividad.

NUEVA DAILY CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



MÁXIMO RENDIMIENTO

Motores de 2,3 litros y 3,0 litros.
Hasta 210 CV y 470 Nm

MÁS EFICIENTE QUE NUNCA

Hasta 10% de ahorro de combustible.
Hasta 10% de reducción
en costes de mantenimiento

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda a la conducción.

MÁXIMA CONECTIVIDAD Y SERVICIOS

Mejora el rendimiento
y eficiencia de tu actividad
con B-Link solutions

La Nueva Daily ha experimentado una profunda evolución que cambiará tu perspectiva de negocio. Nueva gama de motores que te ayudarán a llevar tu negocio de manera sostenible y rentable. Ofrece un entorno de trabajo productivo y lleno de nuevos sistemas de asistencia al conductor, que garantizan la mejor experiencia de conducción. Su alto nivel de conectividad revela un mundo totalmente nuevo de servicios personalizados. La Nueva Daily es una solución de transporte hecha a medida para tu negocio.

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible



El Museo Ferrari celebra el aniversario de la Scuderia con la exposición

90 YEARS 

LA SCUDERIA FERRARI, EL EQUIPO DE FÓRMULA 1 CON MÁS TRIUNFOS DE LA HISTORIA, CUMPLE 90 AÑOS EN 2019. UN ANIVERSARIO QUE EL MUSEO FERRARI DE MARANELLO HA DECIDIDO CELEBRAR CON UNA GRAN EXPOSICIÓN CONMEMORATIVA.



La Scuderia Ferrari, fundada en Módena el 16 de noviembre de 1929 por Enzo Ferrari, que supo intuir el potencial de los gentleman drivers para conseguir grandes resultados deportivos, ha escrito páginas imborrables de la historia del automovilismo. Ya en sus inicios,

y usando en un principio coches de la marca Alfa Romeo, la entonces Società Anonima Scuderia Ferrari destacó en el panorama deportivo italiano y mundial, en todo tipo de competiciones automovilísticas. De la Mille Miglia, primerísima competición en la que participó el

equipo en 1930, a la Targa Florio; de las carreras de montaña como la Trieste-Opicina, en la que Tazio Nuvolari consiguió la primera victoria para Ferrari, a pruebas míticas como las 24 horas de Le Mans, Daytona y Spa, o las 12 horas de Sebring. Y también, obviamente, en Fórmula 1.

Los coches expuestos en la muestra, que lleva por título, precisamente, «90 años», dan fe de la gloriosa trayectoria del equipo: desde el Alfa Romeo 8C 2300 Spider, el primero en lucir el Cavallino Rampante en su librea en 1932, en las 24 horas de Spa, hasta el SF71H, el monoplaza con el que compitieron el año pasado Sebastian Vettel y Kimi Räikkönen.

Entre estos dos vehículos hay un arco temporal ilustrado por monoplazas inolvidables, protagonistas de carreras difíciles, victorias históricas y, en ocasiones, dolorosas derrotas. Como el Ferrari 500, con el que Alberto Ascari conquistó dos títulos mundiales consecutivos en 1952 y 1953. O el Ferrari D50 de Juan Manuel Fangio, con el que ganó en 1956 el cuarto de sus cinco campeonatos mundiales. Tampoco falta el Ferrari Dino 246 F1, con el que Mike Hawthorn ganó el campeonato del mundo, superando a Stirling Moss por solo un punto de diferencia. La muestra continúa con el Ferrari 156 F1 de 1963, el monoplaza que valió al equipo su primera victoria en la Fórmula 1; al volante iba John Surtees, el versátil campeón capaz de triunfar sobre dos y cuatro ruedas. También están el 312 T de 1975, que supuso una revolución al ser el primero con la caja de cambios en posición transversal respecto al eje, y con el que un joven Niki Lauda conquistó su primer título mundial, y el 312 T4, con el que Jody Scheckter ganó en 1979. No podía faltar el Ferrari F2004, el monoplaza con el que Michael Schumacher ganó su último campeonato del mundo, en una temporada en la que se hizo con trece victorias, seis de ellas consecutivas. Y repasando este largo palmarés llegamos al F2007, con el que Kimi Räikkönen se impuso en el campeonato de pilotos con una remontada increíble, que culminó con la victoria en el Gran Premio de Brasil y en la clasificación general por un único punto de diferencia.

Son vehículos que reflejan el sueño del fundador de la marca y el esfuerzo, la determinación y la búsqueda de la innovación de un equipo que ha conseguido vincular para siempre su historia a la de la Fórmula 1. Los 31 títulos mundiales de Ferrari, 15 de pilotos y 16 de constructores, constituyen una plusmarca aún por igualar, que el equipo de Maranello defiende y honra cada año con la misma pasión que hace 90 años.

La muestra también rinde homenaje, cómo no, a las victorias en campeonatos de otras disciplinas. Se exponen, por ejemplo, el 166 MM, protagonista de la primera victoria en las 24 horas de Le Mans, hace precisamente 70 años, y a la que siguieron los triunfos en las 24 horas de Spa y en la Mille Miglia, y el 275 P que dominó las 12 horas de Sebring en 1964, y que luego triunfó en los 1000 km del Nürburgring y las 24 horas de Le Mans.

"HYPERCARS"

El museo de Maranello alberga, además, la exposición "Hypercars", dedicada a los Ferrari que han ejercido un papel pionero en la evolución tecnológica de la marca.

Todos los Ferrari han sido siempre coches especiales, reservados a unos pocos y selectos clientes, y muchos modelos, en una constante búsqueda de la innovación, incorporan avances tecnológicos que definen los nuevos estándares del sector. Maranello ha estampado su firma en auténticos "hypercars", un término que define a los hitos de la historia del automóvil. Son coches fabricados en edición limitada, siguiendo una de las prerrogativas de Enzo Ferrari: la ambición





de fabricar el mejor coche posible para cada momento. El resultado es un concepto de coche cada vez más moderno, reflejo de la investigación más avanzada, la vanguardia del sector automovilístico. Esta exposición ofrece la oportunidad de admirar los avances tecnológicos creados por Ferrari.

Abre la muestra el GTO de 1984. Un coche de líneas agresivas, pero a la vez elegantes, diseñado para devolverle el prestigio al acrónimo de Gran Turismo Omologato, heredado del 250 GTO, un modelo ya convertido en mito.

Solo tres años después, Ferrari creó a la madre de todos los “hypercars” modernos, al que se convertiría en referente: el F40. Se trata de un modelo que Enzo insistió en fabricar para conmemorar los 40 años de la empresa; un auténtico coche de carreras con unas prestaciones increíbles, gracias al motor turbo que en aquella época dominaba la Fórmula 1 y al uso de materiales compuestos.

En 1995, Ferrari inauguró una nueva era con el F50, un monoplaza disfrazado de Gran Turismo. Por primera vez, el motor, derivado del de la Fórmula 1 de 1990, se fijó directamente al chasis monocasco con función portante. Un vehículo grandioso, con el efecto suelo de un auténtico coche de competición, fruto de más de 2000 horas de trabajo en túnel de viento.

El Ferrari Enzo de 2002, un “hypercar” dedicado al fundador y desarrollado bajo la supervisión de Michael Schumacher, vuelve a representar lo máximo que una marca automovilística podía sacar a la carretera en aquella época. Se trata de un modelo inspirado en los monoplazas de Ferrari, que incorpora una interfaz piloto-máquina especialmente innovadora, con la inclusión en el volante de una serie de mandos, idea del gran campeón alemán: nacía así el precursor del “Manettino”, que luego se implementó en todos los coches de gama.

El LaFerrari, lanzado en 2013, encarna, ya desde la elección del nombre, la esencia de los coches de la casa de Maranello. Es el primer Ferrari con motor híbrido Hy-Kers inspirado en los monoplazas de Fórmula 1 de nueva generación, y con casi 1000 caballos de potencia. Su versión «convertible», el LaFerrari Aperta, se presentó en 2016. Gracias a un gran trabajo aerodinámico, permite circular con las ventanas subidas sin perder eficiencia respecto a la versión cupé.

La muestra incluye, además, el modelo de carrocería del Ferrari P80/C, el último modelo del programa One-Off, que permite fabricar coches únicos a medida del cliente. El P80/C se presentó el pasado mes de abril, tras cuatro años de desarrollo, y es el único One-Off de la historia de Maranello homologado exclusivamente para su uso en pista. Se inspira en el Ferrari 488 GT3, y reinterpreta el concepto de los prototipos Sport que han engrosado, a lo largo de los años, el palmarés deportivo de la marca.

En el marco de este repaso a la exclusividad de la oferta Ferrari, el visitante descubrirá también el programa Tailor Made, la expresión del alma de la marca más orientada al lujo. Se ha habilitado una sala del museo a imagen y semejanza del Centro Stile Ferrari, donde los clientes más exigentes personalizan sus coches. Paletas de colores, tejidos, pieles y otros materiales ofrecen infinitas posibilidades para crear un Ferrari inconfundible, tan único como los gustos y la personalidad de cada cliente. Las exposiciones “90 años” y “Hypercars” permanecerán abiertas hasta mayo de 2020.

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

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



Nuevo One-Off P80/C



La Reinvencción de un Mito

Crear una versión totalmente nueva y moderna del prototipo deportivo de Ferrari es una tarea tan ambiciosa como compleja. Sin embargo, el nuevo Ferrari One-Off, el P80/C, se concibió con esta idea y contando con instrucciones específicas del cliente. El Ferrari Styling Centre, bajo la dirección de Flavio Manzoni, y el equipo de ingeniería y aerodinámica trabajaron mano a mano con el cliente, compartiendo los mismos valores y enfoques para crear un nuevo “coche mítico” con un espíritu totalmente único y auténtico.



El cliente, un gran conocedor del mundo Ferrari, proviene de una familia con una larga tradición de admiración por el Cavallino Rampante y también es un coleccionista de Ferrari con un profundo conocimiento de la marca. Esto lo convertía en el socio perfecto para realizar un proyecto tan exigente que requería un alto nivel tanto de interacción como de implicación emocional.

El concepto básico del cliente era crear un prototipo de deportivo moderno inspirado en los modelos icónicos de la historia de Ferrari: por un lado el 330 P3/P4 y por otro el Dino 206 S de 1966.

Así que con el P80/C se estableció un objetivo ambicioso para el Ferrari Styling Centre: desarrollar un nuevo tipo de producto que sencillamente no existía en la gama actual de Ferrari; un prototipo de deportivo inspirado en los modelos que básicamente crearon sus propias normas de diseño y se convirtieron de esta forma en famosos iconos que, aunque habían sido concebidos como coches de carreras, influyeron también en toda una serie de elegantes automóviles para la carretera. Un ejemplo concreto es la estrecha relación entre el coche de carreras Dino 206 S y la producción del Dino 206/246 GT, por ejemplo.

