

VERANO/OTOÑO 2021

# Ferrari Club

Nº 40

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA



## 812 *competizione*





**CARLOS LAMAS**  
Architect

+34 609 572 275

[www.carloslamas.com](http://www.carloslamas.com)

# SUMARIO

Ferrari 812 Competizione	4
Ferrari SF90 Stradale	16
Ferrari TESTA ROSSA J	18
Ferrari pondrá en pista su HYPERCAR, en mayo de 2022	22
La piel de Ferrari	24
En Ferrari están encantados con Sainz	32
Ristorante Cavallino	38
Ferrari demuestra de nuevo que es una empresa con igualdad de salario	41
Ruta por los Pirineos de Lleida	42
Circuit de Barcelona, Catalunya. European Le Mans Series. 4h de Barcelona	46
VII Edición de las Tandas Solidarias. Circuit de Calafat, Tarragona	54
Campeonato del Mundo FIA de Resistencia (WEC)	62
Visita al Concesionario Oficial Ferrari Cars Gallery	70
Visita al Concesionario Ferrari C. de Salamanca	76
Passione Ferrari Valencia	82

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

DIRECCIÓN EDITORIAL: Ana Martínez

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

FOTOS: Ferrari, Fede García, Ferrari Club España, Sergio Calleja,  
Andreu Artés, Josep Rodríguez, Sergi Bonet, Dani González, Roger  
Bonada, Abel Casal, Josep Rodríguez, Lluís Company,  
Miguel Campos y Jesús Calderón

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Editorial MIC

PUBLICIDAD: Benita Espadas

MARKETING: Francisco Robles

PRODUCCIÓN EDITORIAL: Editorial MIC

D.L.: LE. 494-2016



DESCARGA AQUÍ TU REVISTA



***La leyenda sigue haciendo historia.** Esta vez con la serie especial de edición limitada del 812 Superfast y el el 812 Competizione A, una espectacular versión de techo Targa, también serie limitada, en homenaje a la gloriosa tradición de open-top del Cavallino Rampante. Conductor y vehículo se funden en una simbiosis; un único ente perfectamente controlado por la inteligencia y la máquina. Control absoluto, pasión al volante y el inconfundible sonido del icónico V12 atmosférico Ferrari, fusionado en un momento único de indescriptibles sensaciones.*



# 812 *\_\_\_\_\_A* *competizione*



**CONTROL ABSOLUTO, PASIÓN AL VOLANTE**

**E**l 812 Competizione y 812 Competizione A lucen el V12 más emocionante en la escena automovilística, derivado del multi premiado y galardonado motor que impulsa el 812 Superfast. El resultado es un motor atmosférico de 830 CV que combina una potencia impresionante con una entrega electrizante y el inimitable sonido del motor V12 que todo purista de Ferrari conoce a la perfección. Para incrementar la potencia del motor, que tiene la misma cilindrada de 6.5 litros que el V12 del 812 Superfast, se han rediseñado significativamente varios apartados para traspasar una nueva línea roja de récord a la vez que se ha optimizado la dinámica de fluidos del sistema de admisión y la combustión, reduciendo también la fricción interna.

Las revoluciones máximas son ahora de 9.500 rpm que, junto con un incremento creciente en la entrega de par, desata una sensación de potencia y aceleración progresiva e ilimitada. Este resultado se consiguió después de un meticuloso rediseño de los componentes clave del motor, como las bielas, los pistones, el cigüeñal y la distribución. Las bielas de titanio son un 40% más ligeras que su versión en acero, ofreciendo la misma resistencia mecánica. Los pasadores

del pistón, por otro lado, han recibido un revestimiento en carbono tipo diamante (DLC) para reducir el coeficiente de fricción en beneficio del rendimiento, el consumo de combustible y el desgaste. Estas modificaciones se combinan con un cigüeñal reequilibrado, que también es un 3 por ciento más ligero que la versión anterior.

***“El resultado es un motor atmosférico de 830 CV que combina una potencia impresionante con una entrega electrizante y el inimitable sonido del motor V12”***

Las mejoras más significativas, sin embargo, afectan a la distribución y las culatas, que han sido completamente rediseñadas. Las levas (que ahora cuentan con recubrimiento DLC) accionan los vástagos de las válvulas a través de seguidores de dedos deslizantes de acero recubiertos con DLC, que se derivan de la experiencia de Ferrari en F1 y fueron desarrolladas específicamente para este motor con el objetivo de proporcionar un perfil de elevación más alto.

Para garantizar que el motor respire correctamente durante todo el ciclo de revoluciones, se rediseñó el sistema de admisión, tanto del colector como del pleno que son ahora más compactos, reduciendo la longitud total de los trectos, proporcionando más potencia a altas revoluciones, y optimizando la curva de par en todos los regímenes del motor mediante un sistema de trectos de admisión de geometría variable. Esto permite modificar continuamente la longitud del conjunto del tracto de admisión, adaptándolo al orden de encendido para maximizar la carga dinámica en el cilindro. El resultado es un motor que acelera a una velocidad tremenda hasta su punto de corte sin bajar hacia la línea roja.

Para reducir la fricción y las pérdidas mecánicas, mejorando así la eficiencia general del motor, los ingenieros desarrollaron una nueva bomba de aceite de desplazamiento variable que ajusta continuamente la presión del aceite en todo el rango de operación del motor. Otro punto importante a subrayar es la adopción de un aceite menos viscoso (Shell Helix 5W40) que el utilizado en los V12 anteriores y la mejora en el caudal en toda la línea de barrido de aceite.

La estrategia de gestión de la inyección directa de combustible se ha desarrollado aún más para mantenerse al día con las regulaciones de emisiones cada vez más estrictas. La calibración del tiempo y la cantidad de combustible inyectado, así como un aumento de la presión de inyección, han reducido las emisiones y la generación de partículas, especialmente cuando el motor está frío.

El sistema de encendido es monitorizado constantemente por la ECU, que dispone de un sistema de detección de iones que mide las corrientes ionizantes para controlar el tiempo de encendido. Este sistema tiene una función de chispa única y múltiple permitiendo una entrega de par suave y flexible.

La ECU también controla la combustión en la cámara para garantizar que el motor siempre esté funcionando a la máxima eficiencia



**812**  
A  
competizione



termodinámica, algo que también se logra en parte mediante una estrategia sofisticada que reconoce el octanaje del combustible que se utiliza.

Los ingenieros incorporaron un nuevo tubo de escape para mantener el tradicional nivel increíblemente alto de calidad del sonido del motor al que están acostumbrados los propietarios de un Ferrari V12, a la vez que introducían un filtro de partículas de gasolina (GPF) en el sistema de escape con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las últimas regulaciones sobre emisiones. Esta solución de diseño inusual e innovadora restablece el sonido de frecuencia media-alta amortiguado por el uso del GPF.

Con el fin de ofrecer una acústica, un rendimiento y una estética excelentes, los tubos de escape son visibles para subrayar su función y el carácter inspirado en la pista sin alterar un ápice la elegancia característica de todo Ferrari. También se trabajó en el tracto de admisión al que se agregó un segundo par de resonadores para mejorar las frecuencias específicas y los armónicos del orden de combustión más nobles del motor, creando la fusión perfecta del sonido del escape y del sistema de admisión.

***“Con el fin de ofrecer una acústica, un rendimiento y una estética excelentes, los tubos de escape son visibles para subrayar su función y el carácter inspirado en la pista sin alterar un ápice la elegancia característica de todo Ferrari ”***

Tanto el 812 Competizione como el 812 Competizione A están equipados con una caja de cambios de doble embrague de siete velocidades, lo que lleva el rendimiento de este último a nuevos extremos y brinda una nueva sensación en un cambio de marcha de un V12. La calibración de las estrategias de control ha reducido los tiempos de cambio en un 5 por ciento más. Aunque conserva las mismas relaciones de cambio que el 812 Superfast, los cambios del nuevo coche son aún más deportivos, gracias a las 500 rpm adicionales en revoluciones máximas permitidas por el nuevo V12.

Junto con el aumento de rendimiento viene un mayor ajuste del respeto a las normas de emisiones de los automóviles con una evolución del sistema HELE, que permite una función Start&Stop en

movimiento, y una serie de mapas del motor que reducen las emisiones y que mantienen el sonido característico de Ferrari V12 incluso a bajas velocidades. Cuando se desactiva HELE, los mapas orientados a la conducción más prestacional regresan con cambios de marcha ultrarrápidos para una respuesta máxima.

El sistema de refrigeración también se ha adaptado para hacer frente al calor adicional generado por los 30 cv adicionales del nuevo motor, lo que ha dado como resultado la introducción por primera vez en un Ferrari V12 de una única toma de aire frontal que maximiza la cantidad de aire de refrigeración canalizado hacia los radiadores. También se ha mejorado todo el circuito de refrigeración, aumentando la eficiencia de refrigeración en un 10 por ciento en comparación con el 812 Superfast.

Además, la toma de aire única se ha optimizado aún más para mejorar la dinámica de fluidos del colector de admisión del motor, minimizando así las pérdidas de carga a lo largo del tracto.

Por último, el tanque de aceite del motor fue rediseñado para hacer frente al flujo adicional (un 30 por ciento más) y a la mayor aceleración lateral y



**812**  
competizione

longitudinal del automóvil. Gracias a la optimización de las cámaras interiores y los volúmenes, el nuevo depósito ahorra más de un kilo de aceite en comparación con el 812 Superfast, lo que convierte al 812 Competizione y al 812 Competizione A en los coches que menos aceite requieren de la gama V12 actual. En el análisis final, esto también contribuye a la reducción general del peso en vacío del automóvil.

## AERODINÁMICA

El aumento tanto de la potencia del motor del 812 Competizione como de sus revoluciones máximas ha dado como resultado un incremento consiguiente del calor que se disipa. Para satisfacer estas nuevas demandas, se ha mejorado la eficiencia de la gestión del flujo de refrigeración sin aumentar las dimensiones y el peso de las masas radiantes.

Mientras que en el 812 Superfast, las tomas de aire del motor se colocan a ambos lados de la rejilla central grande, el 812 Competizione adopta una solución integrada con un solo conducto de aire. Esto permitió que la admisión de los radiadores del motor se extendiera lateralmente hasta donde lo permitiera el chasis, además de reducir no solo el peso, sino también las pérdidas en el pleno de admisión y, por lo tanto, en la cámara de combustión, lo que, a su vez, mejoró el rendimiento general.

La evacuación del aire caliente que sale del radiador se mejoró aprovechando las rejillas de ventilación del capó a ambos lados de la "cuchilla" central

y las rejillas de las alas. Estas áreas son particularmente eficientes en términos de enfriamiento y, por lo tanto, permitieron a los diseñadores optimizar y reducir las aberturas en los bajos, todo en beneficio de la eficiencia de la aerodinámica delantera.

Todo esto se traduce en un enfriamiento un 10 por ciento más eficiente de los fluidos del motor que en el 812 Superfast. La forma de las rejillas de ventilación del motor a ambos lados de la pala del capó está diseñada para garantizar una correcta gestión de los flujos incluso cuando el 812 Competizione A se conduce en la configuración abierta, donde las líneas de flujo de aire caliente se desvían de la cabina y se canalizan a lo largo de los flancos hasta que finalmente se fusionan con la estela del automóvil.

***“El hecho de que el coche sea más rápido en las curvas exige una mejora en la potencia de frenado”***

El hecho de que el coche sea más rápido en las curvas exige una mejora en la potencia de frenado. El enfriamiento de los frenos es fundamental para evitar comprometer la generación de carga aerodinámica en la parte delantera del automóvil o el peso de los mismos frenos. En comparación con el 812 Superfast, el concepto de enfriamiento de los frenos fue completamente rediseñado alrededor de la nueva pinza delantera "Aero" que debutó en el SF90 Stradale y que tiene una entrada de aire integrada en su fundición.

La ventilación de las pinzas y las pastillas se consigue canalizando el aire frío captado por la generosa abertura lateral del parachoques hacia la entrada de aire integrada que luego distribuye el flujo de aire dentro del componente. Naturalmente, la solución es tan buena como la ruta que sigue el flujo para llegar al área de la pinza en la parte trasera del conjunto de ruedas. Por esta razón, la suspensión delantera se optimizó alrededor y también la disposición de los conductos y accesorios en esa área.

Gracias a estas modificaciones, la temperatura del aceite de freno ha experimentado una reducción significativa. En comparación con los frenos del 812 Superfast, las temperaturas de funcionamiento se han reducido en unos 30° C, lo que garantiza un frenado constante y una sensación del pedal igualmente constante incluso en pistas prolongadas. La eliminación de las paletas giratorias y el conducto específico del 812 Superfast redujo 1,8 kg más del peso del automóvil, compensando así el peso adicional de la pinza "Aero".

Dos tomas de aire laterales en fibra de carbono para los frenos flanquean la rejilla principal, que alimenta de aire la refrigeración de motor y cabina. Estas tomas son de sección cuadrada y se dividen entre la refrigeración de los frenos y un conducto de cortina de aire doble. Gracias a este último, el flujo cargado que golpea el lateral del parachoques se canaliza y se utiliza para reducir la turbulencia generada por la parte exterior de la banda de rodadura del neumático, mejorando así la carga aerodinámica delantera generada por el borde exterior de los parachoques.



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

## Red de concesionarios Ferrari España

### Ferrari F8 Tributo Spider

El Ferrari F8 Spider sigue con la tradición de los descapotables con techo duro y retráctiles de la marca, luciendo un diseño deportivo, pero con el encanto de una silueta convertible.

Su motor V8 biturbo de 3,9 litros rinde una potencia de 720CV y un par motor de 770 Nm desde las 3.250 rpm, lo que permiten mover a un conjunto que pesa 1.400 kg con mucha soltura, ofreciendo además una melodía que podrá ser disfrutada a cielo abierto.