Ambas versiones comparten el mismo ADN, a pesar de que tengan un vocabulario de estilo distinto: el primero luce los elementos de carreras de Ferrari mientras que el segundo posee las líneas más sobrias y refinadas de los coches para la carretera.

El objetivo del Ferrari Styling Centre era crear un modelo decididamente moderno que no hiciera grandes concesiones al pasado, aparte de intentar recrear la forma sensual de esos modelos icónicos con unos alerones más marcados formados por la intersección de superficies cóncavas y convexas.

1
Nuevo One-Off P80/C





Periodo de gestación

El proyecto del P80/C, que arrancó en 2015, ha tenido la fase de desarrollo más larga de todos los One-Off que Ferrari ha hecho hasta la fecha. Este periodo de gestación extremadamente intenso fue el resultado de una investigación a fondo sobre el estilo y un prolongado desarrollo de la ingeniería, con un meticuloso análisis de los parámetros de rendimiento, así como unas pruebas minuciosas de aerodinámica, todo ello con un enfoque distinto al que ha tenido Ferrari con los anteriores One-Offs. Normalmente, este tipo de automóvil tiende a ser una reinterpretación estilística de modelos de la gama actual; un nuevo concepto o idea

básica que lo distingue del coche donante se añade a una maquinaria ya existente. La maravillosa historia de la industria automovilística italiana es tan sólo eso: una abundancia de coches excepcionales basados en el mismo chasis, pero con equipados con diferentes carrocerías.

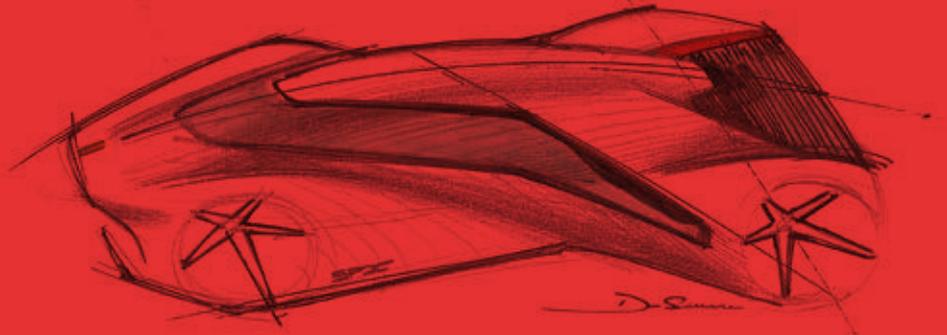
Sin embargo, el P80/C es radicalmente distinto. Es un coche de carreras, lo que significa que el rendimiento es un factor crucial, así que esto no sólo condicionó al equipo de diseño a buscar un diseño absolutamente único, también los obligó a realizar cambios drásticos a la maquinaria del coche donante. Esto implicó introducir características específicas

necesarias para garantizar la unión perfecta del estilo, la potencia técnica y la aerodinámica.

Se decidió usar el chasis del 488 GT3 como base, no sólo por su rendimiento, sino también por su larga distancia entre los ejes (más de 50 mm comparado con el 488 GTB), lo que permitía una mayor libertad creativa. Respetando la estructura clásica del Ferrari 488 en la que la cabina suele estar colocada en el centro, el chasis del GT permitía a los diseñadores enfatizar un efecto de cabina hacia delante en el que la parte posterior se alarga para dar al automóvil un carácter más agresivo y compacto. Este fue uno de los pilares de estilo del P80/C desde el principio del proceso de diseño.



Nuevo One-Off P80/C



La Reinención de un Mito



Nuevo One-Off P80/C



Formas musculares

Una decidida forma de cuña domina la vista lateral en la parte frontal del automóvil. Las formas musculares de los alerones frontales y traseros con la cabina en el medio se enfatizan con amplios contrafuertes que se expanden hacia las tomas de aire laterales. Esto da la impresión de que la cabina está totalmente fundida con el cuerpo; el efecto se acentúa aún más con el parabrisas envolvente que hace referencia al aspecto icónico de los prototipos deportivos del pasado. Los arbotantes convergen hacia el techo recalcando el efecto visera de los cristales. Todas estas características no sólo hacen referencia al 330 P3/P4, sino que, además, son todo un homenaje a las berlinettas Dino y 250 LM.

Las ventanas laterales se funden gráficamente con unos amplios surcos creados por las tomas de aire laterales que proporcionan un movimiento descendente dinámico a los flancos posteriores. Esta disrupción equilibra la forma de cuña del flanco delantero y separa visualmente la parte trasera del resto del automóvil.

Visto desde arriba, queda claro que la carrocería es más ancha sobre el eje delantero, pero después se estrecha bruscamente creando una marcada cintura en la zona de la puerta trasera para ensancharse de nuevo de forma drástica en la parte trasera. Este tipo de arquitectura tan representativa también se enfatiza con el uso de montantes C de tipo arbotante que están físicamente separados de la cabina. Por una parte, los montantes C rodean las tomas de aire del intercooler. Por la otra, acentúan la caída acusada de altura entre el techo y la superficie de la cubierta trasera del motor. En lugar de una continuación más normal de la línea del techo sobre la cubierta del motor, se prefirió una solución más extrema, creando un hueco en la parte posterior de la cabina con una pantalla trasera vertical.

El desarrollo aerodinámico se basó en la experiencia adquirida con el 488 GT3, pero no fue determinado por las restricciones de la normativa internacional. Por tanto, el separador frontal es específico para este modelo

y, aunque la curva de expansión y los generadores de vórtices del difusor trasero son los mismos que los del GT3, las superficies externas son todas únicas en el P80/C. El resultado es una mejora de aproximadamente el 5 % de la eficiencia general, necesaria para un aprovechamiento pleno del motor sin restricciones.

El objetivo era equilibrar la carga aerodinámica de la parte superior de la carrocería de manera uniforme sobre los dos ejes, haciendo así un uso pleno de los bajos del bastidor del 488 GT3. La configuración de la carrocería trasera requería adoptar un perfil aerodinámico que se asentara en la parte inmediatamente posterior al bode inferior del techo para proporcionar una fuerte recompresión del flujo hacia atrás, reforzando la carga aerodinámica generada por la cola y el alerón. Este perfil aerodinámico está basado en el alerón en forma de T adoptado en la Fórmula 1 en 2017. En este caso, está diseñado para reducir la longitud del flujo sobre la parte trasera, creando el efecto de un parabrisas trasero «virtual» muy corto y una burbuja de separación extremadamente limitada.





+34 971 33 45 00 | www.haciendanaxamena-ibiza.com



Nuevo One-Off P80/C





Catamarán

La parte delantera del automóvil posee una geometría formal de estilo catamarán. La forma casi de alerón resalta el efecto saliente del morro, que queda subrayado por la interacción de los huecos de forma efectiva. Los grandes orificios de ventilación del radiador están situados justo detrás de esta estructura similar a un alerón y los orificios de salida sobre el capó delantero acentúan los potentes y musculosos alerones.

El hecho de que el P80/C esté homologado sólo para su uso en carreras significa que se puede prescindir de elementos que serían necesarios en un automóvil para la carretera y que influirían notablemente en su diseño. Las luces de cruce normales prácticamente han desaparecido. O más bien han sido reducidas a unas meras hendiduras colocadas en huecos en la parte frontal del automóvil y que recuerdan a las tomas de aire en la rejilla del 330 P3/P4. No obstante, al contrario que en el 330, en el P80/C no están colocadas en una rejilla ovalada, sino que parecen más bien dos huecos esculpidos en la parte delantera del coche.

El mismo elemento decorativo aparece en la parte posterior del vehículo. El alerón trasero es muy amplio

para cumplir con los requisitos aerodinámicos e incorpora dos luces traseras muy características de forma que parecen orificios de ventilación, reflejando así el diseño de la parte frontal.

Incluso el cuadro trasero, que permite ver completamente el tren de rodaje, tiene una arquitectura de tipo catamarán. Esto permitió prescindir completamente de la carrocería en la parte interior. De hecho, su único ocupante es una rejilla para dejar salir el calor del compartimento del motor. Este espacio está ocupado por un enorme difusor trasero que casi parece estar separado del resto del automóvil.

La adopción de un parabrisas trasero cóncavo y listones de aluminio en la cubierta del motor, una referencia al 330 P3/P4, le dan a la cola del P80/C un aspecto único y reconocible al instante.

A petición del cliente, el automóvil fue diseñado con un doble espíritu: por un lado, una configuración para carreras, que incluye un llamativo alerón de fibra de carbón y ruedas de 18 pulgadas de una sola tuerca; por otro, el paquete de exposición completo con ruedas de 21 pulgadas pero sin complementos aerodinámicos para resaltar la pureza de sus formas.





Jumeirah
PORT SOLLER
HOTEL & SPA

DISFRUTA
DE UNA ESCAPADA DE
ENSUEÑO EN MALLORCA

Para más información visite jumeirah.com/mallorca o llame al +34 971 637 888

jumeirah.com/mallorca

FERVE F-2505

FERVE
THE BATTERY LIFE

AUTOMATIC BATTERY CHARGER

PARA MOTO
Y COCHE

6-12V

2-4A

Pantalla LCD



F-2505

CE



www.ferve.com

CATERING
moka
DIFUSION

ASADOS, PARRILLADAS Y TARTAS GIGANTES
PARA EVENTOS Y FIESTAS

Registro sanitario N° 26.07457/O

¡30 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



GP de Mónaco de Fórmula 1

Vettel segundo y gran espectáculo de Leclerc, antes de su abandono

Fede García (Redacción de Noticias) - © 2019



Gran homenaje para recordar a Niki Lauda en uno de los momentos más emotivos que ha vivido la Fórmula 1 en mucho tiempo, minutos antes de dar comienzo al Gran Premio de Mónaco, con todos mirando al cielo, pero también para intentar adivinar que sucedería minutos después ante la probabilidad de 90% de lluvia que anunciaba el radar meteorológico. Al final la lluvia no haría acto de presencia en toda la carrera, y Lewis Hamilton se impondría con una nueva victoria para Mercedes, aunque esta vez sin doblete, gracias a la lucha y a la presión de Max Verstappen y de Sebastian Vettel, que se interpondrían entre Lewis y su compañero Bottas. Lewis Hamilton ejerció una estrategia inteligente incluso con los problemas de agarre en su eje trasero. Ferrari encontró un resultado mucho más positivo de lo que se esperaba, después de cómo le

estaban marchando las cosas el fin de semana, mientras que Verstappen llevó a cabo una carrera a la ofensiva, del mismo modo que había planificado Leclerc, y que al final no podría aprovechar.

Aun así, fue un arranque espectacular por parte del monegasco, que quería lograr un buen resultado después de lo sucedido durante la qualy del sábado, con una remontada que apenas duró 10 vueltas, pero que puso la guinda al inicio del Gran Premio a la espera de la llegada de una posible lluvia. El piloto de Ferrari no tenía nada que perder y se lanzaba a por todas, adelantando a Kimi Raikkonen en la primera vuelta y en la segunda al McLaren de Lando Norris, con una apurada de frenada en Loews.