Descubra el F8 Tributo Spider, un deportivo pensado para ser disfrutado sintiendo en todo momento, el rendimiento de su motor V8, así como sus increíbles prestaciones y su dinámica de conducción.

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

**Ferrari Madrid**  
Avda. de Burgos, 114  
28050 Madrid  
Tel: +34 91 048 81 70  
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  
info@cdesalamanca.com  
www.marbella.ferraridealers.com

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



## 812 competizione

Externamente, las tomas de aire delanteras están abrazadas por el área lateral recortada del parachoques, que se extiende hacia adelante a lo largo de su borde inferior, definiendo la forma del divisor. Dos aberturas en el paso de rueda, una en la parte superior y otra en la parte trasera, reducen la presión y permiten que los bajos funcionen de manera aún más eficiente. La turbulencia es canalizada y evacuada por la ventilación trasera de la hoja del capó y por la del ala.

La optimización de los flujos térmicos fue una parte fundamental del desarrollo de la parte inferior delantera de la 812 Competizione. De hecho, las rejillas del capó y las rejillas de ventilación del alerón delantero permitieron reducir el tamaño de las rejillas de ventilación de la parte inferior delantera diseñadas para disipar el aire caliente que sale de los radiadores. Esto se tradujo en un área más pequeña de la parte inferior de la carrocería afectada por aberturas que afectarían negativamente la generación de carga aerodinámica. El resultado final fue un mayor nivel de carga aerodinámica en la parte delantera y un flujo más energizado que golpea la parte trasera del automóvil.

Las modificaciones realizadas en el sistema de frenos también permitieron a los ingenieros rediseñar la parte inferior delantera para extenderla hasta el hueco del paso de rueda. El nuevo diseño, que liberó espacio alrededor de la horquilla delantera inferior, hizo posible ampliar el área de superficie que podría usarse para generar carga aerodinámica. También permitió la inserción de un nuevo generador de vórtice lateral en forma de S diseñado específicamente en el túnel de viento para mejorar la expansión

lateral del vórtice generado y asegurar que funcione en sinergia con el difusor frontal. La geometría de este último también se optimizó y ahora puede generar incluso más carga aerodinámica que el 812 Superfast, además de mejorar la refrigeración de la pinza. En conjunto, estas soluciones dan como resultado una mejora significativa en el rendimiento, donde la optimización de las salidas de aire contribuye a un aumento del 30 por ciento en la carga aerodinámica frontal general, mientras que el nuevo generador de vórtice lateral agrega un 40 por ciento adicional.

Como ocurre en el 812 Superfast, el difusor delantero está equipado con un sistema aerodinámico móvil pasivo que se abre a más de 250 km / h. Cuando el panel gira, detiene por completo el difusor, lo que permite que el automóvil alcance su velocidad máxima.

El tratamiento distintivo de la parte trasera del 812 Competizione incorpora una serie de soluciones de ingeniería innovadoras con respecto al diseño del escape, la geometría del difusor, el volumen del alerón, la luneta trasera patentada y el diseño del parachoques. El difusor trasero se extiende a todo lo ancho del automóvil para garantizar la máxima expansión horizontal de los flujos aerodinámicos de la parte inferior de la carrocería y marca una clara ruptura con la solución vista en el 812 Superfast.

Los silenciadores y los tubos de escape se han rediseñado por completo: a partir de una configuración clásica de dos tubos de escape circulares a cada lado del parachoques, mientras que ahora hay un solo tubo de escape con una forma rectangular vertical sin precedentes.

Esto generó dos impactos positivos. Por un lado, maximizó el volumen dedicado a la expansión del difusor trasero y por otro, abrió la posibilidad de introducir una solución típica de los coches de F1 de la década de 2010 en un coche de carretera, la interacción dinámica entre los gases de escape y el campo del difusor. En esta configuración, el flujo de gas caliente de los tubos de escape interactúa con las vallas exteriores curvas prominentes en el difusor, generando una vorticidad adicional en el borde de salida de las vallas, lo que energiza el flujo "frío" del difusor garantizando así una carga aerodinámica adicional. En general, el desarrollo del difusor trasero produjo un aumento en la carga aerodinámica que equivale al 25 por ciento del aumento total en comparación con el 812 Superfast. Esto salta al 35 por ciento si también se tiene en cuenta la contribución de los escapes que soplan en la estela. Los bajos de la parte trasera, por otro lado, son responsables de un aumento del 10 por ciento en la carga aerodinámica trasera.

El desarrollo aerodinámico de las formas del difusor permitió que las áreas del automóvil dedicadas a la generación de carga aerodinámica se extendieran transversalmente. El spoiler ahora no solo es más alto que en el 812 Superfast, sino que se extiende a lo largo de casi todo el ancho del automóvil, trabajando en perfecta sinergia aerodinámica con el difusor para garantizar la máxima carga aerodinámica posible sobre el eje trasero. El rediseño de las aletas traseras también beneficia el rendimiento aerodinámico, donde el volumen se ha recortado en la parte trasera de la cresta para crear un canal aerodinámico en el flanco hasta el borde exterior del alerón, que es golpeado por un flujo altamente energizado.

Pero lo que realmente llama la atención es la luneta trasera que, por primera vez en un automóvil de producción, está completamente cerrada y, por lo tanto, permitió a los ingenieros explorar algunas soluciones aerodinámicas sin precedentes. Ha sido equipado con tres pares de elementos perfilados que sobresalen de su superficie y actúan como generadores de vórtices. Desde el LaFerrari en adelante, los generadores de vórtice de este tipo se han utilizado en automóviles de producción para maximizar la carga aerodinámica generada por los bajos planos. Sin embargo, esta solución se aplicó a la luneta trasera del 812 Competizione para distorsionar el flujo y así redistribuir el campo de presión del eje trasero.

***“Pero lo que realmente llama la atención es la luneta trasera que, por primera vez en un automóvil de producción, está completamente cerrada ”***

Estos generadores de vórtices mejoran aún más el trabajo del sistema de difusor de alerón trasero, creando áreas de fuertes gradientes de presión en el flujo inmediatamente encima de la luneta trasera y generando vórtices en el plano transversal. Gracias a esta solución, parte del flujo se desvía hacia los lados del spoiler, lo que aumenta la generación de carga aerodinámica, beneficiando la eficiencia del difusor. Solo los generadores de vórtice patentados garantizan el 10 por ciento del aumento total de la carga aerodinámica trasera en comparación con el 812 Superfast.

Las tres ranuras horizontales en el lateral del parachoques trasero justo detrás de la rueda trasera son otra novedad visualmente llamativa. Además de recordar el F12tdf, también esconden un sistema de tres movimientos aerodinámicos. Debido al área de baja presión creada por la estela del automóvil, parte del flujo corriente abajo de la rueda trasera tiende naturalmente a ser atraído hacia el centro del automóvil. Sin embargo, con esta nueva solución, ingresa al parachoques a través de las tres ranuras horizontales y luego es desviado hacia arriba por los movimientos internos.

En el 812 Competizione A, para compensar el impacto de quitar

los generadores de vórtice, se ha introducido un elemento puente entre los arbotantes. Gracias a una optimización meticulosa, el flujo se desvía de manera efectiva y eficiente hacia el alerón trasero, esencialmente restaurando la carga aerodinámica al mismo nivel que el 812 Competizione. La presencia del puente permitió reducir el aumento de la resistencia fisiológica en un automóvil tipo Targa. Aerodinámicamente, el puente se comporta como un ala por lo que la presión en la superficie superior crea un campo de presión positiva que aumenta la velocidad del flujo hacia debajo de la luneta trasera y reduce la resistencia.

La comodidad de los ocupantes en la configuración abierta está garantizada por la introducción de una trampilla integrada en el riel del cabezal del parabrisas que desvía el flujo incidente energizado hacia arriba evitando que perturbe el interior. Esto extiende la burbuja que cubre toda la longitud de la cabina, evitando así también un exceso de presión irritante en el área detrás de la cabeza de los ocupantes.

Se han creado dos aberturas aerodinámicas entre los dos arbotantes para gestionar el flujo que entra por las ventanillas laterales y obligarlo a seguir una ruta concreta, factor fundamental para reducir tanto la presión en el interior de la cabina como la inestabilidad del propio flujo. El resultado de esta estrategia es doble porque, además de mejorar la comodidad, también aumenta la eficiencia aerodinámica al hacer que el flujo sea estable incluso cuando el techo se ha quitado.

## DINÁMICA DEL VEHÍCULO

Las pautas en el desarrollo de la estrategia de rendimiento del 812 Competizione fueron impulsar los niveles de rendimiento general, mejorar el placer de conducción en la dinámica lateral y un enfoque específico en las características de conducción de una versión especial.

El 812 Competizione presenta muchos componentes y contenidos innovadores, que han asegurado que cumpla con sus objetivos prestacionales a nivel de dinámica del vehículo. Específicamente, estos incluyen el primer uso de la dirección independiente en las cuatro ruedas, la evolución del sistema Side Slip Control (SSC) a la versión 7.0 y el desarrollo de los nuevos neumáticos específicos Michelin Cup2R.

La dirección independiente de las ruedas traseras cuenta con un nuevo sistema de gestión electrónica que permite que los actuadores derecho e izquierdo se accionen individualmente en lugar de sincronizarse. Esta evolución arroja un impulso significativo en el rendimiento en relación con el control de la posición demandada de los actuadores individuales, con tiempos de respuesta más rápidos.

Este sistema destaca la respuesta del eje delantero a los mandos del volante, manteniendo la sensación de agarre del eje trasero, que responde rápidamente a las entradas delanteras, y también administra la respuesta dinámica lateral del automóvil de manera más eficiente en función de la frecuencia de actuación del ángulo del volante.

La nueva solución ha dado como resultado la evolución del sistema SSC que reúne todos los sistemas de control





desarrollados internamente y utiliza un lenguaje de control dinámico compartido para integrar las acciones de todos los sistemas para mejorar la eficiencia. El Side Slip Control 7.0 abarca el diferencial electrónico (E-Diff 3.0), el control de tracción (F1-Trac), el control de suspensión magnetoreológica SCM-Frs, el control de la presión de los frenos al conducir en el límite (FDE) disponible en las posiciones Race y CT-Off del Manettino y el Virtual Short Wheelbase 3.0 que integra la dirección delantera eléctrica con la dirección de la rueda trasera independiente controlada electrónicamente.

También especial atención se dedicó a hacer que el automóvil fuera lo más ligero posible, lo que resultó en una reducción de 38 kg de su peso total en comparación con el 812 Superfast. Las áreas principalmente involucradas fueron el tren motriz, el tren de rodaje y la carrocería. La fibra de carbono se utilizó ampliamente en el exterior, especialmente en los parachoques delanteros, parachoques traseros, alerón trasero y tomas de aire.

Las contribuciones del tren motriz a la reducción de peso provienen del uso de bielas de titanio junto con un cigüeñal más ligero y una batería de iones de litio de 12V. También se prestó gran atención al diseño de la cabina con el uso extensivo de molduras de fibra de carbono, tejidos técnicos ligeros y una reducción de la insonorización. También hay llantas de aluminio específicas forjadas, ligeras y deportivas, y tacos de titanio.

Las llantas totalmente en fibra de carbono también están disponibles por primera vez en un Ferrari V12 y ofrecen una reducción de peso total de 3.7 kg en comparación con las llantas ligeras forjadas del 812 Superfast. El interior del canal y de los radios está recubierto con una capa de pintura blanca de origen aeroespacial que refleja y disipa el calor producido por el sistema de frenado extremadamente eficiente del automóvil, lo que garantiza un rendimiento constante a lo largo del tiempo, incluso con un uso intensivo en pista.

## Estilo

### EXTERIOR

El 812 Competizione tiene una personalidad propia que lo distingue claramente del 812 Superfast en términos de proporciones y equilibrio formal. Las modificaciones de ingeniería adoptadas permitieron al *Centro Stile Ferrari* darle al automóvil una connotación completamente nueva, eligiendo temas de estilo que realzan aún más su diseño arquitectónico, formas escultóricas y vocación deportiva.

Una de las muchas características sorprendentes del 812 Competizione es su capó, que tiene una ranura transversal en la que se asienta la hoja de fibra de carbono. Esta resultó ser una forma original de disfrazar las salidas de aire del compartimento del motor, al tiempo que aumentaba su superficie.

Desde una perspectiva de diseño, la elección de este elemento transversal en lugar de las lamas que se ven en algunos modelos deportivos Ferrari anteriores significa que el capó se ve más limpio y escultural. Este diseño también actúa como una interpretación tridimensional del concepto de librea, recordando la franja distintiva a lo largo del capó que caracteriza a ciertos Ferrari históricos de competición.

La aerodinámica modificada de la parte delantera permitió a los diseñadores dotar al automóvil de un carácter más agresivo acorde con su estado especial de edición limitada. El morro del automóvil muestra toda su potencia imponente con una parrilla delantera muy ancha flanqueada por las dos tomas de freno laterales distintivas y prominentes. El divisor de fibra de carbono subraya la postura de amplitud y redondez del automóvil, insinuando su impresionante agarre en la carretera.

El aspecto más notable de la estética del 812 Competizione es la sustitución de la luneta trasera por una superficie totalmente en aluminio. Los generadores de vórtices en la superficie superior que aumentan la eficiencia aerodinámica del automóvil crean simultáneamente un efecto de columna vertebral que subraya las formas escultóricas del automóvil. Junto con la hoja de fibra de carbono que atraviesa el capó, este diseño cambia la percepción general del volumen del automóvil. El automóvil parece más compacto que el 812 Superfast, acentuando su aspecto potente y fastback. Al no tener una luneta trasera también se crea una



continuidad de textura entre el techo y el spoiler, lo que brinda a los propietarios la oportunidad de personalizar el automóvil aún más con una librea gráfica continua única completamente nueva que se extiende ininterrumpidamente en toda su longitud.