El monegasco tenía en su punto de mira a Grosjean y se dejaba ver por sus retrovisores. Se insinuó en la Nouvelle Chicane y luego tomó las

medidas de La Rascasse. En la vuelta 8, se tiró en esa misma curva por el interior y lograba la duodécima posición. En el siguiente giro, Leclerc quiso repetir la misma maniobra con Nico Hülkenberg. Se coló por el interior, pero el alemán no le dejó tanto espacio como el francés. Los dos coches se tocaron y el Ferrari se cruzó en la pista.

El monegasco recuperó el control, pero nada más pasar por meta descubrió que había deslallado el neumático trasero izquierdo. Llegó a boxes como pudo, con el lateral derecho del fondo plano medio arrancado por culpa de los destrozos que le había ocasionado el neumático al irse desintegrando, puso neumáticos duros y continuó en carrera en precarias condiciones.

El Safety Car se desplegaba en la vuelta 11 para que los comisarios pudieran limpiar la pista de los restos de goma y de fibra de carbono, que el Ferrari de Leclerc había ido lanzando durante

GRAN HOMENAJE PARA RECORDAR A NIKI LAUDA EN UNO DE LOS MOMENTOS MÁS EMOTIVOS QUE HA VIVIDO LA FÓRMULA 1 EN MUCHO TIEMPO



su regreso a boxes. Esto precipitó una entrada masiva a boxes para cambiar neumáticos. Mercedes llamó al mismo tiempo a Hamilton y Bottas. Lewis puso medios y conservó el liderato, pero la parada de Valtteri no fue tan rápida y eso le costó la segunda posición con Verstappen quien, como Vettel, puso duros.

El Mercedes y el Red Bull se pusieron en paralelo en el interior del estrechísimo Pit-Lane, lo que resultó en un toque entre los dos coches. Los comisarios le impusieron a Max una penalización de cinco segundos por "unsafe release". Bottas paró otra vez en la siguiente vuelta por un pinchazo después de tocarse contra el muro, lo que le costó también el tercer puesto con Vettel.

El Safety Car se retiró en la vuelta 16. Lewis Hamilton controló el tiempo para no dejar ir la primera posición. En el siguiente giro, Antonio Giovinazzi tocó a Robert Kubica en La

Rascasse. El Williams quedó cruzado en la pista, formándose una melé que también comprometió a Nico Hülkenberg, George Russell y Charles Leclerc. Todos ellos consiguieron volverse a poner en movimiento sin necesidad de neutralización. Giovinazzi recibió una penalización de 10 segundos.

Leclerc hizo una segunda parada en boxes en la vuelta 18 para poner el neumático blando. La frustración del monegasco era palpable. "Yo soy el primero que no se rinde, pero os digo que el coche es muy difícil de conducir", afirmaba el monegasco por radio a sus mecánicos. Un giro después, al constatar que ocupaba la última posición y que era imposible soñar con una nueva remontada, el equipo tomó la decisión de abandonar y ahorrar kilómetros a la unidad de potencia. Charles abandonaba en su primera visita a su país, Mónaco, como piloto de la Scuderia.

Hamilton lograba un margen de 0,9 segundos sobre Max Verstappen al llegar a la vuelta 20. Sebastian Vettel, tercero, cedía 1,8 seg con el líder, pero aguantaba seis décimas por delante de Valtteri Bottas. El radar meteorológico mostraba lluvia en los alrededores del circuito, aunque no en el Principado.

En la vuelta 48 Hamilton reportaba problemas con sus neumáticos. Las bajas temperaturas propiciaban la aparición de graining, pero el británico aguantaba. Poco después, el grupo de cabeza alcanzaba a un grupo de ocho rezagados. Hamilton, Verstappen y Vettel pasaron a Lance Stroll, pero el Racing Point se cebó con Bottas. El canadiense le cerró en Tabac y no le dejó pasar hasta llegar a La Rascasse. En consecuencia, el finlandés perdió un par de segundos con sus rivales.

El graining de las gomas de Hamilton no remitía. El británico alertaba una y otra vez a su equipo, que ya había comprendido que se habían equivocado al montarle el neumático medio. Max Verstappen le presionaba fuertemente, a sabiendas que estaba obligado a adelantarle para escaparse cinco segundos, si quería compensar la penalización de tiempo que recaía sobre él. Pero pasaban los minutos y Verstappen no veía la oportunidad. Mientras tanto, Red Bull hizo parar a Pierre Gasly para poner blandos y buscar la vuelta rápida.

En la vuelta 69, Max Verstappen pasó al ataque. Red Bull le dijo que podía activar un mapa motor más agresivo. Max probó un exterior en Loews, sin éxito. Buscaba el hueco. Por detrás, Vettel y Bottas aguantaban a menos de cinco segundos para aprovechar su sanción. Verstappen no se rendía. A tres vueltas del final, el holandés lo intentó en la Nouvelle Chicane. El Red Bull intentó ganar el interior, pero el Mercedes estaba por delante. El holandés se tiró y tocó al británico, que se saltó la chicane. Los dos siguieron adelante sin consecuencias, aunque el toque pudo haber sido desastroso para ambos.

Lewis Hamilton cabalgó hasta la victoria para anotarse el triunfo en el GP de Mónaco, un triunfo que le permitía ampliar aún más su liderato en el Mundial de Pilotos y dedicarle el éxito a su amigo Niki Lauda, desaparecido el lunes antes de la carrera. Sebastian Vettel heredaba la segunda plaza después de aplicarse la sanción a Max, la cual también permitía a Valtteri Bottas subir al podio seguido por Verstappen y por Gasly.

Tras los dos Red Bull terminaba Carlos Sainz, el cual realizaba una actuación destacable después de haber plantado batalla a los pilotos de Toro Rosso con una estrategia distinta obligada por las posibilidades de una lluvia que nunca terminó por llegar. De noveno a sexto, el madrileño completaba un gran fin de semana a pesar de que comenzó torcido por los problemas técnicos que les tuvieron parados durante la primera sesión de entrenamientos libres del jueves.



Gracias a la cirugía robótica se extirpan cánceres de orofaringe sin abrir la mandíbula

EL USO DEL ROBOT DA VINCI EN EL CAMPO DE LA OTORRINOLARINGOLOGÍA PERMITE ABORDAJES MENOS AGRESIVOS EN PATOLOGÍAS TUMORALES. SOLUCIONA CASOS MUY CONCRETOS DE PACIENTES CON APNEA DEL SUEÑO



Operar un cáncer de base de lengua mediante la cirugía tradicional es como atravesar una selva a machetazos para llegar a un sitio. Hay que cortar y abrir la mandíbula para extirpar al tumor. Afortunadamente, hoy en día no es necesario dañar tejido sano en el proceso de curar a un paciente. La última generación del robot quirúrgico Da Vinci instalado en el Hospital Ruber Internacional, es capaz de acceder directamente a la orofaringe a través de la cavidad oral y realizar así cirugías mínimamente invasivas de patologías tumorales o determinadas apneas del sueño. El doctor Raimundo Gutiérrez Fonseca practica este tipo de intervenciones en el Hospital Ruber Internacional y realiza consultas de Otorrinolaringología (ORL) en el nuevo centro médico Ruber Internacional, situado en Paseo de la Habana.

El robot Da Vinci es un sistema de cirugía mínimamente invasiva en el que se manipulan brazos robóticos a distancia por medio de una consola que maneja el cirujano. El uso de esta instrumentación ofrece una serie de ventajas. En primer lugar una mayor precisión (elimina el temblor natural de la mano del cirujano) y mayor grado de movimiento que la muñeca humana. A su vez, ofrece un sistema de visualización endoscópica tridimensional que permite al cirujano “adentrarse de forma virtual” en el cuerpo del paciente. Su uso ha supuesto un cambio de concepto en el campo de la otorrinolaringología, especialidad quirúrgica de la medicina que cubre todo tipo de patología anatómica, estructural y funcional de oído, nariz, faringolaringe y estructuras asociadas.

Así lo explica el doctor Raimundo Gutiérrez Fonseca, “estamos cambiando un tipo de cirugía transmandibular más agresiva en la que abres la mandíbula y tienes que causar mucho daño en partes sanas para llegar a la lesión, por una cirugía que te lleva directamente a la zona de la lesión”. El Da Vinci se utiliza actualmente en dos tipos de patología dentro de la otorrinolaringología (ORL). “Aquellas de carácter tumoral (orofaringe, base de lengua, amígdala, algunos tipos de cáncer de laringe) y en casos muy seleccionados de apnea obstructiva del sueño. Los pacientes

con apnea del sueño, presentan interrupciones repetidas de la respiración mientras están durmiendo alterándose significativamente su calidad de vida. Tiene muchos tipos de tratamiento y uno de ellos es la cirugía robótica”, asegura la Dra. Myriam Navarro Cunchillos, Co-directora de la Unidad de ORL del Hospital Ruber Internacional.