Incluso el spoiler trasero ahora parece más imponente. Es más alto pero el tratamiento de diseño específico utilizado también hace que la cola parezca muy ancha, casi horizontal, lo que le da una mayor postura a la zaga. Los extremos de este apéndice aerodinámico se cruzan con la línea de los alerones traseros, destacando su apariencia musculosa y haciendo referencia a autos icónicos como el Ferrari 330 P3/P4. La parte trasera de la carrocería de las crestas está estriada y esto acentúa la tridimensionalidad y el carácter distintivo de los flancos del automóvil y sus formas.

Los grupos ópticos traseros otorgan al automóvil un aspecto más agresivo y sugerente. Encajan perfectamente en una hendidura justo debajo del spoiler y contribuyen a crear la sensación de horizontalidad de la parte posterior. El parachoques trasero es particularmente escultural y se caracteriza por una pala a la altura de las ruedas que incorpora dos imponentes salidas de aire. Se han creado tres ranuras aerodinámicas a lo largo de la superficie exterior del parachoques trasero de las ruedas, creando una característica de estilo reconocible al instante que recuerda la forma de los generadores de vórtice en la luneta trasera.

## CABINA

En cuanto a su arquitectura interior, el 812 Competizione se ha mantenido fiel al 812 Superfast, conservando los mismos parámetros generales y las interfaces del tablero principal y el panel de la puerta, incluido el característico diseño distintivo en "diapasón" de este último. El panel de la puerta en sí, se ha aligerado en general tanto formalmente como en términos de peso real para subrayar la deportividad de la cabina.

El bolsillo del panel de la puerta sobresale de la estructura principal casi como si fuera un elemento flotante. Esto crea una sensación de ligereza y continuidad formal y de textura con el resto de la cabina.

Solo un pequeño apéndice que se conecta a la manija de la puerta permanece como un apoyabrazos, pero crea un músculo dinámico en el panel.

Justo en el área central de la cabina hay un vínculo entre el pasado y el futuro de Ferrari, el icónico tema de la puerta de cambios aquí con un toque moderno. Esta es la primera vez que aparece en un modelo V12 y refleja en gran medida el espíritu del 812 Competizione y la tradición de la marca. 812 COMPETIZIONE A

El 812 Competizione A ofreció al Centro Stile Ferrari la oportunidad de utilizar las modificaciones necesarias en la parte posterior del automóvil para crear una arquitectura verdaderamente inolvidable. El concepto de arbotante, que ha sido durante mucho tiempo una parte muy

querida de la tradición de Ferrari, armoniza sin esfuerzo con el diseño en forma de flecha creado por la hoja del frontal otorga una sensación de empuje hacia adelante a la carrocería del automóvil, pero también le da una connotación completamente diferente a la del coupé.

El centro de gravedad del automóvil parece más rebajado, particularmente cuando se ve de lado, no solo por el techo y el parabrisas envolvente que fluye hacia las ventanas laterales, sino también porque los arbotantes en la parte trasera son más bajos que en el 812 Competizione. Con la capota Targa guardada, las barras antivuelco sobresalen parcialmente del resto de la carrocería, pero debido a que son de fibra de carbono, se convierten en elementos visuales secundarios y, por lo tanto, no comprometen la sensación de amplitud y agachada que crean los arbotantes. Esto amplifica el descenso visual de la vista lateral.

En la configuración cerrada, las barras antivuelco se conectan perfectamente con la estructura del techo formando una unidad sin costuras. El techo targa está realizado en fibra de carbono para crear una sensación de continuidad estética con las barras antivuelco. En la configuración sin techo, el mismo se guarda en un compartimento con la misma forma de diseño. El poder guardar el techo en cualquier momento significa que el coche se puede disfrutar al máximo, independientemente del tiempo.

## 7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Los incomparables estándares de calidad Ferrari y la creciente orientación al servicio al cliente son los ejes fundamentales del programa de mantenimiento extendido de siete años que se ofrece con el 812 Competizione y el 812 Competizione A. Disponible en toda la gama, cubre todo el mantenimiento regular durante los primeros siete años de vida útil del automóvil. Este programa de mantenimiento programado es un servicio exclusivo que garantiza a los clientes la certeza de que su automóvil se mantiene en su máximo rendimiento y seguridad a lo largo de los años. Este servicio muy especial también está disponible para los propietarios de Ferrari usados.

El mantenimiento regular (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin restricciones de kilometraje), se realiza siempre con los repuestos originales y un trabajo de control exhaustivo por parte del personal

formado directamente en el Centro de Capacitación Ferrari de Maranello utilizando las herramientas de diagnóstico más modernas. Estas son solo algunas de las ventajas del Programa Genuine de mantenimiento, servicio que está disponible en todos los mercados del mundo y en todos los concesionarios de la red de concesionarios oficiales.

El programa de mantenimiento genuino amplía aún más la gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari para satisfacer a los clientes que desean preservar el rendimiento y la excelencia que son el sello distintivo de todos y cada uno de los automóviles construidos en Maranello.



# 812

competizione

### ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

#### MOTOR

TIPO	V12 - 65°
CILINDRADA TOTAL	6.496 CC
DIÁMETRO Y CARRERA	94 MM x 78 MM
MÁXIMA POTENCIA SALIDA**	610 KW (830 CV) AT 9,250 RPM
PAR MÁXIMO**	692 NM AT 7,000 RPM
MÁXIMAS REVOLUCIONES	9.500 RPM
RATIO DE COMPRESIÓN	13.5:1

#### DIMENSIONES Y PESOS

LARGO	4,696 MM
ANCHO	1,971 MM
ALTO	1,276 MM
DISTANCIA ENTRE EJES	2,720 MM
ANCHO DELANTERO	1,672 MM
ANCHO POSTERIOR 1	,645 MM
PESO EN SECO***	1,487 KG
PESO SECO/POTENCIA	1.79 KG
DISTRIBUCIÓN PESOS	49% FRONT. - 51% POST.
CAPACIDAD DEPOSITO FUEL	92 L

#### LLANTAS Y NEUMÁTICOS

DELANTEROS	275/35 ZR20; 10" J X 20"
TRASEROS	315/35 ZR20; 11.5" J X 20"

#### FRENOS

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

#### TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

7-VELOCIDADES F1 DCT

#### CONTROLES ELECTRÓNICOS

PCV 3.0 (PASSO CORTO VIRTUALE - VIRTUAL SHORT WHEELBASE) CON DIRECCIÓN INDEPENDIENTE A LAS 4 RUEDAS; ESC; ABS DE ALTO RENDIMIENTO/EBD; F1-TRAC; E-DIFF3; DUAL-COIL SCM-E; SSC (SIDE SLIP CONTROL) 7.0

#### PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	> 340 KM/H
0-100 km/ h	2,85 s
0-200 km/ h	7,5 s
VUELTA RÁPIDA EN FIORANO	1'20" s

#### CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y EMISIONES DE CO<sub>2</sub> EN FASE DE HOMOLOGACIÓN

\* Las especificaciones técnicas del 812 Competizione A serán comunicadas posteriormente  
 \*\* La potencia del motor se expresa en kW, de acuerdo con el sistema métrico internacional (SI) y en CV por motivos de homogeneidad.  
 Con gasolina de 98 octanos y 5 cv de efecto ram dinámico  
 \*\*\* Con equipamiento opcional



# MARZIO

M I L A N O



*Colección Magia*

Anillos *il fiore* full pavé  
oro rosa 18kt y oro blanco  
Exclusivos diamantes azules y blancos

LA DOLCE BELLEZZA

*Joyería italiana, diseño único artesanal*

[www.marziomilano.com](http://www.marziomilano.com)



# S F 9 0 S T R A D A L E

## EL SF90 STRADALE BATE EL RÉCORD DE VUELTA RÁPIDA EN EL CIRCUITO DE INDIANAPOLIS

El Ferrari SF90 Stradale Assetto Fiorano ha sido el coche de producción más rápido de la historia en dar la vuelta al Indianapolis Motor Speedway. En concreto, recorrió los 3,925 km del trazado mixto en tan solo 1:29,625 segundos, un tiempo récord en el que el vehículo alcanzó una velocidad punta de 281 km/h.

*“Ver la actuación del Ferrari SF90 Stradale en la pista el 15 de julio fue algo espectacular”*

“Ver la actuación del Ferrari SF90 Stradale en la pista el 15 de julio fue algo espectacular”, contó Mark Raffauf, director senior de Operaciones de Carrera de la IMSA (International Motor Sports Associatio), que supervisó la prueba.

J. Douglas Boles, presidente de IMS, añadió: “El circuito de Indianápolis se construyó en 1909 como pista de pruebas para automóviles de todas las marcas y, desde entonces, nos hemos mantenido fieles a ese ADN. Ya sea en competiciones con coches especialmente contruidos por las escuderías o con coches de gama, el histórico óvalo de 4,04 km y el trazado mixto del IMS siguen siendo el mejor banco de pruebas para introducir

nuevos avances y prestaciones en el mundo de la automoción. En los 112 años de historia del circuito, nos sentimos orgullosos de formar parte de hitos tan importantes como este”.

“El nombre del SF90 Stradale hace referencia a los 90 años de historia de la Scuderia Ferrari y subraya la enorme importancia del mundo de la competición en el desarrollo de nuestros coches de serie”, señaló Mateo Torre, Presidente de Ferrari Norteamérica, que finalizó añadiendo: “Por eso, era muy oportuno sacar a la pista el SF90 Stradale en el circuito de Indianapolis durante los Ferrari Racing Days, que se celebraron en paralelo a los programas Ferrari Challenge, XX y F1 Clienti”.



FISAN®

1920-2020

100 AÑOS



**TAN SENCILLO, TAN EXQUISITO**

Descúbrelo en [www.fisan.com/tienda-online](http://www.fisan.com/tienda-online)



THE  
*LittleCar*  
COMPANY



*iNuevo!*

**FERRARI TESTA ROSSA J**

**LITTLE CAR  
BIG DREAMS**

*Un coche eléctrico  
a escala para los jóvenes  
de la casa*





## FERRARI TESTA ROSSA J

THE  
*LittleCar*  
COMPANY



## LITTLE CAR · BIG DREAMS

Más allá del icónico 250 GTO, el Ferrari 250 Testa Rossa es uno de los modelos más icónicos de la historia de la marca del Cavallino, pero eso también lo ha convertido en uno de los más codiciados y caros. Y como ha ocurrido con otros de los coches más famosos y codiciados del mundo, ahora también tiene una versión "Junior" a una escala del 75% del tamaño real, que se convierte además por así decirlo en el primer Ferrari eléctrico.

Con el nombre de Ferrari Testa Rossa J, del que solo se fabricarán 299 unidades, nace de la colaboración entre The Little Car Company, una empresa especializada en la producción y comercialización de Junior Cars, y la propia Ferrari, que ha supervisado todos los aspectos del proyecto.

Se trata de una reproducción muy especial del mítico Ferrari 250 Testa Rossa Spider de 1957, uno de los Ferrari más famosos y míticos, protagonista de

los circuitos de mediados los años 50 y principios de los 60 del siglo pasado, que acumuló 18 victorias y tres campeonatos de marcas (en 1958, 1960 y 1961). Además, fue el único Ferrari que ganó las 24 Horas de Le Mans cuatro veces (1958, 1960, 1961 y en 1962), si consideramos su última evolución, el 330 TRI LM.

Para satisfacer a los más nostálgicos, el Centro Style de Ferrari estudió minuciosamente las proporciones y la carrocería, mientras que el diseño del



## FERRARI TESTA ROSSA J



chasis y otras piezas se realizaron sobre la base de los dibujos originales del 250 Testa Rossa, que se conservan en los archivos de Ferrari Classiche, escaneados y recreados digitalmente. Como resultado, el Ferrari Testa Rossa J reproduce escrupulosamente la primera versión del original con carrocería tipo Spider Sport, esculpida por el genial Sergio Scaglietti.

La atención al detalle de este pequeño Cavallino es incomparable. Entre otras cosas la carrocería se ha realizado a mano en aluminio, con el mismo proceso que se siguió para los modelos históricos. La pintura también es la misma que se aplica en los coches de producción. Para el habitáculo de este vehículo tan especial, el Centro Style de Ferrari ha diseñado un asiento individual para acomodar a un adulto y a un niño, que reproduce los ribetes de los asientos originales.

En cuanto al volante, está firmado por Nardi, uno de los proveedores de la época que diseñaron el volante original del 250 Testa Rossa, y se ha desarrollado con el sistema de liberación más pequeño del mundo para facilitar la entrada

del conductor. Las tres baterías del motor eléctrico están colocadas en la parte delantera del coche y garantizan una autonomía de 90 km de uso.

Un “manettino” en el salpicadero permite elegir entre cuatro modos de conducción. El modo “Novato” pensado para una conducción tranquila, entrega 1 kW y alcanza los 20 km/h. El “Comfort” sube a 4 kW de potencia y una velocidad máxima de 45 km/h y en los modos “Sport” y “Race”, que son gradualmente más deportivos, se consigue una aceleración instantánea y una velocidad punta de unos 60 km/h.

La seguridad fue una prioridad durante el desarrollo del automóvil, y además de sistemas pasivos como el refuerzo de los laterales, y la posibilidad de insertar una barra antivuelco conectada al chasis, para el Ferrari Testa Rossa J se eligieron frenos de disco Brembo (a diferencia de los de tambor del modelo original), unos pedales directamente sacados del Ferrari F8 Tributo, y una suspensión afinada en el mismísimo circuito de Fiorano, por Bilstein.

El Ferrari Testa Rossa J se ofrece en una amplia gama de personalizaciones y combinaciones de colores, basadas en una investigación realizada por el departamento Ferrari Classiche sobre las libreas que han cubierto el 250 Testa Rossa a lo largo de su historia. Como ejemplo, además de la versión Stradale que acompañan estas líneas, hemos incluido en nuestra Galería de Imágenes la decoración del equipo NART, conocida con el apelativo de “Lucy Belle”, que reproduce magistralmente el Ferrari que participó en las 24h de Le Mans de 1958 con el dorsal n°22.

De todos modos, si entráis en la Web de The Little Car Company, es posible elegir a través de un configurador en línea, entre 14 libreas históricas, 53 colores de carrocería y otras soluciones con espíritu de competición, siempre fieles al estilo Ferrari.

Con un precio base de 93.000 euros, más impuestos, este pequeño Testa Rossa se presenta como un producto de lujo para los pequeños y jóvenes de la casa, que se podrá personalizar casi como un Ferrari de verdad, y permitirá disfrutar de las sensaciones y la experiencia de conducir un auténtico Ferrari, aunque sea en miniatura.



# FERRARI PONDRÁ EN PISTA SU HYPERCAR, EN MAYO DE 2022

Así lo ha anunciado Antonello Coletta, máximo responsable de GT en Ferrari



Ferrari pondrá en pista su proyecto de hypercar para competir en la temporada del WEC 2023 y Le Mans, en mayo del año que viene, así lo ha anunciado Antonello Coletta, responsable del departamento Competizione GT de Ferrari, al rotativo italiano La Gazzetta dello Sport. Coletta no precisó, sin embargo, si el debut sería en las últimas carreras de 2022 o directamente en 2023.

“Tenemos previsto estar en pista a finales de mayo principios de junio del próximo año. En estos momentos estamos definiendo el estilo, las formas aerodinámicas, en la galería de viento y estudiando el motor”, afirma Coletta.

Todavía se desconoce dónde serán los test, pero parece lógico que los primeros pasos se den en Fiorano y

Mugello antes de pasar a las cosas serias en Paul Ricard y Portimao, no en vano estos son los dos trazados preferidos para test de los equipos del WEC. Para Antonello Coletta, el salto a la categoría Hypercar no es un problema. “Nos estamos preparando bien. Tenemos un equipo que ha escrito bonitas páginas en la historia de la Resistencia estos últimos tiempos. Y en Ferrari tenemos una serie de tecnologías que conocemos bien”.

“Pero debemos hacer las cosas con humildad y con los pies en el suelo. Estamos seguros de hacer un buen trabajo, pero con tantas marcas implicadas, el desafío no va a ser ciertamente un paseo. Pero si somos competitivos, si ganamos, la satisfacción será mayor aún”. Coletta de momento no ha adelantado que

pilotos serán los elegidos para los dos coches que Ferrari tiene previsto poner en pista, aunque tiene claro que harán un mix entre los pilotos actuales de GT y los jóvenes que están creciendo, y confesó que se están ofreciendo muchos pilotos para el proyecto.

Quizá uno de los elegidos podría ser Miguel Molina, piloto oficial de la marca con gran experiencia en el WEC en uno de los Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse, y que este año incluso participa en las European Le Mans Series al volante de un 488 GTE Evo del equipo Iron Linx, y que ya está trabajando en el simulador en el desarrollo del hypercar de Ferrari, por lo que sus conocimientos sobre el coche podrían ser vitales a la hora de rodar con él en pista.

# “La satisfacción de nuestros clientes es nuestra razón de ser.”

20 años de experiencia y más de 10.000 clientes satisfechos avalan la trayectoria profesional de WCM un concesionario de vehículos premium de alta gama que comercializa las principales marcas del mercado. La filosofía de la empresa es muy clara: ofrecer vehículos que todos soñamos conducir, con la posibilidad de personalizarlos a gusto del cliente. Siempre en perfecto estado y al mejor precio, asegurando un trato exquisito con el cliente.



WWW.WCMBARCELONA.COM

Ubicados en Sitges, en WCM disponemos de un «Showroom» dónde exponemos nuestros vehículos en stock, en un entorno moderno único con un concepto diferente. Además de la exposición de vehículos, contamos con una zona de descanso para nuestros clientes y una cafetería para poder ofrecerles lo que deseen en cualquier momento. También ponemos a disposición nuestros talleres especializados dónde realizamos todas las personalizaciones a gusto del cliente.



Desde el primer día, nuestra pasión por los automóviles de alta gama nos ha empujado a facilitar los mejores automóviles del mercado a nuestros clientes. Como expertos en este campo, brindamos servicios personalizados y adaptados a las necesidades de cada cliente, para que podamos enfocarnos en conseguirle el vehículo de sus sueños. Disponemos de una amplia gama de coches, incluyendo todo tipo de coches de alta gama: deportivos, todoterrenos, todoterrenos, coches eléctricos, etc.

## **Compra venta**

En WCM nos dedicamos a la comprar y vender todo tipo de vehículos exclusivos de alta gama.

## **Asesoramiento y gestión**

También nos encargamos de asesorar y guiar a la hora de buscar un vehículo para nuestros clientes.

Además, nos ocupamos de la gestión y todos los trámites para que puedas disfrutar de tu vehículo desde el segundo cero sin tener que preocuparte por nada.

## **Recogidas y entregas a domicilio**

A la hora de vender tu vehículo, enviamos un camión especializado en transporte de vehículos de alta gama a la puerta de tu casa. El transportista se encargará de todo hasta que el vehículo entre en nuestras instalaciones.

A la hora de comprar un vehículo a WCM, te lo entregamos en la puerta de tu casa con un camión especializado asegurando el cuidado de hasta el más mínimo detalle.

## **Reparaciones, personalizaciones y mantenimiento**

En WCM nos encargamos de cuidar todos los detalles referentes a tu vehículo, ofreciéndote la posibilidad de reparar o personalizar cualquier pieza en nuestros talleres de confianza.

## **Garantía**

Todos nuestros vehículos se entregan con garantía oficial mínima de 12 meses, con posibilidad de ampliarla sin ningún problema.



Si estás pensando en comprar un coche de alta gama o renovar tu vehículo actual, no dudes en ponerte en contacto con nosotros y nuestro equipo se encargará de todo lo necesario para ofrecerte el vehículo que estás buscando.

Contacto: [info@wcm.es](mailto:info@wcm.es) / +34 629 604 028

Showroom: C/Drets Humans 29, 08870, Sitges

 [@wcmbarcelona](https://www.instagram.com/wcmbarcelona) / [www.wcmbarcelona.com](http://www.wcmbarcelona.com)





LA PIEL DE FERRARI





**F**errari es parte del imaginario colectivo. Es un mito basado en la innovación, estética y artesanía. Los mitos son historias universales que encarnan valores y arquetipos humanos. Los arquetipos que aglutinan a Ferrari son la velocidad, la pasión, el logro, la capacidad de convertir una fantasía en algo tangible. Es una historia en la que una creación contemporánea se hace posible gracias a algo tan tradicional y profundamente humano como es un oficio.

Los valores que Ferrari fomenta se anteponen al automóvil y, después, se trasladan a los coches; en la forma en que se fabrican, en las historias que proyectan. De hecho, Maranello es todo un estilo de vida que incluye a la moda.

Por esta razón, Ferrari está ampliando el alcance de su negocio y ha comenzado por la moda de lujo. Para resaltar la naturaleza de esta relación, basada en los valores de la artesanía y la estética, el desfile de moda se llevó a cabo en Maranello porque la automoción y la moda comparten las mismas raíces. Se trata de una simbiosis sorprendentemente tangible a través de la proximidad de dos mundos aparentemente separados y diferentes.

Un automóvil es un vehículo que se está usando. Una prenda de vestir se puede concebir de la misma manera. Material, color, diseño y función se funden, envolviendo el cuerpo, aumentando sus funciones, remodelando, protegiendo, magnificando sus formas. La postura empoderada es lo que Ferrari fomenta a través de prendas que ignoran las barreras de género.

Tejidos multifuncionales y sostenibles, colores primarios, formas diseñadas con creatividad, definen una estética audaz, intrépida y asertiva. Ferrari usa un lenguaje que está en sintonía con las nuevas generaciones. Es fluido e impactante.

*"Un automóvil es un vehículo que se está usando. Una prenda de vestir se puede concebir de la misma manera"*





LA PIEL DE FERRARI





LA PIEL DE FERRARI





by Rocco Iannone

LA PIEL DE FERRARI



## MÁS DE 5.000 PACIENTES ACUDEN AL AÑO AL HOSPITAL RUBER INTERNACIONAL PARA TRATAR PATOLOGÍAS DE LA COLUMNA VERTEBRAL

Los avances médicos y la tecnología de última generación han revolucionado el tratamiento. Próximamente el Hospital Ruber Internacional incorporará un brazo robótico de última generación como complemento ideal para la navegación vertebral



**E**l doctor Fernando Álvarez-Sala Walther, jefe de la Unidad de Patología Vertebral del Hospital Ruber Internacional, con más de 35 años de experiencia, es un referente nacional e internacional en la cirugía de columna vertebral y experto en cirugía vertebral navegada, mínimamente invasiva y percutánea, así como en cirugía de las deformidades vertebrales y patología tumoral. Por eso, cada año más de 5.000 pacientes acuden al Hospital Ruber Internacional para ser atendidos por el equipo que él dirige, y entre 500 y 700 los que se someten a una intervención quirúrgica bajo su cuidado.

Ha tratado a conocidas personalidades públicas nacionales y a nivel mundial a lo largo de su carrera y recientemente ha recibido el premio de Medicina del Siglo XXI 2020 otorgado por El Suplemento y nombrado por la revista Forbes como uno de los 50 mejores médicos de España.

Este traumatólogo reconoce que los avances médicos de los últimos años y la tecnología de última generación han revolucionado el tratamiento de las patologías de la columna vertebral, "hoy en día hacemos incisiones cada vez más pequeñas, e incluso podemos tratar una hernia discal mediante una cirugía endoscópica. Gracias a ello, la recuperación de los pacientes es mucho más rápida".

Tal y como manifiesta el experto, cuando alguien acude al Hospital Ruber Internacional con una fractura de vertebra, por ejemplo, basta con realizar una o varias aberturas a través de la piel y la musculatura para llegar hasta la zona afectada. Es lo que se conoce como cirugía percutánea. "Las nuevas tecnologías nos han brindado también, poder realizar intervenciones navegadas e incluso la utilización de un brazo robótico con lo

que se incrementa la exactitud en la colocación de los implantes y por lo tanto una mayor seguridad en la cirugía", asegura Álvarez-Sala.

Pero no solo ha mejorado la tecnología, sino que también lo han hecho los materiales, indica el doctor Álvarez-Sala Walther. "Actualmente colocamos prótesis artificiales e implantes para sujetar las vértebras, incluso en pacientes mayores, y se utilizan mucho los implantes biológicos, que han supuesto un enorme avance". En esos casos, asegura el doctor, se extraen células del cuerpo del paciente para fabricar con ellas un implante en laboratorio, que luego se comportará como un tejido del propio organismo. También es habitual emplear materiales como el titanio, el cromo-cobalto, el cemento o el poliuretano.

Las enfermedades más habituales son las patologías degenerativas lumbar y cervical (lesión de los discos intervertebrales, estrechamiento del canal espinal, etc.), las patologías traumáticas (fracturas, aplastamientos, etc.), las deformidades o desviaciones de la columna vertebral (escoliosis) y las patologías tumorales. "Los aplastamientos vertebrales en personas mayores antes no se trataban, dejando a los enfermos en situación de dolor y encamados durante mucho tiempo. Hoy, con las nuevas técnicas de vertebroplastia y sobre todo de cifoplastia, se levantan en menos de 24 horas y pueden hacer una vida muy normal", señala el doctor.

En cualquier caso, el mejor tratamiento es siempre la prevención. "De ahí que sea tan importante realizar ejercicio para mantener una buena forma física (un peso adecuado y un tono muscular saludable), no forzar la columna levantando objetos muy pesados y, por supuesto, cuidar la higiene postural", recomienda el especialista.

**¿Y qué ocurre cuando uno conduce un coche deportivo?**

**¿Está más expuesto a padecer una enfermedad de la columna vertebral?**

Según el doctor Fernando Álvarez-Sala Walther, "los coches deportivos suelen tener una suspensión muy dura y son capaces de realizar giros bruscos a gran velocidad. Por eso, el conductor y su acompañante deben viajar perfectamente sentados, con el cuerpo bien apoyado en el respaldo y el cuello en el reposacabezas".

Cuando los avances tecnológicos se ponen al servicio de la medicina se obtienen logros que hace tan sólo unos años eran inimaginables. El Hospital Ruber Internacional cuenta con un escáner circular, un sistema revolucionario denominado "O-arm" para su uso en intervenciones de la columna vertebral y en cirugías craneales de patología cerebral y medular. "Este sistema de imagen intra-operatoria nos permite ver la anatomía del paciente, en tiempo real, mientras operamos, por ejemplo, perforando una vértebra a escasos milímetros de la médula espinal, donde un error o cualquier desviación puede provocar la parálisis de las extremidades del paciente" afirma Álvarez-Sala. Según el especialista, próximamente el Hospital Ruber Internacional incorporará un brazo robótico de última generación como complemento ideal para la navegación vertebral.

Durante la intervención, el sistema robótico proporciona a los médicos en tiempo real, imágenes multi-dimensionales en 2D y volumétricas en 3D, así como imágenes fluoroscópicas. "Esto permite que el paciente se beneficie de una cirugía menos invasiva, se recupere más rápido, la operación sea más corta y mejore el resultado final", concluye el doctor Fernando Álvarez-Sala Walther.