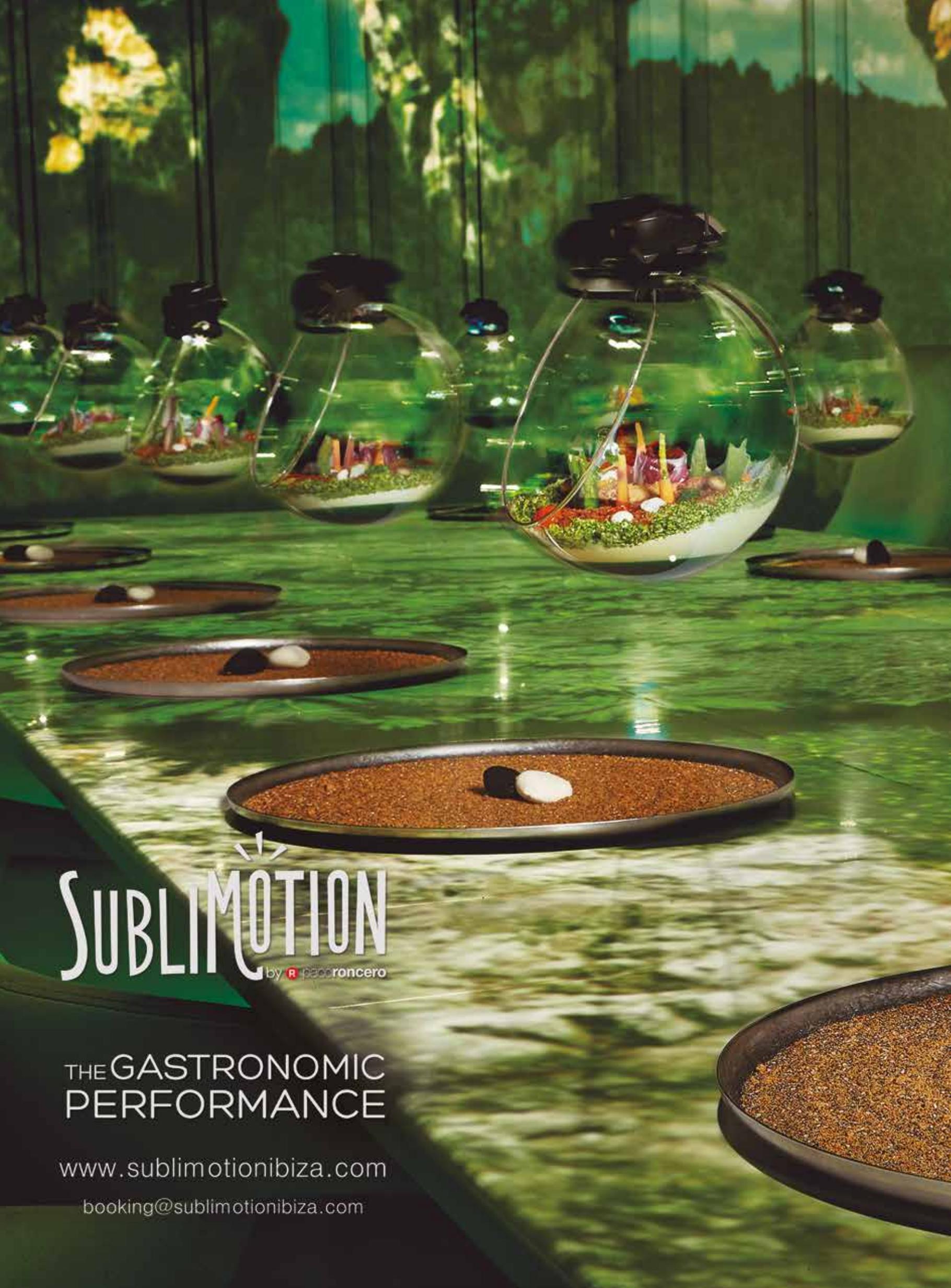
La robótica aplicada a la otorrinolaringología se empezó a practicar en España durante el año 2013. Desde entonces, el doctor Raimundo Gutiérrez Fonseca, jefe del servicio de ORL del Hospital Universitario Rey Juan Carlos y recientemente miembro del equipo de ORL del Hospital Ruber Internacional, está practicando con su equipo de forma habitual intervenciones de este tipo. El uso del Da Vinci permite abordajes menos agresivos y un mejor manejo de las secuelas, pero no está exento de limitaciones. Para empezar, como indica el otorrinolaringólogo del Hos-

pital Ruber Internacional, Manuel García Simal, requiere de un entrenamiento. Además, es caro. Cuesta dos millones de euros cada robot. “No hay tantos tumores o lesiones en esa zona-asevera el doctor García Simal- como para que en cualquier hospital tengan un Da Vinci.

Más allá del precio, otra de sus limitaciones es que no es válido para todo tipo de pacientes, ya sea por su patología o por sus características anatómicas. “Si tiene un problema de apertura bucal, no puedes utilizarlo”, afirma el doctor Gutiérrez Fonseca. A su vez, como indica Myriam Navarro, el robot quirúrgico no es capaz de cortar hueso. “Si hay que extirpar un margen de mandíbula-explica Raimundo Gutiérrez Fonseca-, no podríamos hacerlo. En estos casos hacemos las partes blandas con el robot. Lo retiramos y cortamos la mandíbula por medio de otra tecnología. Después introducimos de nuevo el Da Vinci y seguimos trabajando”. Aún hay mucho margen de mejora, como el desarrollo de brazos robóticos adaptados específicamente a la otorrinolaringología. La incorporación del Da Vinci no es el único cambio relevante en la especialidad. El propio perfil de los pacientes con tumores de cabeza y cuello no es el mismo que hace unos años. “Si bien el alcohol y el tabaco es un factor de riesgo indiscutible para este tipo de tumores-asegura el doctor García Simal- afortunadamente cada vez fuma y bebe menos gente. Sin embargo, está aumentando el cáncer de orofaringe relacionado con el virus del papiloma humano”. En estos tumores, relacionados con el virus del papiloma, según indica el doctor Fonseca, el abordaje con el sistema robótico Da Vinci permite cirugías mucho más limitadas y menos agresivas porque también las características del tumor son diferentes que el cáncer de los fumadores.



Equipo de ORL del Hospital Ruber Internacional, doctores García Simal, Navarro Cunchillos y Gutiérrez Fonseca



SUBLIMOTION

by R. PASCARONCERO

THE GASTRONOMIC
PERFORMANCE

www.sublimotionibiza.com

booking@sublimotionibiza.com



INTERNATIONAL
engine
+
POWERTRAIN

of the year awards 2019

Presented by engine + powertrain technology international *magazine*



EL V8 DE FERRARI SE LLEVA POR CUARTA VEZ CONSECUTIVA EL PREMIO INTERNATIONAL ENGINE & POWERTRAIN OF THE YEAR



EL MOTOR FERRARI TAMBIÉN CONSIGUE EL PERFORMANCE ENGINE OF THE YEAR Y ES PREMIADO EN DOS CATEGORÍAS MÁS

La 21ª edición de los Premios International Engine & Powertrain of the Year ha visto una vez más triunfar a Ferrari, alzándose con el título principal con su V8 de 3.9 litros y 720 cv por cuarto año consecutivo, una hazaña nunca lograda por ningún otro motor en la historia de los premios.

El motor V8 de 3908 cc que impulsa los 488 GTB, 488 Spider, 488 Pista y 488 Pista Spider se llevó el principal galardón, y también el premio Performance Engine. Con el cambio de este año de las categorías de capacidad a las categorías de potencia de

salida, para garantizar una evaluación más justa de los trenes de potencia híbridos, el V8 de Ferrari fue premiado en otras dos categorías. Fue elegido como la mejor unidad de potencia de más de 650 CV, mientras que la versión de 3855 cc que alimenta al Ferrari Portofino (con 600 cv) y GTC4Lusso T (con 610 cv) fue premiada en la categoría de 550 a 650 CV. Como resultado, la ceremonia de este año en Stuttgart, Alemania, hizo que el número de premios totales International Engine & Powertrain of the Year de Ferrari se elevara a la impresionante cifra de 31.

**LOS MODELOS QUE PUEDEN ACOGERSE
AL NUEVO PROGRAMA FERRARI PREMIUM
SON LOS SIGUIENTES:**

**FERRARI 456 GT / GTA
FERRARI 456 M GT / GTA
FERRARI 550 MARANELLO
FERRARI 550 BARCHETTA
FERRARI 360 MÓDENA (TODAS LAS VERSIONES)
FERRARI 575 MARANELLO
FERRARI 575 SUPERAMERICA
FERRARI 612 SCAGLIETTI (TODAS LAS VERSIONES)
FERRARI F430 (TODAS LAS VERSIONES)
FERRARI 599 GTB FIORANO
FERRARI 599 SA APERTA
FERRARI 599 GTO
FERRARI ENZO**

**PARA MÁS INFORMACIÓN, CONSULTE CON SU
CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI DE SU CIUDAD
O ZONA REGIONAL, DONDE SERÁ ATENDIDO CON
TODA AMABILIDAD.**

FERRARI CLUB ESPAÑA (REDACCIÓN DE NOTICIAS) - © 2019

NUEVO PROGRAMA FERRARI PREMIUM

Un nuevo programa de mantenimiento para no dejar nunca de disfrutar de su Ferrari

Ferrari Premium es un nuevo programa de mantenimiento creado para tener cualquier vehículo Ferrari, siempre en perfecto estado, y así poder seguir disfrutando de su conducción, sin perder ninguna de sus prestaciones ni en seguridad.

El hecho de tener en el garaje un deportivo de Maranello algo antiguo no significa que no pueda beneficiarse de la experiencia completa de la compañía, por lo que este programa nace para dar seguridad a los propietarios actuales y futuros de los automóviles del Cavallino Rampante usados. Gracias al mismo, el fabricante certifica que se ha completado todo el mantenimiento preventivo y programado a lo largo de la vida de su vehículo.

El listado de modelos que pueden acogerse al programa es bastante extenso y Ferrari se encarga de absolutamente todo, desde las revisiones periódicas hasta las llamadas a revisión, además de incluir un paquete de componentes a precios especiales, como los sistemas de dirección asistida, frenos, lubricación y combustible. De esta forma, los propietarios pueden relajarse sabiendo que sus preciadas joyas han sido bien tratadas en todo momento.

Adicionalmente, con el Certificado Premium de Ferrari los modelos que cumplan 20 años tienen acceso a la certificación Ferrari Classiche de la marca, un programa que testifica la autenticidad de los vehículos clasificados como clásicos. Por otra parte, aquellos modelos que tengan entre 6 y 15 años pueden beneficiarse de la garantía New Power, que incluye arreglos y reparaciones para los componentes mecánicos principales.

Niki
Lauda



La Fórmula 1 perdía este lunes a una de sus figuras más carismáticas de siempre y uno de sus mayores luchadores en todos los sentidos. Niki Lauda (Viena, 1949), tricampeón del mundo en 1975 y 1977 con Ferrari y en 1984 con McLaren, falleció en un hospital austriaco como consecuencia de las complicaciones derivadas de las distintas intervenciones a las que había sido sometido recientemente.

En agosto, se le practicó un trasplante de pulmón que le obligó a estar hospitalizado dos meses. Su delicado estado de salud empeoró como consecuencia de una gripe contraída a principios de este 2019. Según informaciones de varios medios de comunicación austriacos, a Lauda también se le estaba practicando diálisis.

La raíz de los problemas respiratorios que le acompañaban y que finalmente terminaron con su vida fue, precisamente, aquello que le convirtió en leyenda. El Ferrari 312T con el que disputaba el Gran Premio de Alemania en Nürburgring de 1976, se incendió después de estamparse contra el muro y Lauda quedaba atrapado en medio de las llamas. El piloto fue trasladado al hospital con quemaduras de tercer grado en la mayor parte de su cuerpo, y pese a eso solo se perdió dos carreras antes de volver a correr seis semanas después.

Su llegada a Brabham en 1978 precedió su primera retirada en 1979 en pleno Gran Premio de Canadá, cuando ya había diversificado sus negocios, antes de regresar en 1982 con McLaren. Con la estructura británica logró su tercer título en 1984, y tras imponerse a su compañero de equipo, Alain Prost, por solo medio punto. Su adiós definitivo a la disciplina que le convirtió en mito llegó en 1985, temporada en la que únicamente logró un triunfo y que supuso el primer cetro de Alain Prost.

Después de su retirada, Niki Lauda asumió un rol como consejero de Ferrari en la década de los años noventa, seguido por su entrada como director de Jaguar en 2001, una posición en la que solo permaneció una temporada. En 2012 firmó como presidente no ejecutivo de Mercedes, gran dominador de la era híbrida en la F1 con cinco dobles consecutivos a partir de 2014.