World's First Organic Caviar

Product of Spain

[caviarderiofrio.com](http://caviarderiofrio.com)



# LAS CALDAS VILLA TERMAL

by blau hotels & resorts

## “LAS CALDAS, EN ASTURIAS, EL SECRETO MEJOR GUARDADO DE LA HISTORIA”

Existe un lugar cuya capacidad de asombro e inmersión en la naturaleza, el disfrute y el cuidado personal es infinita. Las Caldas, fusiona siglos de historia y vanguardia en un entorno natural único. Un oasis exclusivo, donde respirar aire puro, llenar los estómagos más exquisitos, mimarse, relajarse, divertirse y desconectar se convierte en realidad.



Nuestro complejo, **LAS CALDAS VILLA TERMAL**, se encuentra a tan sólo 10 min del centro de Oviedo y está perfectamente conectado a las principales vías de comunicación de la región a orillas del río Nalón. Más de dos siglos de historia compartiendo un tesoro con propiedades curativas: nuestras aguas termales mineromedicinales. Nuestra razón de ser, un concepto holístico de bienestar para el ciudadano del siglo XXI. Las Caldas es un destino exclusivo de 40.000m<sup>2</sup> de espacios interiores y exteriores y más de 10.000m<sup>2</sup> de jardines históricos, terrazas y espacios exteriores que preservan la auténtica esencia asturiana.

El edificio histórico, alberga hoy el **GRAN HOTEL 5\***, lugar también donde brota el manantial de agua mineromedicinal que da lugar a **BALNEARIO REAL**, la antigua casa de Baños de 1776 y nuestro **CENTRO TERMAL EL MANANTIAL**, un concepto único de bienestar recuperando la esencia de un Balneario con siglos de historia, espacios abovedados únicos que cobijan piscinas de contrastes, termias de vapor y secas, duchas, piscinas de relajación con chorros y un sinfín de bondades donde disfrutar de los beneficios de la hidroterapia.



Es ineludible destacar la **SALA DE LAS COLUMNAS**, un espacio exclusivo con un circuito privado en torno a una singular piscina de flotación donde sentir el lujo y la intimidad. Señalar también, nuestra área de **WELLNESS & BEAUTY** con 25 cabinas de tratamientos personalizados: masajes relajantes con aceites esenciales, bañeras de agua mineromedicinal, la cautivadora experiencia "beauty secret" o "cava y magnolias". Todos nuestros productos son cosmética 100% ecológica.

Destacar también el espectacular **SALÓN DE LOS ESPEJOS** del S. XVIII, una joya que preserva la arquitectura y diseño de la época con una elegancia y una distinción que deja boquiabiertos a sus visitantes.



El **HOTEL LAS CALDAS SPA & SPORT 4\***, ofrece al huésped un ambiente moderno y funcional. Sus instalaciones y ubicación lo convierten en el destino preferido para aquel público que, tanto de forma amateur o a un nivel profesional, desean practicar deporte y disfrutar de la naturaleza. Destacamos su oferta de servicios especializados en cicloturismo, una piscina exterior climatizada todo el año además de su centro deportivo y servicios clínicos de primer nivel. Anexo a este hotel, encontramos el **CENTRO ECOTERMAL AQUAXANA**, un amplísimo espacio lúdico acuático de varias plantas que integra agua y naturaleza.

**EXPERIENCIA GASTRONÓMICA.** La gastronomía juega un papel fundamental en la experiencia de nuestros clientes. Alimentamos cuerpo y mente gracias a la riqueza del mar, los ríos, la montaña y la huerta de nuestra región que cobran forma en una cuidada cocina gourmet, tradicional y renovada. Cabe destacar nuestro huerto ecológico de producción propia con variedad de verduras, hortalizas, especias y hierbas aromáticas que alimentan directamente nuestra cocina. Se distinguen tres espacios diferenciados:

- **RESTAURANTE SCANDA.** Embajador de nuestra gastronomía y cuna de los amantes de una oferta cuidada, variada y pensada para todos, la esencia de la gastronomía de siempre, de forma saludable y sostenible.
- **RESTAURANTE VIATOR.** Embajador de nuestra gastronomía y cuna de los amantes de una oferta cuidada, variada y pensada para todos, la esencia de la gastronomía de siempre, de forma saludable y sostenible.
- **LOUNGE & TERRACE BAR.** Inspirado en la alimentación como estilo de vida revitalizante. Una carta desenfadada y fresca donde la innovación cobran protagonismo en un ambiente distendido y agradable.

LASCALDASVILLATERMAL.COM   

LAS CALDAS, S/N, 33174 OVIEDO, ASTURIAS | +34 984 338 175 | INFO@LASCALDAS.COM





# En Ferrari están encantados con Sainz

Por su pilotaje, por su visión estratégica  
y por el excelente ambiente de trabajo  
que ha creado



La Scuderia Ferrari se está beneficiando de un gran ambiente de trabajo y de la falta de presión a la que se ve sometida este año, pues todo el mundo sabía que sería el de la recuperación tras una temporada nefasta en 2020. Sin duda, Carlos Sainz ha sido una pieza clave en la mejoría de Ferrari a nivel de resultados y de ética de trabajo, pues el madrileño ha sabido encajar a la perfección con Charles Leclerc y el equipo, pero sin por ello renunciar a ofrecer un rendimiento deportivo sobresaliente.

Prueba de ello es que Sainz es actualmente sexto en la clasificación general del Mundial con 83 puntos, tres más que su compañero Charles Leclerc (aunque el monegasco suma dos abandonos). El último ejemplo de un gran trabajo por parte de Sainz fue el cuarto puesto de Hungaroring (tercero si finalmente se confirma la exclusión de Sebastian Vettel), que vino dado por una muestra de visión de carrera de Carlos Sainz.

## «Cuantas más carreras hago con el equipo, más fuertes vamos a ser, y va a ser más fácil rendir a un nivel más alto»

Y es que, cuando llegó el momento de realizar la primera parada en boxes, Ferrari llamó por radio a Sainz, que se estaba viendo ralentizado por Nicholas Latifi y Yuki Tsunoda. Sin embargo, el piloto madrileño sabía que en cuanto ambos pararan a cambiar neumáticos él podría volar sobre el asfalto con unos neumáticos medios muy enteros a consecuencia del bajo ritmo de carrera. Así que, Sainz sugirió mantenerse en pista y esperar el momento adecuado, cosa que Ferrari aceptó y que posteriormente se reveló como un gran acierto, ya que finalmente cruzó cuarto la meta con un minuto de ventaja sobre Latifi y Tsunoda.



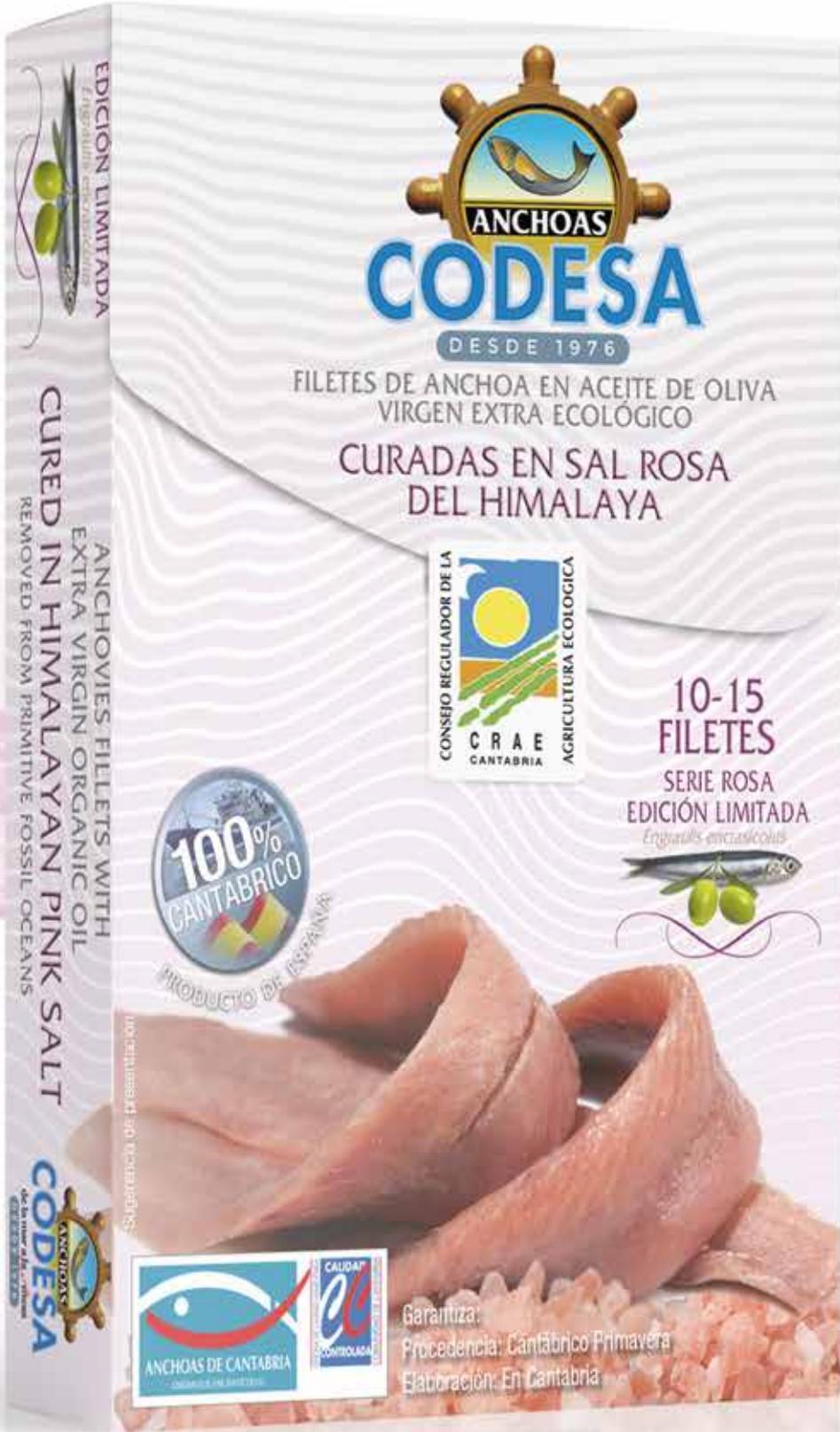
Mattia Binotto no ha querido dejar escapar la ocasión de comentar lo sucedido, celebrando que exista tan buena comunicación entre los miembros de Ferrari. "Es nuestra forma de enfocarlo, tener una discusión abierta en la radio para asegurarnos de que en ciertas condiciones estamos llegando a la conclusión correcta. Creo que siempre hemos tenido buenas estrategias, que se han aplicado no sólo gracias al estratega sino gracias a la aportación de los pilotos, que son los que conducen el coche y conocen las condiciones que hay en la pista", destaca el director de la Scuderia.

"No creo que sea un error de juicio porque la decisión final la ha tomado el estratega. El piloto sugiere a partir de su impresión desde dentro, revisamos nuestras evaluaciones y llegamos a la conclusión de que era la elección correcta. Así que estoy contento con la forma en que esta comunicación está funcionando. Y, de nuevo, esto muestra que el equipo está trabajando muy bien".

Carlos Sainz, por su parte, achaca la buena comunicación y su capacidad para leer la situación de carrera al trabajo realizado durante los meses previos, en los que el entendimiento mutuo ha ido asentándose progresivamente.

"Creo que es una progresión natural de mi proceso de aprendizaje y comprensión con el equipo. Creo que en ese momento ni el equipo ni yo esperábamos ser tan rápidos en el *overcut* que le hice a estos dos pilotos. Y estaba muy interesado en transmitirles que haciendo unas vueltas extras iba a ser muy rápido. Y como se vio al final, tomamos la decisión correcta, el equipo estuvo de acuerdo conmigo. Superamos a los dos chicos con muy buen ritmo, así que estoy feliz de que sigamos aprendiendo juntos".

"Estas son el tipo de cosas que cuantas más carreras hago con el equipo, más fuertes vamos a ser, y va a ser más fácil rendir a un nivel más alto una vez que nos conozcamos mejor", concluye el piloto madrileño, que espera hacer una segunda mitad de temporada aún más fuerte.



EDICIÓN LIMITADA  
FABRIL DE ANCHOAS DE CANTABRIA

ANCHOVIES FILETS WITH  
EXTRA VIRGIN ORGANIC OIL  
CURED IN HIMALAYAN PINK SALT  
REMOVED FROM PRIMITIVE FOSSIL OCEANS

Suplemento de presentación  
**ANCHOAS**  
**CODESA**  
de la mano de CODESA  
DESDE 1976

**ANCHOAS**  
**CODESA**  
DESDE 1976

FILETES DE ANCHOA EN ACEITE DE OLIVA  
VIRGEN EXTRA ECOLÓGICO  
CURADAS EN SAL ROSA  
DEL HIMALAYA



10-15  
FILETES  
SERIE ROSA  
EDICIÓN LIMITADA  
*Engraulis encrasicolus*



Garantiza:  
Procedencia: Cantábico Primavera  
Elaboración: En Cantabria

  
**Producto de España**

[www.codesa.es](http://www.codesa.es)



ASIA GARDENS  
HOTEL & THAI SPA

CIERRA LOS OJOS,  
PIERDE LA NOCIÓN DEL ESPACIO  
Y DÉJATE LLEVAR

[www.asiagardens.es](http://www.asiagardens.es)

ALICANTE, SPAIN




**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



# R I S T O R A N T E

El **Ristorante Cavallino** comenzó oficialmente una nueva era con un almuerzo para la gente de la Scuderia Ferrari vinculada a la marca tanto en el pasado como en el presente.

una trattoria contemporánea, pero firmemente arraigada en su territorio, como Ferrari, que a lo largo de los años abrió sus puertas a personas de todo el mundo, sin dejar de ser muy italiano y fiel a la región de Emilia Romagna.

El Cavallino ocupa un lugar especial en la historia de Ferrari. Enzo Ferrari almorzaba regularmente allí con sus colegas y, por lo general, era el lugar donde se encontraba con nuevos pilotos e ingenieros para reclutarlos en su equipo. Las paredes de este restaurante podían contar la historia de apretones de manos que luego se formalizaron en contratos, fueron testigos de discusiones, a menudo animadas, durante los almuerzos con periodistas al final o antes del inicio de la temporada de carreras.

En estas reuniones, Enzo defendería su Ferrari de las críticas que aparecían en los diarios y semanales. Era desde el restaurante donde Enzo también seguía lo que sucedía en la pista, viendo las carreras en vivo por televisión en la sala privada del restaurante que ahora lleva su nombre.

Sentados en el Ristorante Cavallino, los conductores, gerentes, invitados de marketing y periodistas redescubrieron la calidez del lugar, pero con una vida diferente:

**«El Cavallino ocupa un lugar especial en la historia de Ferrari. Enzo Ferrari almorzaba regularmente allí con sus colegas»**

Por dentro y por fuera, cada detalle de diseño y mobiliario ha sido realizado a medida, inspirándose en la tradicional trattoria italiana, al mismo tiempo que ejemplifica el mundo de Ferrari, por lo que, a todos los efectos, es un ejemplo más de la excelencia de la marca.

Entre ellos estaban el presidente John Elkann, el vicepresidente Piero Ferrari, los pilotos que actualmente lucen los colores del Cavallino en la Fórmula 1, Charles Leclerc y Carlos Sainz y una gran cantidad de antiguos campeones y otras personas que desempeñaron su papel en la historia de la marca Maranello.

El Cavallino volvió a abrir sus puertas el 15 de junio, tras haber sido completamente renovado por el célebre arquitecto franco-iraní, India Mahdavi, quien se ocupó de cada detalle del proyecto. También se contó con el chef Massimo Bottura, galardonado con múltiples premios, que eligió este lugar histórico para ofrecer "una nueva perspectiva de dar vida a la cocina modenese".



Esta reunión especial fue una maravillosa oportunidad para revivir historias de tiempos pasados, revelando la importancia del Cavallino para los comensales más jóvenes. Allí, desde los años setenta, estaban Jacky Ickx, Arturo Merzario, René Arnoux y la campeona mundial de 1979, Jody Scheckter, quienes explicaron a Leclerc y Sainz cómo era el lugar cuando Maranello era su casa.



# R I S T O R A N T E

## Cavallino



También los periodistas veteranos tenían una historia o dos que contar a los reporteros de televisión actuales. Además, estuvo presente Gerhard Berger, quien junto con Michele Alboreto, formó la última pareja de pilotos de la Scuderia elegida personalmente por Enzo Ferrari antes de su muerte en 1988. En el acto estuvo presente Giancarlo Fisichella, el último italiano en competir para la Scuderia Ferrari, así como Luca Badoer, el piloto de pruebas durante la era dorada de Michael Schumacher.





# Ferrari demuestra de nuevo que es una empresa con igualdad de salario

La igualdad de oportunidades es la mejor manera de hacer que el mérito sea el factor decisivo



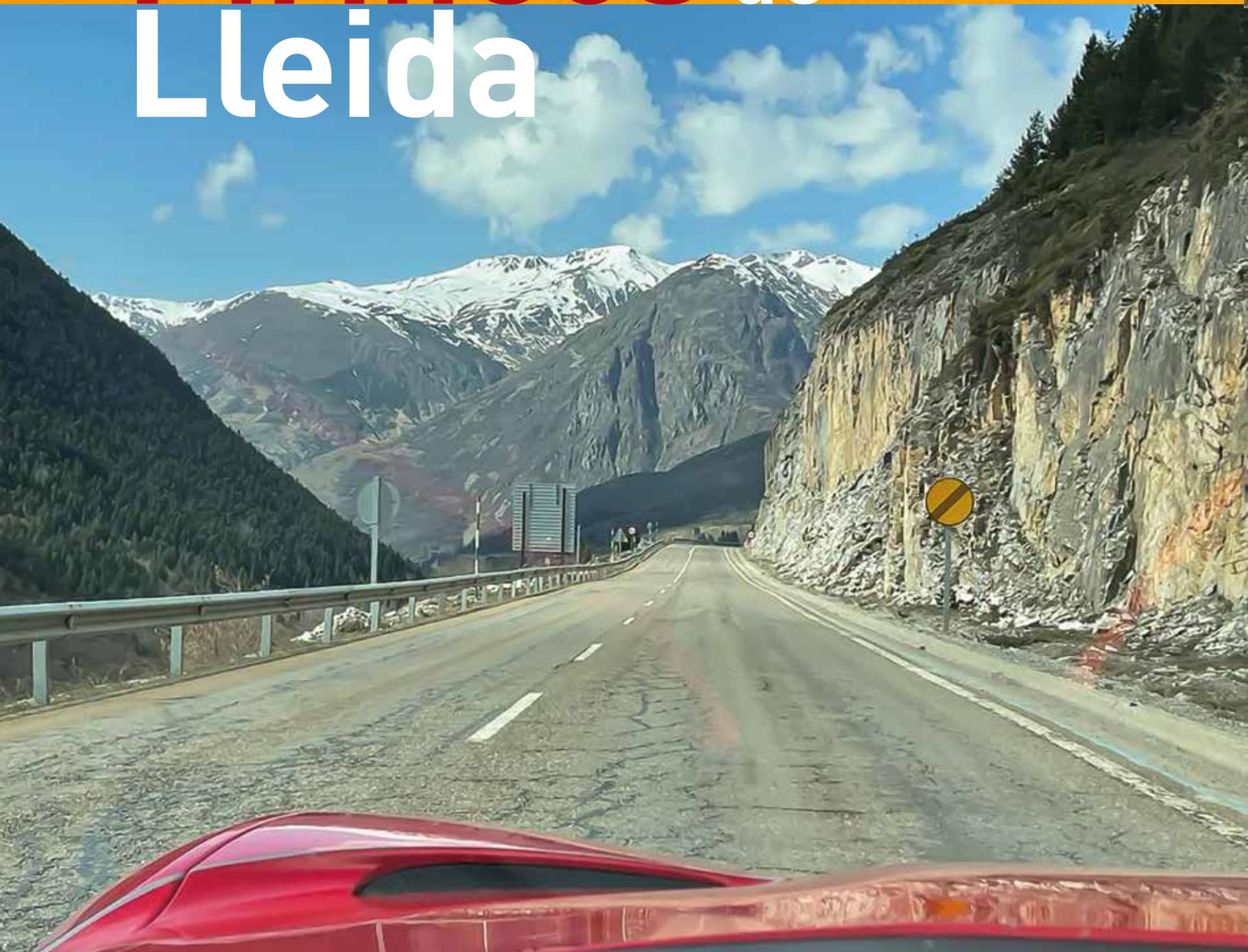
La Certificación de Igualdad Salarial que Ferrari logró hace un año fue solo el comienzo de un proceso a largo plazo que involucró todas las etapas de la gestión y el desarrollo de su personal. No fue un certificado simplemente para ser archivado, sino un compromiso que requiere una renovación continua. Así lo confirmó la visita de seguimiento de PwC. La empresa auditora examinó no solo la igualdad

salarial por género, ya evaluada en la primera auditoría, sino de manera extensa y profunda las diversas iniciativas que se llevaron a cabo durante los últimos doce meses para hacer que el entorno de trabajo sea cada vez más inclusivo. Esto fue posible escuchando e involucrando a la gente de Ferrari, desde el presidente hasta los empleados que participaron en entrevistas y grupos focales sobre el

tema de la valoración de la diversidad. Ferrari North America también confirmó recientemente la certificación de igualdad de salario, una señal de cambio en marcha y destinada a continuar. La igualdad de oportunidades es la mejor manera de hacer que el mérito sea el factor decisivo y de seguir atrayendo, reteniendo y desarrollando los talentos que aceleran la innovación de Ferrari en el futuro.



# Ruta por los Pirineos de Lleida



*27 de Marzo 2021*



**E**l pasado 27 de marzo de 2021, el Ferrari Club España organizó una salida local para hacer una Ruta por los Pirineos de Lleida con nuestros Ferrari.

A las 9:00h de la mañana, nos reunimos en el Parador 24h de Torrefarrera, situado en el km 3 de la Nacional N-230, en Torrefarrera, en la provincia de Lleida.

Después de desayunar nos subimos en los Ferrari para hacer la Ruta por los Pirineos, cogiendo la C12 hasta Balaguer, para luego seguir hasta Camarasa, y cruzar las localidades de Tremp, Pobla de Segur, Sort, Rialp, Llavorsí, Esterrí de Aneu y subiendo por el Port de la Bonaigua hasta Baqueira, para llegar a Vielha, la capital del Vall d'Aran, llegando a nuestro destino en el Parador de Vielha, donde paramos para comer.

**«Una magnífica ruta de unos 200 km, que permitió a los participantes disfrutar de la conducción de sus Ferrari, y a dos de nuestros socios bautizar sus nuevos Cavallinos en ruta por carretera»**

Finalizada la comida en el Parador Nacional de Vielha, concluyó el evento con el regreso de los participantes a sus respectivos puntos de origen.

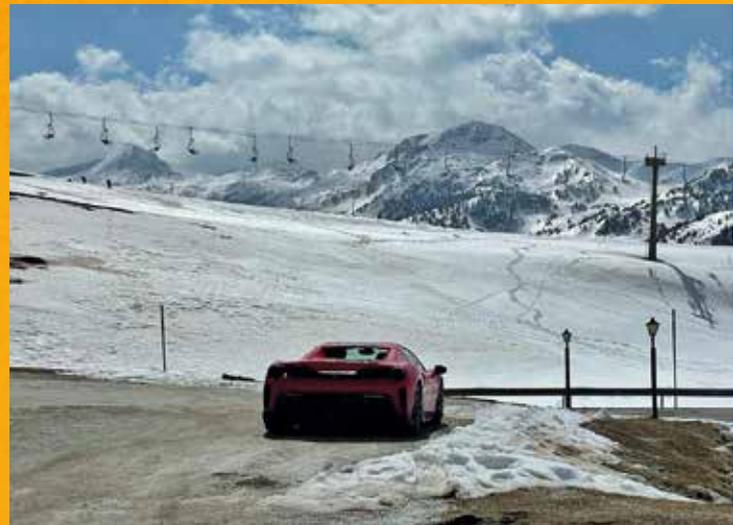
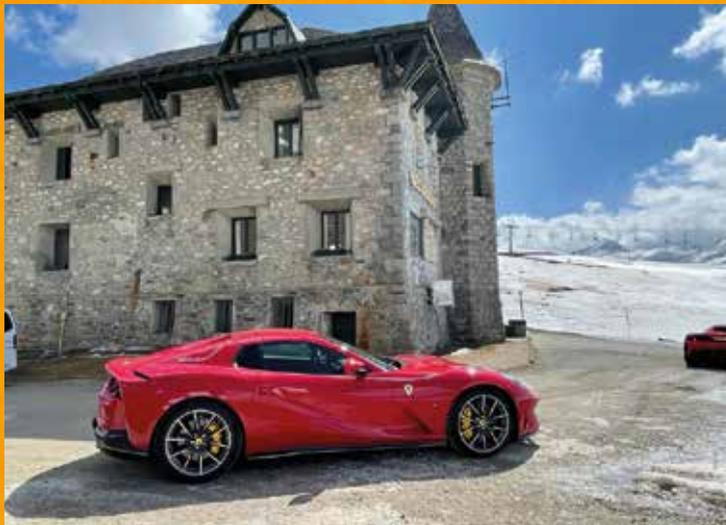


Texto: Fede García - Oficina de Prensa [FCE]  
Fotografías: Socios Ferrari Club España © 2021



*Club*

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)





# HOTEL UNUK

★ ★ ★ ★ ★ GL

Ortiz de Zúñiga, 8 | 41004 Sevilla  
+34 955 26 64 99

www.unukhotel.com | info@hotelunuk.com



## "UNUK"

es el hotel 5\*GL de vanguardia de Sevilla sorprendiendo con un servicio exquisito, tecnología de última generación para un máximo confort y donde nuestros huéspedes vivan una experiencia única durante su estancia.

Habitaciones elegantes amplias y luminosas, las más especiales disponen de una amplia terraza privada en la que disfrutar tomando el sol en sus tumbonas, darse un baño en su jacuzzi y descansar íntimamente de las visitas y paseos a la ciudad.

Cuenta con instalaciones que harán su estancia inolvidable como nuestra impresionante piscina infinity de agua salada con preciosas vistas a la Giralda, sala fitness, sauna y masajes y parking privado.

En su excepcional terraza, podrá disfrutar de las vistas a La Giralda y a los tejados de Sevilla. Además, de deleitarse con la carta de nuestro restaurante "Recoveco" recordando sabores y servicio de antaño con recetas típicas de la cocina andaluza donde el protagonista absoluto es el producto, cocinado a fuego lento y de la zona de cóctail, para una "completa desconexión."