Su entrada en escena fue capital en la incorporación de Lewis Hamilton en 2013, a quien logró terminar de convencer de que la mejor opción profesional para su futuro era abandonar McLaren y unirse a la marca de la estrella, una decisión acertada al 100% si atendemos a los títulos que han seguido desde entonces.

Hasta las complicaciones del año pasado, Lauda era una de los rostros habituales del paddock, siempre con su jersey y su gorra roja. Su mirada penetrante era casi más imponente que las marcas que el fuego dejó en su rostro... Descansa en paz, Niki...

*Uno de los grandes
del automovilismo
nos ha dejado...*

Descansa en paz, Niki Lauda



Club

www.ferrariclubespana.com



29 al 31 de Marzo de 2019

Texto: Fede García

Fotos: Sergio Calleja Carcedo, y la colaboración de Joan Ferret Piñol y Miguel Campos



Valencia

PASSIONE FERRARI



Club

www.ferrariclubespana.com



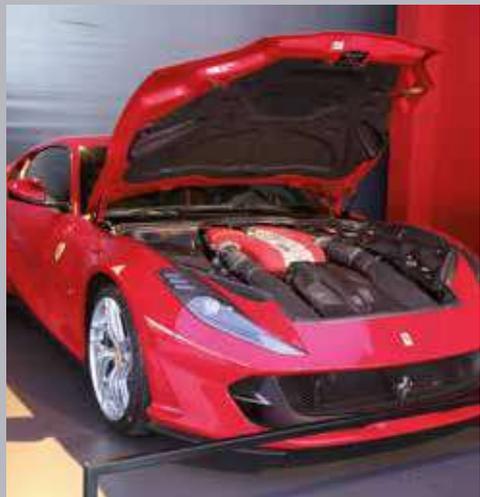
PASSIONE FERRARI

Valencia

El último fin de semana de Marzo, Ferrari organizó en el Circuit Ricardo Tormo de Cheste, en Valencia, una nueva edición de su evento creado y pensado para los propietarios de Ferrari, PASSIONE FERRARI.

En esta cita, que se hace coincidir con las distintas mangas de la Ferrari Challenge que se disputan en Europa, se prepararon dos jornadas dedicadas a los Owner's de la casa, que les permitió disfrutar, no solo de la acción que se desarrolló en la pista con las distintas mangas de la Challenge, sino también de la conducción de sus propios Ferrari en la pista de Cheste, con distintas tandas que se disputaron durante los descansos entre carrera y carrera de la Challenge.

Como este evento lo organiza directamente la marca Ferrari, fueron los propios Concesionarios Oficiales de la marca los encargados de organizar los desplazamientos, desde los distintos puntos de la Península hasta Valencia. Así, Cars Gallery fue la encargada de llevar a los socios de nuestro club y a sus clientes de la zona de Catalunya, Levante y Baleares, mientras que Santogal hizo lo propio con los socios y sus clientes de la zona centro y C. de Salamanca, se desplazó con los de Andalucía y Gibraltar. Y a todos ellos se unieron también, numerosos propietarios de Portugal que no quisieron perderse el acontecimiento.

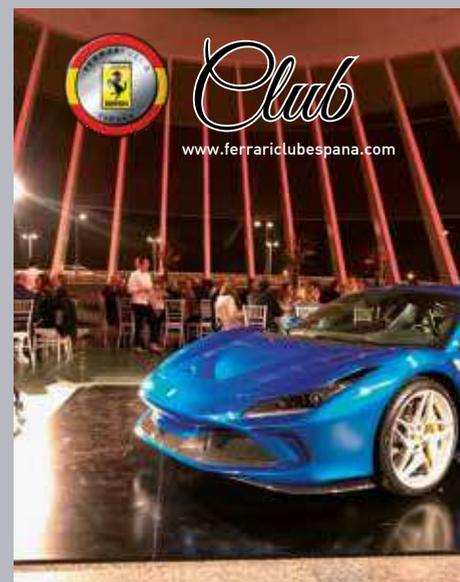




Además Ferrari desplazó hasta el circuito numerosas unidades de su gama actual de modelos, que permitió a los socios del club probar en pista y en carretera, siempre acompañados de un instructor profesional, que les guió y aconsejó en todo momento, el modo de sacar el máximo partido de cada coche. Así en el paddock de Cheste, estuvieron disponibles distintas unidades del 812 Superfast, del GTC4 Lusso, del 488GTB y Spider, del 488 Pista, así como algunas preciosas unidades de los Ferrari Portofino, además de todos los Ferrari desplazados hasta el circuito por sus propietarios, que ofrecieron al numeroso público de seguidores de la marca, un autentico espectáculo difícil de igualar por otros eventos similares.

A lo largo de las dos jornadas, Ferrari dispuso de un Hospitality abierto a todos los clientes, en donde se sirvieron bebidas y refrescos, así como un menú exclusivo para ellos, y se realizó una presentación exclusiva del nuevo Ferrari F8 Tribute, la última creación con motor V8 biturbo de Maranello, que sustituirá en breve al Ferrari 488GTB.

Hacia el final de la jornada del sábado, se organizó un desfile con todos los Ferrari presentes rodando por la pista del circuito, con numerosas fotos de recuerdo para los asistentes, como previo que culminaría por la noche con una Cena de Gala, que se celebró en el Palacio de la Opera (Reina Sofia) de la Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia.






**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





La jornada del domingo amaneció con el cielo encapotado y lluvia, lo que motivó el regreso de la mayoría de asistentes al evento, aunque algunos de ellos permanecieron en el circuito para asistir a las últimas mangas de la Challenge Ferrari, y culminar de este modo un fin de semana repleto de ferrarismo y competición, como únicamente la casa Ferrari sabe organizar.







5 AL 7 de Abril de 2019

Texto: Fede García | Fotos: Andreu Artés y Sergio Calleja



Club

www.ferrariclubespana.com

ESPÍRITU DE MONTJUIC 2019

ESPÍRITU DE MONTJUIC 2019



El fin de semana del 5 y el 7 de abril, dio comienzo en el Circuit de Barcelona-Catalunya, la temporada 2019 europea de automovilismo de competición histórica, y lo hizo en el mejor evento del mundo del motor clásico del Sur de Europa, el Espíritu de Montjuïc, que desde el 2018 cuenta con la estrecha complicidad de las series Peter Auto, que aportan una amplia y variada inscripción de vehículos que colma las expectativas de los más exigentes apasionados del mundo de la competición.

El Ferrari Club España no quiso perderse este evento, y acudió al Circuit de Barcelona-Catalunya con sus Ferrari, que fueron estacionados en el paddock del circuito, a modo de exposición para deleite del público asistente.

Todo y el clima inseguro del fin de semana, a ratos con un sol radiante y en otros con intensos chaparrones, la actividad se desarrolló con normalidad, pudiendo disfrutar del ambiente de competición que se respiró en las distintas carpas de los equipos, en los boxes y en la pista.

Entre los participantes presentes en el evento, se encontraba nuestro socio y amigo Carlos de Miguel, inscrito en una de las mangas del "Classic Endurance Racing" con un precioso Ferrari 275GTB, con la librea gris plateada del equipo Repsol Classic Team. Carlos de Miguel nos recibió en su carpa, y nos mostró su magnífica montura, además de explicarnos algunas características de su motor y su forma de pilotarlo. Como recuerdo nos hicimos una foto de grupo junto a su Ferrari, deseándole mucho éxito a lo largo del fin de semana.





ESPÍRITU DE MONTJUIC 2019



Además de la acción en pista, a lo largo del paddock se desarrollaron numerosas actividades, muchas de ellas pensadas para el público infantil, y otras dedicadas a los aficionados del mundo del motor, al modelismo y al coleccionismo, así como un mercadillo de recambios, exposiciones de clásicos, música en directo, etc.

Divididos en siete especialidades distintas, las "Series by Peter Auto" las componen un total de 300 vehículos que van, desde los Turismos a los

GT, de los Prototipos a los Grupo C o los Sport que triunfaron en Le Mans. De entre todas ellas destaca la multitudinaria "Classic Endurance Racing", que reúne los maravillosos Porsche, Ferrari, Ford, Lola, Chevron, Osella, Toj y BMW, todos ellos prototipos o GT que dominaron el mundial de Sports entre 1966 y 1981. Cerca de 80 unidades distribuidas en dos parrillas conformaron un tipo de competición que, en la pista, ofreció un espectáculo simplemente increíble.

Ver correr GT y Prototipos de 1966 a 1981, no está al alcance de muchos, pero los que tuvimos la fortuna de asistir este fin de semana a Montmeló, pudimos ver rodar de nuevo a los míticos Ferrari 512M, Ford GT40, Porsche 910 y 917K, Shelby Cobra y un batallón de Lola, Chevron y Porsche 911 RSR, disputándose la victoria entre las que habitualmente son, las carreras más disputadas del certamen.





Club

www.ferrariclubespana.com



Pero como gran novedad, este año se presentó la “Endurance Racing Legends”, una nueva categoría formada por los GT y Prototipos más recientes que compitieron en la última década del siglo XX y en la primera del siglo XXI, coches que hasta ahora sólo estaban presentes a modo de demostración y que en esta edición del Espíritu de Montjuic, volvieron a salir a la pista para disputar auténticas carreras.

Entre los coches que conforman esta nueva categoría figuran marcas y modelos tan destacables como Aston Martin DBR9, Audi R8 LMP, Bentley Speed 8, Ferrari 333SP, Chrysler Viper GTS-R, Ferrari F40 LM, Maserati MC12 GT, McLaren F1 GTR, Peugeot 908 HDI, Porsche 911 GT1, Toyota GT One, incluyendo los LMP1 y LMP2 posteriores a 2005 y hasta 2010 (Pescarolo LMP1), los Ferrari de la Challenge, los Porsche de

la Supercup y Carrera Cup, los Daytona GTD y Prototype. Con la incorporación de todos estos vehículos, las “Series by Peter Auto” ofrecieron a los que asistimos al Espíritu de Montjuic, la posibilidad de ver competir a coches de hasta seis décadas de la historia de las carreras de resistencia, desde 1950 hasta 2010, transformándose un poco más, si cabe, en el espectáculo definitivo de la competición histórica.



PARDO

YACHTS

FEEL THE POWER

38 43 50

CANTIERE DEL PARDO S.p.A.

motyvel
yachts

MOTYVEL YACHTS PORT BALÍS (Barcelona) | Locales 19 - 21 | Tel: +34 937 927 306
MOTYVEL YACHTS PORT ADRIANO (Balearics) | Locales A2.2 - 2.3 | Tel: +34 971 213 015
comercial@motyvel.com | motyvel.com

LA GAVINA

estrena nuevas salas de tratamientos
en el SPA VALMONT frente al mar



VALMONT



Hostal de La Gavina

***** GL

S'Agaró

Información y reservas:
Tel. +34 972 32 1100

Plaça Roserar s/n
17248 S'Agaró
(Girona)
www.lagavina.com

A MEMBER OF



THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD®

Visita a *Albacete*

26 Y 27 DE ABRIL 2019



Texto: Francisco José Ríos y Fede García
Fotos: Santi Tormo y socios del Ferrari Club España



Club

www.ferrariclubespana.com



Visita a *Albacete*





El Hotel Beatriz de Albacete daba la bienvenida a los socios participantes en el evento, que llegaron a sus instalaciones a media tarde del viernes, estacionando sus Ferrari en el parking subterráneo que puso el hotel a su disposición, que destacaba por su fácil acceso. Los que llegaron más pronto pudieron disfrutar del SPA del hotel, y otros decidieron dar un paseo por la ciudad.

Previo a la cena, en el hall del hotel se instaló una degustación de vinos, a cargo de Miguel Carrión, el enólogo que teníamos a nuestra disposición para cualquier duda sobre los vinos que pudimos degustar, uno de la bodega Castillo de Aresan, y otro perteneciente a una iniciativa privada, denominado “Llamativo”, cuyo nombre le venía como anillo al dedo por su extraordinario bouquet, mientras charlábamos a la espera de la llegada del resto de socios.

Una vez reunidos todos, nos dirigimos a uno de los salones del hotel, donde se nos sirvió la cena, al final de la cual se repartieron entre todos los asistentes varios regalos de recuerdo, entre ellos, unas típicas navajas de Albacete con el logo del Club grabado en uno de los laterales de la hoja, y botellas de vino de la degustación.



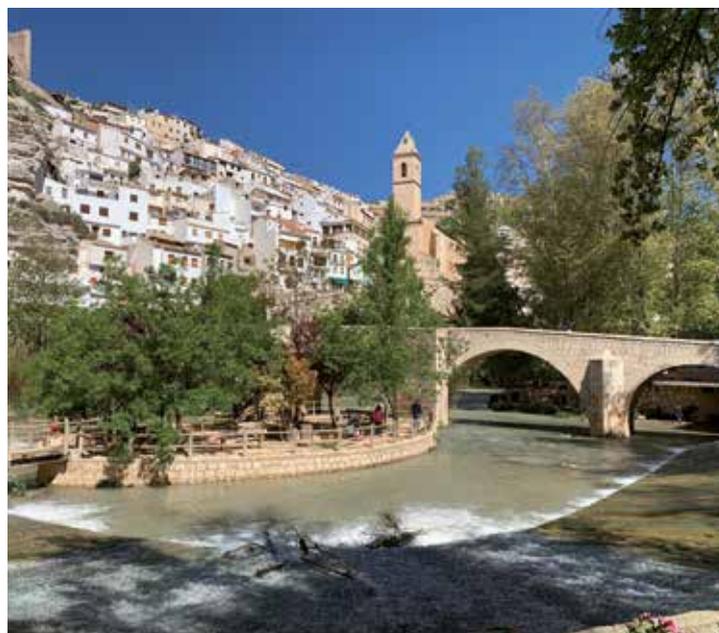
Club

www.ferrariclubespana.com

Visita a *Albacete*

El sábado por la mañana y después de desayunar, concentramos nuestros Ferrari en el aparcamiento del Palacio de Congresos de Albacete, situado justo al lado de nuestro hotel, esperando la llegada de un selecto grupo de Vespas, Lambretas y otras motos clásicas, que, junto con la policía municipal nos iban a escoltar en un paseo por el centro de la ciudad. Una vez reunidos todos y con una mañana soleada de temperatura primaveral, iniciamos una marcha en caravana recorriendo algunas de las calles más céntricas, con gran sorpresa de algunos transeúntes, que disfrutaron de nuestro paso, escoltados por las Scooters del Club Vespambreta.

Una vez terminado el paseo por Albacete, la policía nos reagrupó en una zona que habilitaron y despidiéndonos de las motos que tanto nos habían hecho disfrutar circulando entre los Ferrari, salimos de la ciudad camino a Alcalá del Júcar por una ruta muy especial y pintoresca.



El recorrido de la carretera fue bordeando el río Júcar, dentro de las Hoces del río por la Ribera de Cubas, pasando entre las grandes paredes del Cañón, y de los numerosos pueblos con “casas cueva” que íbamos encontrando a nuestro paso y la vegetación propia de la zona.

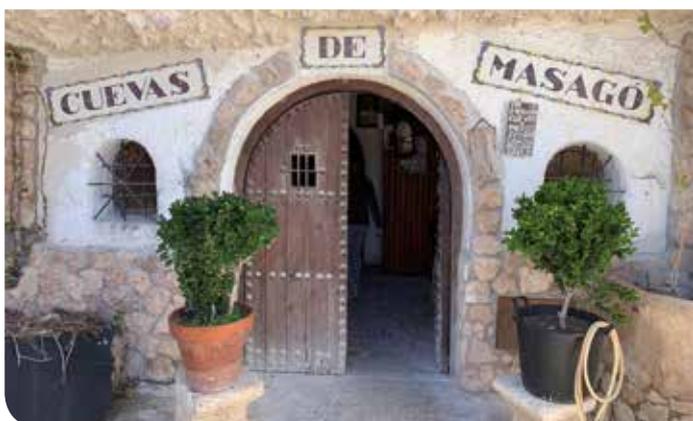
Tras aproximadamente una hora de ruta, llegamos a Alcalá del Júcar, donde teníamos reservado un lugar para estacionar nuestros Ferrari, despertando la atención de los visitantes, sorprendidos por nuestra llegada.

Una vez aparcados los Ferrari, un autobús nos llevaría a la zona más alta del municipio, por una carretera exterior con unas vistas excelentes, para visitar el castillo, así como una de las “casas cueva” que se conservan, que nos permitió ver el modo de vida de la época. En todo el trayecto contamos con una guía de Alcalá, quien nos explicó parte de la historia, tanto del pueblo como del castillo.

Terminada la visita al castillo y ya bastante sedientos, bajamos por las callejuelas de la villa hasta la Cueva de Masagó, donde se nos sirvió una típica comida degustación, en la que disfrutamos de distintos platos de la zona, que destacaban por sus aliños de azafrán, que se cultiva en esta región, perteneciente a la empresa familiar Azafranes Manchegos (www.azafranesmanchegos.com). Este azafrán manchego está considerado como el mejor azafrán del mundo. La comida concluyó con un espectacular postre personalizado con nuestro logo del club, que contenía miel de azafrán.

Como colofón a la excelente comida que se nos había servido, algunos de nosotros decidimos tomar el café y algún licor, disfrutando de un puro habano, en uno de los balcones de la cueva abiertos a las espectaculares vistas del municipio.

Concluido el almuerzo, bajamos hasta nuestros coches por uno de los pasadizos de la cueva que nos dejaba muy cerca de la iglesia, para finalmente cruzar el puente romano y llegar a nuestros Ferrari.





Rumbo a Albacete, pero esta vez por la nacional N-322, mucho más cómoda y rápida, llegamos hasta nuestra próxima visita, el Estadio de Fútbol Carlos Belmonte, donde aparcamos nuestros coches en un lugar reservado, y visitar todas sus instalaciones acompañados por un guía club. La visita, que fue muy amena y divertida, nos permitió acceder al palco, al terreno de juego, los banquillos, vestuarios, a las vitrinas de trofeos y a su sala de prensa.

Terminada la visita, volvimos de nuevo al hotel para descansar y prepararnos para la llegada del autobús, que nos llevaría hasta el Restaurante Las Rejas de Albacete, que abrió su establecimiento exclusivamente para nosotros (www.lasrejasalbacete.com).

Considerado como el mejor restaurante de Albacete por su cocina de temporada, los responsables de Las Rejas, nos prepararon un espectacular menú diseñado en exclusiva para la ocasión, acompañado por los vinos, y en especial del champagne de la bodega Pernod Ricard (www.pernod-ricard.com), quien hizo presencia en la cena con su delegado de zona, Javier Gómez Ballesta, a quien pudimos felicitar personalmente por la gran calidad de sus caldos, y en particular, el que más gustó a los socios, su champagne Perrier Jouet (www.perrier-jouet.com).

Concluida la cena, regresamos al hotel de nuevo en Autobús y a la mañana siguiente, una vez terminado el desayuno, dimos por concluida nuestra visita a Albacete, regresando todos a nuestros puntos de origen.



Rusticae es un Club de Calidad que aglutina la mejor selección de hoteles boutique tanto en campo como en ciudad

APARTAMENTOS Y CASAS DE ALQUILER COMPLETO REDONDEAN LA OFERTA DE MÁS DE 320 ESTABLECIMIENTOS UBICADOS EN ESPAÑA, PORTUGAL, OTROS PAÍSES DEL ARCO MEDITERRÁNEO Y LATINOAMÉRICA.



Jardín de la casa de alquiler completo Casabela de Granada, perteneciente a Rusticae

El valor diferencial de Rusticae con respecto a la oferta general de turismo rural en España es, básicamente, la selección de sus hoteles, en la que priman las ubicaciones de ensueño, el compromiso con la calidad, la decoración cuidada al detalle y el trato personalizado y profesional que se ofrece al cliente. Otra cuestión muy importante para el Club es la sostenibilidad de sus establecimientos, es decir, impulsar medidas responsables entre los hoteles del Club. “Entendemos que un hotel en el campo tiene que ser obligatoriamente sostenible porque tiene su razón de ser en la integración con su entorno y el respeto al medio ambiente, además de ser un motor económico a su alrededor”, explica Isabel Llorens, socia fundadora de Rusticae.

En definitiva, los hoteles que forman parte de Rusticae impulsan un consumo y modelo de turismo responsable desde frentes tan importantes como el social, cultural, ecológico, medioambiental y económico.

Al mismo tiempo el modelo de Rusticae en el conjunto del sector del turismo rural en España no es de volumen, sino que la marca es líder de segmento de hoteles con encanto. El número de

plazas ofertadas por noche de los más de 320 hoteles que forman parte del Club asciende a 5.200. Asimismo, el índice de ocupación media en el último año es de un 42%, siendo la pernoctación media de dos noches (5.340 es el número de pernoctaciones que Rusticae ha producido a sus hoteles en estos últimos doce meses).

Han aumentado las reservas en un 12% con respecto al año 2017. Asimismo, el precio medio de la reserva también ha subido, de 120€ a 130€/noche.

Al mismo tiempo, Rusticae viene observando desde hace tiempo que el hotel, como tal, ya no es el principal reclamo. El cliente quiere vivir una experiencia en torno a ese hotel. Por esta razón, Rusticae ha apostado por sus paquetes de Experiencias Viajeras que son memorables, sostenibles y que están diseñadas por los propios hoteleros que, en definitiva, son los mejores guías locales.