# 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 | corias@parador.es



# Circuit de Barcelona

## CATALUNYA



EUROPEAN  
**LEMAN** ★  
SERIES ★ ★

Texto: Fede García  
Fotografías: Andreu Artes @artes.max / Dani González @red5isalive



12 de Abril 2021

# 4 HOURS OF BARCELONA

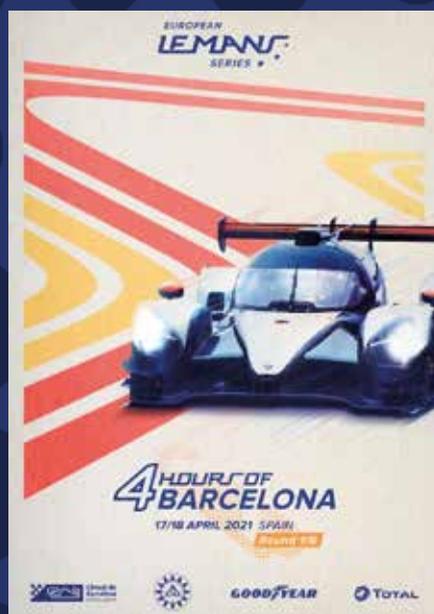


Club

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)

# Circuit de Barcelona CATALUNYA

# 4 HOURS OF BARCELONA



El Circuit de Barcelona-Catalunya daba la bienvenida el pasado 12 de abril, a las European Le Mans Series, con una semana de actividad en pista con dos sesiones de entrenamientos libres el lunes y el martes (a modo de Pretemporada), y con la celebración a partir del viernes del fin de semana completo de la primera prueba de la temporada, las "4h de Barcelona".

Los 42 participantes inscritos en el certamen, estrenaban el programa el lunes, sometiéndose a tres sesiones de entrenamientos libres: matinal, vespertina y nocturna. Sin visitar el trazado desde 2019, las ELMS regresaban con algún que

EUROPEAN  
**LEMANS**  
SERIES

otro cambio, pero también con rostros conocidos.

Divididos en las categorías de LMP2, LMP3 y LMGTE, los inscritos no quisieron mostrar mucho sus cartas, todo y así los LMP2 mostraron mucha competitividad, todo y el cambio de normativa que los penalizaba con una pérdida de 60 caballos de potencia, aumento de peso y aerodinámica en configuración Le Mans. Pero



varios coches rodaron en cronos que les hubieran permitido estar en segunda o tercera línea de salida hace dos años. Es cierto que el año pasado los LMP2 fueron bastante más veloces que en 2019 en los circuitos que visitaron, pero parece que la pérdida de prestaciones este 2021 no es espectacular.

Después de dos días de intensa actividad en pista, las European Le Mans Series se tomaron un respiro para volver el viernes, con el que sería fin de semana de la cita inaugural de la Temporada 2021, las "4h de Barcelona".

Estas series se van asentando en el calendario de un campeonato cada día más importante en lo que representa, como rampa de lanzamiento que lleva a los pilotos desde su entrada en el mundo de la resistencia hasta el WEC o las 24 horas de Le Mans. Con una mezcla fantástica de pilotos experimentados y

jóvenes promesas, las ELMS traen acción y carreras interesantes, como fue el caso en esta ocasión y el sorprendente triunfo de WRT con Robert Kubica, Louis Deletraz y Yifei Ye, como primeros clasificados en el campeonato, tanto en la general como en la categoría LMP2.

Por lo que respecta a la clase GTE y a Ferrari en particular, destacar la victoria el piloto de Lloret de Mar, Miguel Molina, acompañado de Rino Mastronardi y Matteo Cressoni, al volante del Ferrari 488 GTE Evo #80 de la escuadra IRON LINX. Le acompañaron en el podio, los pilotos Duncan Cameron, Matthew Griffin y David Perel del equipo Spirit of Race, también con Ferrari, clasificados en la tercera posición.

La victoria de la clase GTE de Molina, vino al término de un disputadísimo duelo con el Porsche #77, de Proton Competition pilotado por

Christian Ried, Jaxon Evans, Gianmaria Bruni, al que el Ferrari le robó el liderato después de la salida del Safety Car, por un accidente en la primera parte de la carrera. Así, desde el principio tomaron el mando de la prueba y, aunque lo perdieron en diversas ocasiones, especialmente después de las primeras paradas, la presión no pudo con ellos. El primer stint estuvo a cargo de Mastronardi, que estuvo al volante del Ferrari hasta la vuelta 37, cediendo su sitio a Cressoni. La última parte de la carrera la completó Miguel Molina, que supo llevar al Ferrari en primera posición hasta la bandera a cuadros.

La lucha con el Porsche #77 fue protagonizada por otro Ferrari de IRON LINX, el #60 que pilotaba Claudio Schiavoni. Los dos coches se tocaron en medio de un duelo cerradísimo, aunque al final el Porsche supo defenderse de los ataques para situarse segundo, posición que mantuvo hasta el final. El trio del Ferrari #60, compuesto por Paolo Ruberti, Giorgio Sernagiotto, y el mencionado Claudio Schiavoni, concluyó la carrera en la quinta posición.

El último peldaño del podio fue ocupado por el Ferrari 488 GTE Evo #55 de Spirit of Race, pilotado por Vameron, Griffin y Perel, que gestionaron a la perfección la carrera. Por muy poco se quedó fuera del podio, en la cuarta posición, el tercer Ferrari del equipo IRON LINX, compuesto por el trio totalmente femenino de Michelle Gattling, Manuela Gostner y Rahel Frey, con el dorsal #83 y defendiendo los colores de IRON DAMES.

El último relevo protagonizado por la suiza Rahel Frey, fue histórico, remontando posiciones pasando del séptimo puesto al cuarto, con el que cruzó la meta después de una carrera increíble al volante del 488 GTE Evo. El otro Ferrari que disputó la prueba, el #66 del team JMW Motorsport de Jody Fannin, Andrea Fontana y Rodrigo Sales, finalizó en la séptima posición.

De este modo, la única categoría con pluralidad de marcas, la de los GT, estuvo protagonizada por un dominio casi absoluto de Ferrari.











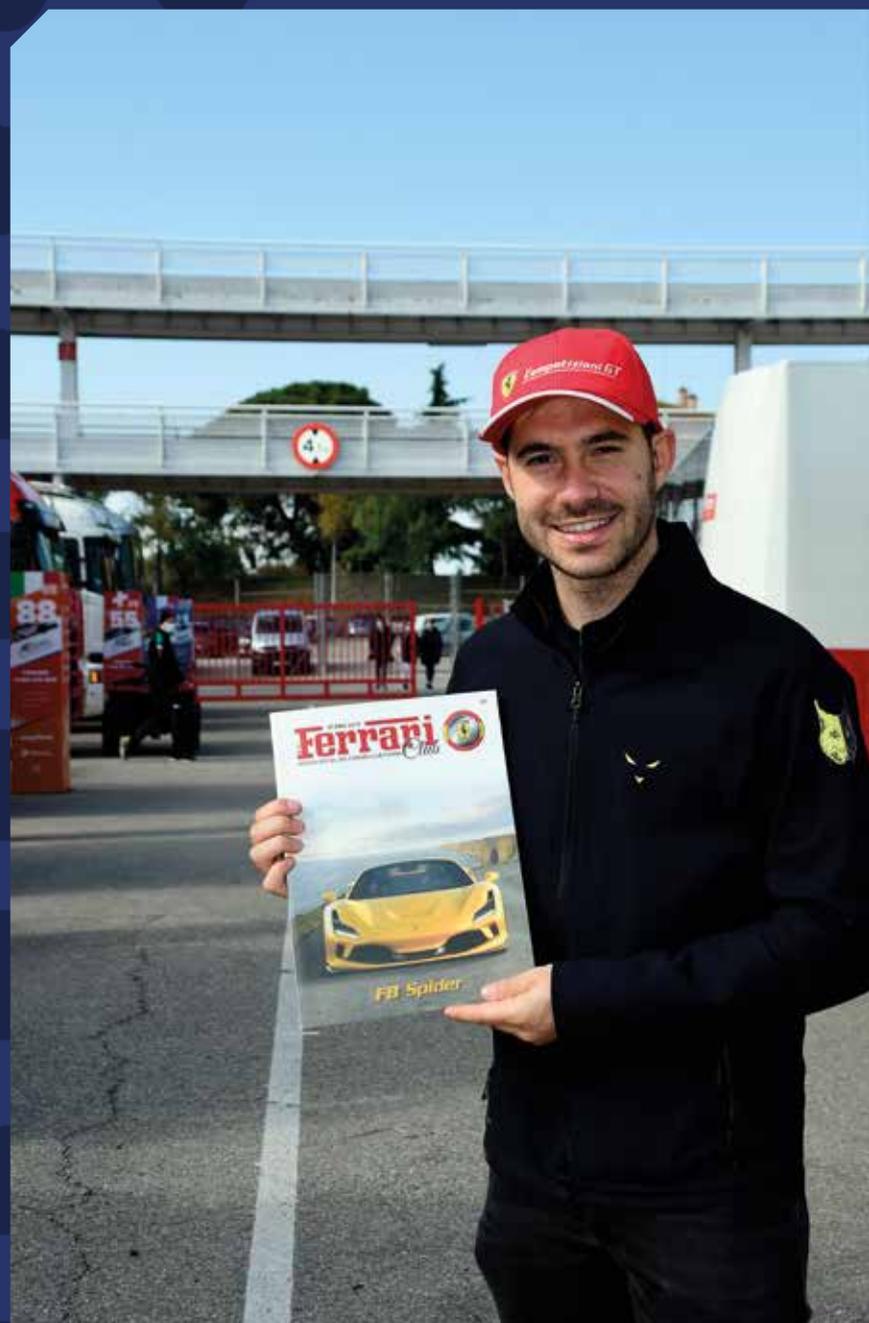
EUROPEAN  
**LEMAN**  
SERIES ★

**4 HOURS OF  
BARCELONA**

## Nuestro Club visita a los protagonistas

Aunque con un año de retraso, en Barcelona nos encontramos de nuevo con las pilotos del Team Iron Dames, Michelle Gatting, Manuela Gostner y Rahel Frey, para hacerles entrega del número de nuestra revista del club, donde publicamos los reportajes que les dedicamos de su excelente participación en las 24h de Le Mans y de su temporada en las European Le Mans Series en 2019.

También nos encontramos con Miguel Molina, vencedor de la primera prueba de la temporada, como integrante de la estructura de IRON LINX, pero conservando su estatus de piloto oficial de la marca Ferrari en el apartado GT.





# CIRCUIT DE CALAFAT

T A R R A G O N A



*Club*

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)

**TRACK  
FORCE**

*18 de Abril 2021*

Texto: Fede García  
Fotografías: Roger Bonada, Abel Casal y Josep Rodríguez

# TANDAS

## *Solidarias*



*«El pasado 18 de abril, se celebraron en el Circuit de Calafat en Tarragona, la VII edición de las Tandas Solidarias que cada año organiza el Ferrari Club España con la colaboración de Track Force»*





Club

www.ferrariclubespana.com



# TANDAS

## *Solidarias*



**E**n esta ocasión y debido a la situación pandémica del Covid-19, la legislación de la Generalitat de Catalunya restringía los desplazamientos intercomarcales y las reuniones superiores a seis personas, se tomó la decisión de cambiar el enfoque del evento a un Cursillo de Conducción en circuito, en el que colaborarían, por un lado, nuestro patrocinador principal del club, la marca de neumáticos Pirelli, que desplazó al circuito un camión de asistencia y varios técnicos, y la firma Garmin, que presentaría su dispositivo Garmin Catalyst, que permite tomar tiempos y da ayudas en tiempo real, para optimizar el rendimiento de conducción en circuito.

A primera hora de la mañana, el responsable de Pirelli Competición, hizo una presentación sobre el uso de los neumáticos en circuito, los tipos de neumáticos más aconsejables para usar en pista, presiones a utilizar, etc.

Al evento también pudimos disfrutar de la presencia del piloto de la Ferrari Challenge, Sergio Paulet, del Santogal Madrid - MST Team, que se desplazó desde Madrid para estar con nosotros en Calafat, compartiendo con nosotros sus experiencias y pilotando el Ferrari 458 Challenge Evo de nuestro presidente del club, con el que batió el récord del Circuito dejándolo en 1'30"14, todo y llevar copiloto en el coche y montar unos neumáticos slick usados.

A lo largo de la mañana se completaron varias tandas de forma individual, y hacia el final se organizó una "Parade" con todos los Ferrari en la pista, para concluir la jornada.

Con todo y a pesar de las restricciones impuestas, pudimos reunir un importante número de asistentes que se acercaron a Calafat con sus vehículos, gracias a un Certificado de movilidad entre comarcas para asistir al Cursillo de Conducción, que aportaron un total de 875 euros que fueron donados a Caritas y a la Fundación Rotaria.





Club

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)

# TANDAS

*Solidarias*







Club

www.ferrariclubespana.com

# TANDAS

Solidarias



## Join the Journey.

Curriculum británico y español

Inmersión lingüística

Acceso a universidades globales

Programas internacionales

Aulas tecnológicas y artísticas

Magníficas instalaciones deportivas

Clubs y actividades extraescolares

Porque lo mejor de cumplir un sueño está en el recorrido.

Escanea el código QR y descubre por qué somos uno de los colegios internacionales más reconocidos en España.



LAUDE SAN PEDRO  
INTERNATIONAL  
COLLEGE

Innovative learning. International mindset.