Rusticae se ha convertido en un canal digital de absoluta relevancia siendo un portal de contenidos muy seleccionados y de calidad para un cliente que busca una experiencia di-

gital completa, ya que se inspira, busca, compra y comparte online.

“La reputación de una marca fiable y consolidada es definitiva a la hora de que un huésped elija un hotel y no otro”, apunta Llorens. Este Club de Hoteles de los que aman el detalle, lleva veintitrés años trabajando esa reputación y hoy es la marca líder en turismo rural y con encanto, con un prestigio y una imagen excelentes, con más de 70.000 socios fieles, segmentados y con gasto medio alto, así como una estrategia SEO y SEM diaria que mejora el posicionamiento de Rusticae y sus hoteles en buscadores.

Isabel Llorens destaca que la reputación de Rusticae se proyecta de manera automática en cada uno de los alojamientos, “y este es un valor muy difícil de obtener si no hay una gran trayectoria detrás”.

El perfil del cliente Rusticae es un adulto de entre 35 y 65 años, nivel socioeconómico medio-alto, urbanita, amante de las escapadas para las que elige destinos y hoteles especiales y se deja asesorar por los mejores expertos en viajes, otro de los puntos fuertes de este Club en su trato con el cliente.

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

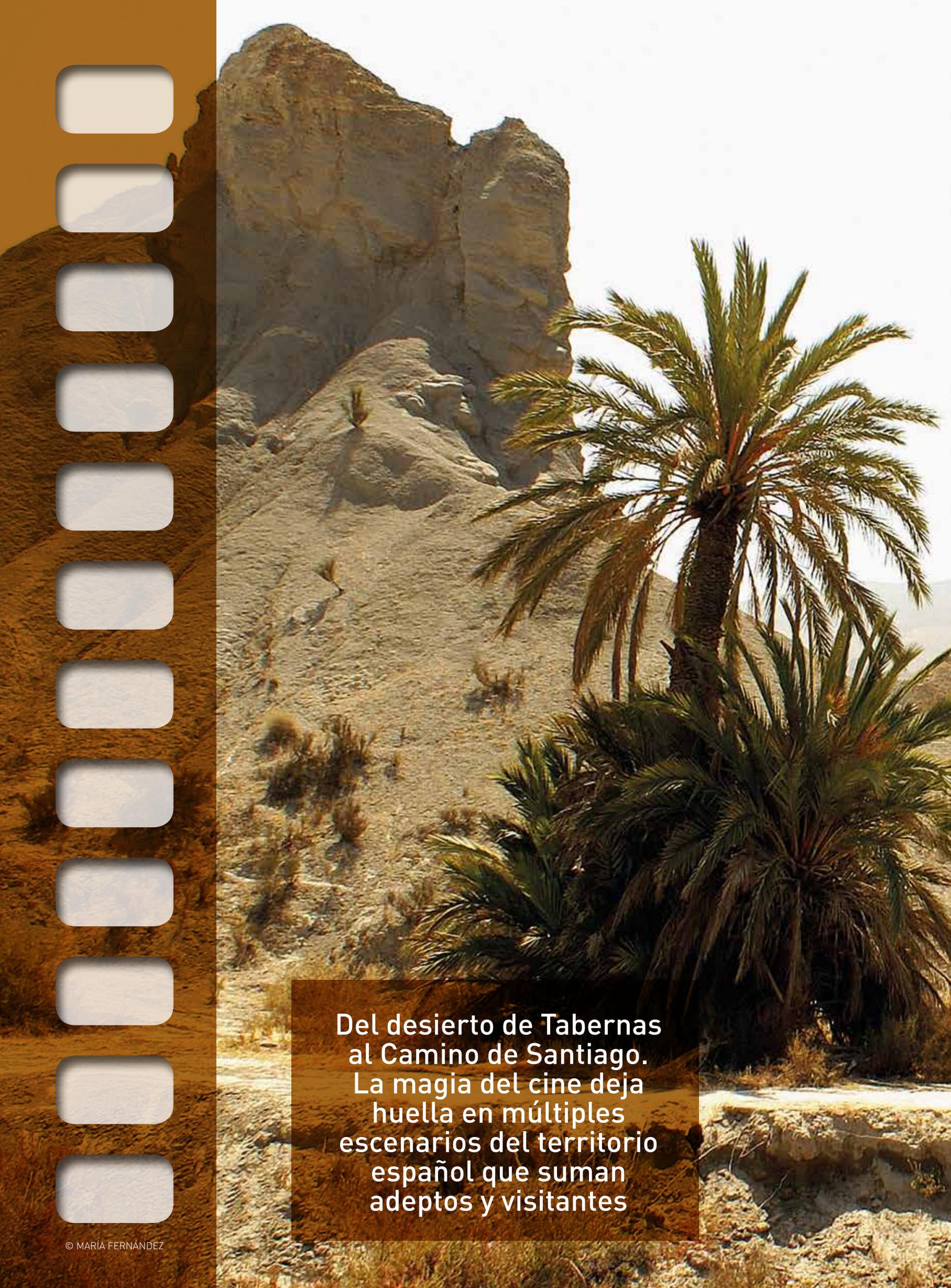


The Robin Hood Inn

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



**Del desierto de Tabernas
al Camino de Santiago.
La magia del cine deja
huella en múltiples
escenarios del territorio
español que suman
adeptos y visitantes**

El séptimo arte

EN LAS SENDAS DEL TURISMO





DESIERTO DE TABERNAS, ÚNICO DESIERTO DE EUROPA CONVERTIDO EN GRAN ESTUDIO

Dicen que Clint Eastwood llegó al desierto de Tabernas huyendo de Hollywood. Y que para entonces, Sergio Leone había quedado rendido ya a la belleza de un paisaje agreste, con una inmensa planicie y un cañón dorado, siguiendo los pasos de otros grandes directores de cine. Un gran escenario natural. Un gran desfile



de estrellas. Steven Spielberg, Peter O'Toole, Charlton Heston, Elizabeth Taylor, Alec Guinness, Richard Burton, Anthony Quinn, Omar Shariff, Sofia Loren, Brigitte Bardot, Roger Vadim, David Lean, Sean Connery, Harrison Ford, Arnold Schwarzenegger... Único desierto de Europa convertido en gran estudio. Escenario de cientos

de películas desde los años 60, es uno de los grandes centros de producción cinematográfica del mundo. Una potente industria en auge que tiene una Oficina Provincial de Cine y da empleo a decenas de personas. Almería es el Lejano Oeste o Afganistán, una batalla de la II Guerra Mundial o el desierto del mítico Lawrence de Arabia, cita para las aventuras de Indiana Jones, escenario de Juego de Tronos o Zona hostil... Es parte de la historia de 'Lawrence de Arabia', 'Cleopatra', 'Patton', 'El bueno, el feo y el malo', 'Conan el bárbaro', 'Indiana Jones y la última cruzada', 'Exodus: Dioses y reyes', 'Las cosas del querer', 'Vivir es fácil con los ojos cerrados', 'Nunca digas nunca jamás' o 'Los hombres que no amaban a las mujeres'... La magia de Almería sumada a la magia del cine. Y seguimos...



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

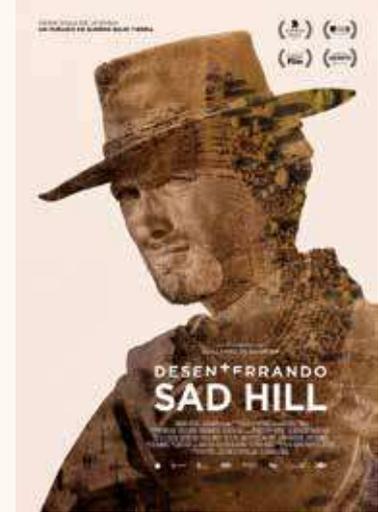
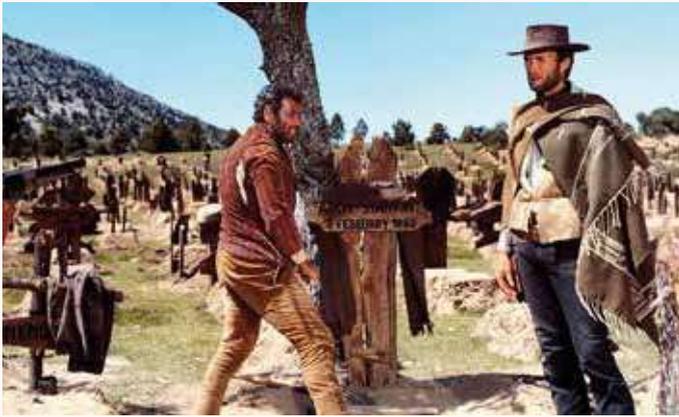
 VARIETY CRUISES





EL VALLE DE MIRANDILLA, EN SANTO DOMINGO DE SILOS (BURGOS)

El western cuenta entre su legado con la mítica escena del duelo final de 'El bueno, el feo y el malo'. El encuentro en el Cementerio de Sad Hill fue realmente grabado en la comarca burgalesa del Arlanza. Los mismos parajes sirvieron de escenario a Sergio Leone para ubicar allí el Puesto de Longstone, la Misión San Antonio y el Campamento-Prisión Betterville. La Asociación Sad Hill trabaja, gracias al crowdfunding, para recuperar este entorno que es ya un lugar de peregrinación para los amantes del género. Y la fama siguió creciendo, porque en 2018 el director Guillermo de Oliveira estrenaba allí 'Desenterrando Sad Hill'.



SEVILLA Y SUS SECRETOS DE CINE

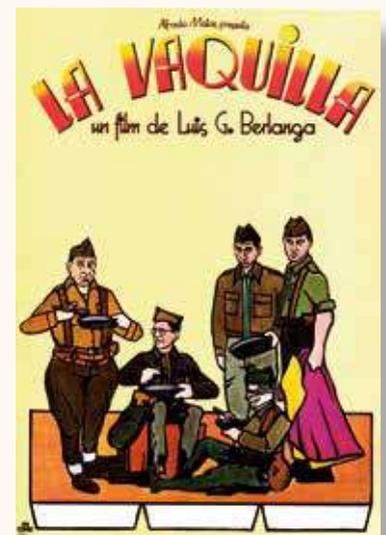
David Lean y 'Lawrence de Arabia' convirtieron Sevilla en la histórica Damasco. 'Naboo' de George Lucas se ubicó en la mítica Plaza de España. Y a Sevilla corresponden también algunas localizaciones de las temporadas de Juego de Tronos. Sevilla es un pequeño resumen del mundo que creó George R. R. Martin. Una de las escenas cumbre de la séptima temporada se grabó en las ruinas de Itálica, la antigua ciudad romana situada a escasos kilómetros. En su espectacular anfiteatro se reunieron los reyes y dignatarios de todos los reinos, incluida la princesa Daenerys, que apareció en escena a lomos de uno de sus dragones.





SEGOVIA, ELEGIDA POR LOS ROMANOS Y POR HOLLYWOOD

Desde hace años la Diputación de Segovia cuenta con una agencia de localizaciones que ha convertido la ciudad en escenario de significadas películas y series. Diversos recorridos trasladan a los visitantes a largometrajes como “Mister Arkadin”, “Orgullo y Pasión”, “La Batalla de las Árdenas”, “Los fantasmas de Goya”, “Las trece rosas” o “Torrente IV” y series como “Isabel”, “Toledo”, “Cuéntame” o “Águila Roja”. Las calles empedradas y rincones por los que parece que no ha pasado el tiempo se unen a localizaciones especiales como la cárcel de mujeres o el cercano Bosque de Valsaín, donde se abrió “El Reino de los Cielos”.



LA VAQUILLA DE SOS DEL REY CATÓLICO (ZARAGOZA)

En 1985, Luis García Berlanga escogió esta localidad zaragozana para el rodaje de su obra “La Vaquilla”. Hoy existen en el centro de la ciudad numerosas esculturas y referencias al film del cineasta valenciano. El rodaje dejó huella en el pueblo, que aportó cerca de 500 extras y llegó a eliminar las antenas de televisión de las casas para dar más credibilidad al entorno. Además, el Ayuntamiento forma parte de FilmSet, un proyecto europeo gestionado por una asociación de organizaciones españolas, francesas, italianas, belgas y británicas coordinadas por la Universidad de Zaragoza. El objetivo es promover una ruta turística temática del cine europeo.

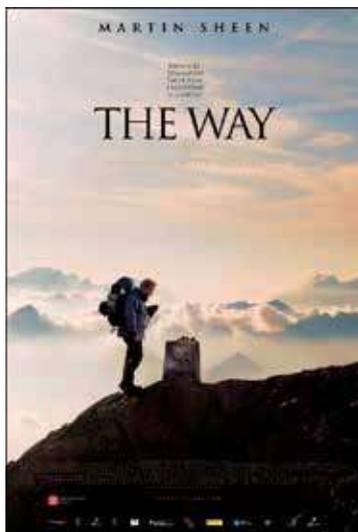




EL CAMINO DE SANTIAGO, SIEMPRE PRESENTE

Y para cerrar el círculo, la magia del cine jacobeo. ¿Quién no ha oído hablar de ‘The way’? El drama americano, que contó con la participación de Martín Sheen y Emilio Estévez, causó tanto furor entre los espectadores estadounidenses, que se cuentan por miles los que se han transitado la espiritual ruta española.

Juan Manuel Cotelo grabó en 2016 una película-documental sobre el Camino de Santiago ‘Footprints: el camino de tu vida’, comprada por la gigante plataforma de contenido Netflix, señal del interés que despierta;



Fernando Cortizo firmó ‘O Apóstolo’, una película española nominada en 2012 a los premios Goya como mejor película de animación; Roberto Santiago dejó el sello español en ‘Al Final del Camino, 2009’, una divertida comedia romántica. Del mismo corte es ‘Saint-Jacques... La Mecque (Peregrinos)’, producida en Francia en 2005 bajo la dirección de Coline Serreau; o ‘Americano’, 2005, protagonizada por Joshua Jackson y Leonor Varela y dirigida por Kevin Noland. Completa la lista de interminables ejemplos ‘Tres en el Camino’, una película/documental de nacionalidad española/inglesa, donde se aprecia la verdadera esencia del Camino de Santiago. Excepcional.




PINE CLIFFS RESORT
ALGARVE
THE
LUXURY
COLLECTION



PINE CLIFFS, A LUXURY COLLECTION RESORT

Disfrute de sus mejores vacaciones en este célebre enclave sobre los acantilados algarvíos.

CONOZCA MÁS EN
WWW.PINECLIFFS.COM

seniors

El valor de los seniors

¿Toca retirada o hay que irse con las botas puestas?



seniors

Se podría definir a Zygmunt Bauman como una “estrella del rock” de la sociología.

A los 91 años pronunciaba discursos con una lucidez envidiable y sus frases pasarán a la historia como algunos de los mejores aforismos para describir el siglo actual. Era reclamado para participar en debates y festivales de música alternativa donde los jóvenes le veneraban. Y él acudía, sin más.



En nuestro país recibió el Premio Príncipe de Asturias de Comunicación y Humanidades en 2010. Bauman fue el padre del término “modernidad líquida”. El concepto define a un mundo que se desprende de las realidades sólidas de nuestros abuelos, como el trabajo y el matrimonio para toda la vida, para crear una realidad líquida, en la que se impone el concepto de valor provisional, donde todo puede ser sustituido y desechado. Un mundo incansable, ansioso de novedades y como consecuencia, agotador.

“Hoy la mayor preocupación de nuestra vida es cómo evitar que las cosas se queden fijas. No creemos que haya soluciones definitivas y no sólo eso: no nos gustan. Estamos acostumbrados a un tiempo veloz, seguros de que las cosas no van a durar mucho, de que van a aparecer nuevas oportunidades que van a devaluar las existentes. Esto crea una situación líquida. Como un líquido en un vaso, en el que el más ligero empujón cambia la forma del agua.”, señalaba en una entrevista concedida a La Vanguardia en su casa de Leeds, Inglaterra, donde residió hasta su fallecimiento en 2017.

Por supuesto, matizaba el sociólogo, esa situación de perpetua inestabilidad tiene efectos sobre la identidad: “La gente que tiene un empleo experimenta la fuerte sensación de que hay altas posibilidades de que también se conviertan en desechos. Ser un sobrante, un desecho, es una condición aún de una minoría, pero impacta no sólo en los empobrecidos sino también en cada vez mayores sectores de las clases medias, que son la base social de nuestras sociedades democráticas modernas. Están atribuladas”.

“Numerosos expertos empiezan a hablar ya de “jubilación a la carta”, es decir, flexibilizar la edad de jubilación para que el que quiera seguir, que siga”

Bauman merece un capítulo aparte y una profunda reflexión. De lo que no cabe duda es que muy pocos han sabido explicar como él el funcionamiento del mundo actual. Y de sus reflexiones surgen al menos un par de preguntas: ¿Debemos desechar a Bauman, un nonagenario prodigioso? O dicho de otra forma: ¿Debe la sociedad dejar de lado el valor de la experiencia?

OBSESIÓN POR EL RELEVO

Si existe un mundo volátil, un terreno en el que la veteranía parece licuarse cada vez más, es el mercado laboral. Asistimos a una obsesión por el relevo generacional donde las empresas ya no valoran la experiencia, sino el cambio, y por ende, la invasión devastadora de todo lo tecnológico.

Cada año, un cúmulo de jubilados sale del mercado laboral en su apogeo profesional, con ganas de aportar su conocimiento a un país que se resiste a admitir que vive una revolución demográfica. Pronto un tercio de los españoles tendrá más de 65 años.

Estos mayores que abandonan el mercado laboral son, además de numerosos, personas con un buen estado de salud. Por tanto, el protagonismo que les pueda conceder la sociedad será crucial no sólo para ellos, también para el resto, porque como país avanzado no debemos prescindir de su talento y bagaje, tal y como advierten sociólogos, demógrafos y economistas.



Lhardy

DESDE 1839



180
ANIVERSARIO
1839 - 2019

COMIDAS Y CENAS EN L HARDY

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



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

seniors

“Cada año, un cúmulo de jubilados sale del mercado laboral en su apogeo profesional, con ganas de aportar su conocimiento a un país que se resiste a admitir que vive una revolución demográfica”

JUBILACIÓN A LA CARTA

Los mayores de 65 suman actualmente casi nueve millones de españoles. Mantenerles entretenidos, de balneario en balneario ya no es la única opción. Llega el momento de sacar a relucir lo que en la jerga especializada se denomina “envejecimiento activo”. Esto significa encontrar vías para que puedan compatibilizar fácilmente la pensión y el trabajo, de crear espacios de colaboración en los que convivan distintas generaciones, en definitiva, de no arrinconar ni prescindir de los mayores.

Muchas de las nuevas jubilaciones son, además, de profesionales con una alta formación y una amplia experiencia. Numerosos expertos empiezan a hablar ya de “jubilación a la carta”, es decir, flexibilizar la edad de jubilación para que el que quiera seguir, que siga. Pero todavía hay muchas variables que no contribuyen a la homogeneidad: no es lo mismo trabajar en un despacho que hacerlo a la intemperie, no es lo mismo un trabajo intelectual que uno físico, de ahí que la ley deba tratar de proponer, no de imponer.

NUESTRA DIFERENCIA CON EUROPA

En otros países europeos llevan años aplicando las fórmulas que permiten a los jubilados trabajar unas horas, una especie de “minijobs”, o ejercer de tutores o asesores para los trabajadores más jóvenes. Sin embargo, en España hay pocas fórmulas de trabajo parcial o jornadas reducidas que permitan continuar algún tipo de actividad laboral o voluntariado de calidad.

El desconocimiento de la ley, las trabas administrativas o el miedo a perder la pensión actúan también como elemento disuasorio. Pero lo verdaderamente difícil no es lo anterior, sino saltar el muro del estigma de la edad en un mundo altamente tecnológico donde se impone la regeneración laboral.

“El desconocimiento de la ley, las trabas administrativas o el miedo a perder la pensión actúan como elemento disuasorio”

Tampoco las cifras ayudan. De aquí a 50 años la pirámide poblacional tendrá una clara base de jubilados, muy gruesa, y los jóvenes no serán capaces de retribuirla.

En nuestro país, el único intento hasta la fecha para abordar esta cuestión es el real decreto de marzo del 2013, que abrió la puerta a jubilarse y seguir cobrando el 50% de la pensión para aquellos que cumplan ciertos requisitos.

SU PESO EN LA SOCIEDAD

Lo cierto es que en España, la participación de los jubilados en actividades remuneradas o no, es minoritaria. Los que trabajan a partir de la edad de jubilación pertenecen en su mayoría a una élite económica. Sólo un 12% de mayores españoles de 55 años hace voluntariado, comparado con el 27% en la Unión Europea, según un Eurobarómetro dedicado al envejecimiento activo.

En otros países, la colaboración con asociaciones de defensa de la naturaleza, colectivos culturales, educativos o sociales tiene un peso mayor, por eso, cuando llega la jubilación lo único que tienen que hacer es centrarse más en esa labor que ya prestaban en la etapa laboral.

Algunos colectivos de mayores están empezando a reclamar su peso en la sociedad. Es decir, que se acabe con esa estampa del abuelo que cada año hace una excursión organizada a la

playa y se empiece a ver al mayor como alguien capaz de participar en debates o actividades culturales y sociales. O lo que viene a ser lo mismo, que su capacidad no desaparezca el día que se jubila. Simple y llanamente: que pueda seguir siendo quien es.



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)**





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