San Pedro Alcántara, Marbella | 952 799 900 | [www.laudesanpedro.com](http://www.laudesanpedro.com)

## ROCKADE

### ROCKADE MADRID

CALLE DEL ALMENDRO, 9  
METRO LINEA 5: LA LATINA  
[WWW.ROCKADE.ES](http://WWW.ROCKADE.ES)

# CAMPEONATO DEL MUNDO FIA DE RESISTENCIA (WEC)



Texto: Fede García  
Fotos: Ferrari / WEC

*1 de mayo de 2021*



Club

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)



FIA WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP



**Doble podio para Ferrari en LMGTE-Pro y LMGTE-Am**

## CAMPEONATO DEL MUNDO FIA DE RESISTENCIA (WEC)

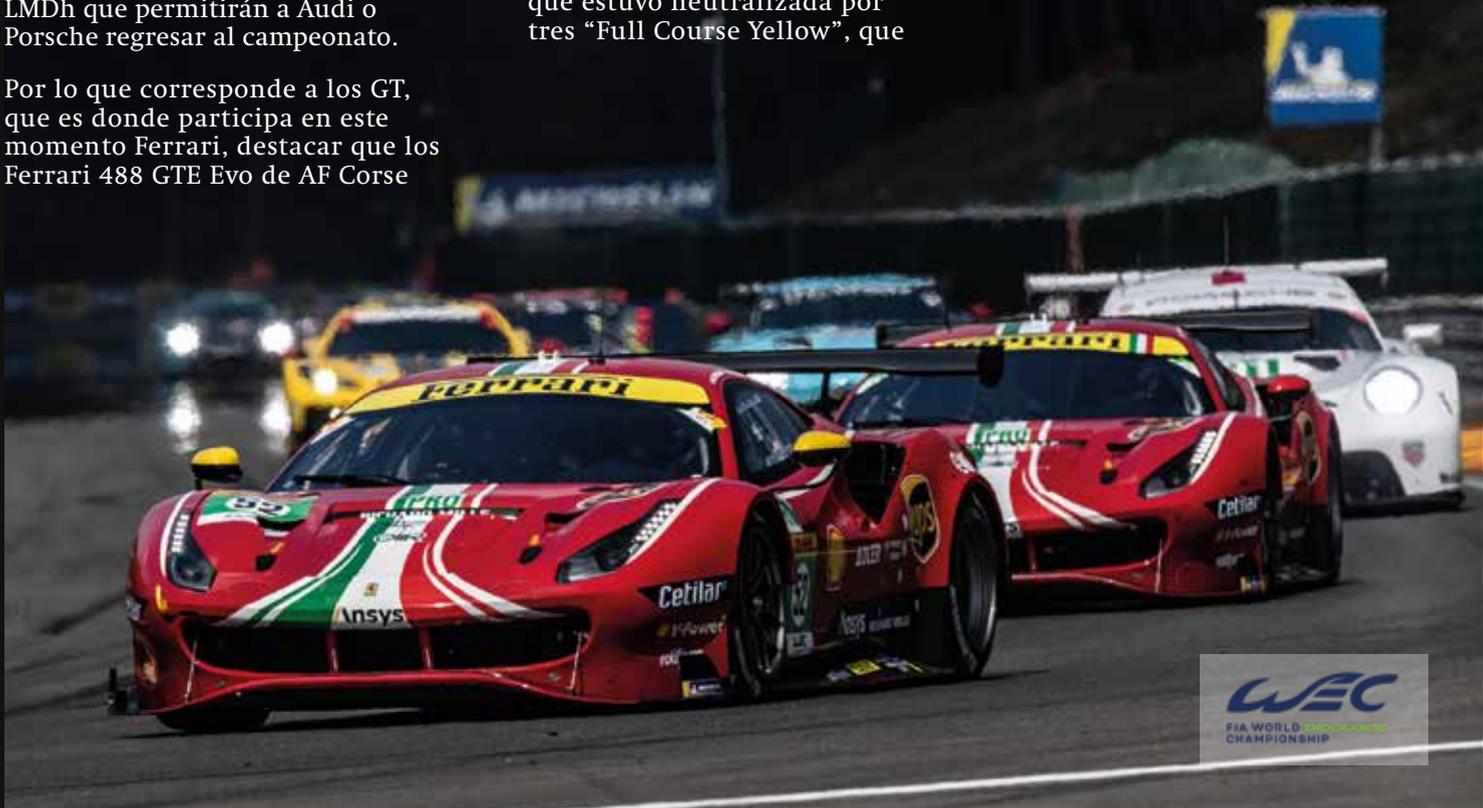
Una nueva era comenzaba el pasado 1 de mayo en el Campeonato del Mundo FIA de Resistencia (WEC), con el debut de la categoría hypercar con motivo de las 6 Horas de Spa. Bien es cierto que este estreno estuvo encarnado exclusivamente en los Toyota GR010 Hybrid, pero la primera cita del Mundial de Resistencia 2021 abre las puertas a un futuro del que también formarán parte Ferrari, Peugeot, Glickenhaus e incluso ByKolles. A esto habrá que sumar la convergencia con los prototipos LMDh que permitirán a Audi o Porsche regresar al campeonato.

Por lo que corresponde a los GT, que es donde participa en este momento Ferrari, destacar que los Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse

lograban un doble podio en las dos categorías GT, la LMGTE-Pro, con la segunda posición de Alessandro Pier Guidi y James Calado con el Ferrari #51, y la tercera de Miguel Molina y Daniel Serra con el Ferrari #52, mientras que en LMGTE-Am, victoria del Ferrari #83 de François Perrodo, Nicklas Nielsen y Alessio Rovera y tercera posición del Ferrari #47 de Cetilar Racing, con Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto y Antonio Fuoco.

Clase LMGTE-Pro: En una carrera que estuvo neutralizada por tres "Full Course Yellow", que

no influyeron en el resultado de clasificación final, los dos Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse, disputaron una prueba convincente, que se caracterizó por su buen ritmo, aunque no fue suficiente para doblegar al Porsche #92 que se alzó con la victoria. Los dos Ferrari ocuparon a lo largo de la carrera posiciones de podio, e incluso liderando la misma a lo largo de tres horas, aprovechando los relevos anticipados realizados por sus rivales.





El segundo puesto del #51 de Pier Guidi y Calado, y el tercero del #52 de Molina y Serra, todo y haber sido penalizados con dos “drive through” por exceso de velocidad durante dos neutralizaciones, representaron un buen botín de puntos de cara al campeonato. El Porsche 911 RSR #92 de Kévin Estre y Neel Jani fue el vencedor de la categoría. Antonio García y Oliver Gavin situaron al Corvette C8.R GTE cuarto, en su debut en Europa y en lo que fue la última carrera del británico tras 20 años como profesional.

Clase LMGTE-Am: Carrera extraordinaria del 488 GTE Evo #83 de AF Corse, pilotado por los campeones François Perrodo y Nicklas Nielsen, acompañados esta temporada por Alessio Rovera, que nos recordó la victoria que lograron el año pasado en este mismo trazado de Spa. Después de ponerse al mando de la prueba durante el stint de un fantástico Rovera, el equipo de Piacenza gestionó a la perfección el margen sobre sus perseguidores, consiguiendo de este modo la victoria.

Les acompañaron en el podio, en la tercera posición, los integrantes del Ferrari #47 de Cetilar Racing, con Roberto Lacorte, Giorgio Sernagiotto y Antonio Fuoco, que se vieron beneficiados por una sanción de 23 segundos impuesta al coche #88 al término de la prueba. Este resultado premia las buenas prestaciones del trio tricolor, que vio a Antonio Fuoco ser el protagonista de una gran remontada hacia el final de la carrera.

Óptima cuarta posición del Ferrari #54 de Spirit of Race, puesto en pista también por AF Corse, con Thomas Flohr, Giancarlo Fisichella y Francesco Castellacci, que acabaron a ocho segundos del

podio, gracias a otra extraordinaria carrera de Fisichella que sigue demostrando su enorme clase como piloto.

Y para terminar, destacar el buen ritmo logrado por los dos Ferrari de Iron Linx, que siguen acumulando kilómetros de experiencia, no sólo de cara al campeonato, sino con vistas a las 24h de Le Mans. Octava posición para el Ferrari #85 de las chicas de Iron Dames, con Rahel Frey, Manuela Gostner y Katherine Legge, que finalizaron por delante de sus compañeros de equipo del Ferrari #60 de Claudio Schiavoni, Andrea Piccini y Mateo Cressoni, novenos.

# CAMPEONATO DEL MUNDO FIA DE RESISTENCIA (WEC)







CAMPEONATO DEL MUNDO FIA DE RESISTENCIA (WEC)





Club

www.ferrariclubespana.com



El pasado día 22 de mayo, los socios del **Ferrari Club España** fueron invitados a visitar el Concesionario Oficial **Ferrari Cars Gallery**, situado en el Paseo de la Zona Franca, 10 de Barcelona





Texto: Fede García  
Fotos: Lluís Company

# VISITA AL CONCESIONARIO OFICIAL **FERRARI CARS** **GALLERY** BARCELONA 22 MAYO 2021

# FERRARI CARS GALLERY





**O**riol Roteta, en representación de Cars Gallery, junto a Oriol Pujals, director de Postventa de las marcas de lujo junto a Jordi Orti, jefe de Postventa de Ferrari, y Ariadna Verge, directora de negocio del Grupo Quadis, nos dieron la bienvenida, mientras estacionábamos nuestros Ferrari en el parking interior del Concesionario, y muchos de nosotros celebrábamos nuestro reencuentro con afectuosos saludos, después de tantos meses sin actividad en el Club, por culpa de la pandemia.

Después de los saludos, y un breve desayuno ofrecido por gentileza del Concesionario, Ariadna Verge junto a Oriol Pujals, hicieron una presentación de los nuevos servicios

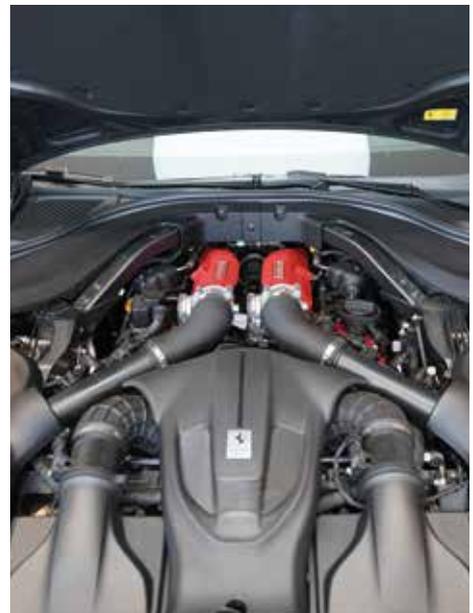
que Cars Gallery ofrece a sus clientes de Ferrari, como el de Custodia de vehículos, o la Política de Reparación de coches Clásicos, donde destacó los paquetes de precios cerrados de los servicios de taller, como el de Mantenimiento y el Servicio de Recambios.

A continuación, Oriol Roteta, nos presentó el nuevo Ferrari Roma, un Gran Turismo coupé 2+ de motor central delantero, que está teniendo un notable éxito entre los clientes del "Cavallino", por su concepto y diseño atemporal, y que gracias a su potente motor V8 biturbo, ofrece un manejo y rendimiento insuperables. Después de una fotografía de grupo de recuerdo con todos los asistentes, visitamos el apartado dedicado

a los vehículos de ocasión, y más tarde nos acercamos hasta el taller de reparación y mantenimiento de vehículos Ferrari, donde pudimos ver de cerca, un LaFerrari, un F40, un GTO del 84, un 575 Superamerica, un Testarossa, algunos de ellos cedidos por nuestros socios para la ocasión, a los que se unieron un 348 GT Competizione, un 458 Challenge Evo y un F430 GT3.

Queremos agradecer a Cars Gallery y al Grupo Quadis, la atención prestada a nuestros socios y por la interesante visita a su Concesionario Oficial Ferrari, y a su responsable, Albert Ribas, por el día de puertas abiertas, y a Oriol Pujals y a Oriol Roteta, que junto a Ariadna Verge, oficiaron de maestros de ceremonias.

# FERRARI CARS GALLERY





## UNA EXPERIENCIA ÚNICA EN BAQUEIRA



Bienvenidos a Rafaelhoteles by la Pleta\*\*\*\*\*, tu Hotel de lujo en Baqueira, ideal para practicar esquí o cualquier otro deporte de invierno en los Pirineos. Un cinco estrellas donde el confort de sus instalaciones, el cuidado servicio, la amplia y variada oferta gastronómica y los más actuales tratamientos de Spa le hacen ser la más completa alternativa para vivir las mejores vacaciones con familia o amigos.



CTRA. BAQUEIRA A BERET, S/N - COTA 1.700

25598 BAQUEIRA (LÉRIDA)

(+34) 973 645 550

reservas.lapleta@rafaelhoteles.com

[www.lapleta.com](http://www.lapleta.com)





*Visita al Concesionario*  
**FERRARI C. DE SALAMANCA**



*Marbella*  
*4 de junio de 2021*

## FERRARI C. DE SALAMANCA

El pasado 4 de junio, los socios del Ferrari Club España fuimos invitados a visitar el Concesionario Oficial Ferrari, C. de Salamanca, del Boulevard San Pedro Alcántara en Marbella.

Previo a la visita, nos reunimos en el Restaurante "Robin Hood Inn", para salir en convoy con nuestros Ferrari dirección a C de Salamanca, donde fuimos recibidos por los responsables del Concesionario.

Entre los socios del club y otros propietarios de Ferrari que asistieron a la cita, nos reunimos un total de 90 personas. En esta ocasión el formato era bien distinto al que se acostumbra a realizar en las presentaciones de nuevos modelos.

Debido a la adaptación de normas Covid, la exposición fue completamente readaptada con equipamiento multimedia de última generación, donde los asistentes pudimos interactuar de

forma activa con funcionalidades de realidad aumentada y realidad virtual, como la experiencia de inmersión en tiempo real en la fábrica de Maranello, donde pudimos ver al personal de producción de fábrica en su día a día ensamblando motores, cableados o cosiendo los cueros que componen las tapicerías de los vehículos.

Además, C de Salamanca mostró toda la gama actual de modelos Ferrari, en los 500 metros cuadrados actuales de exposición, los cuales, en los próximos meses pasarán a ser 900, por la ampliación y renovación de sus instalaciones, que incluirá la completa renovación de sus talleres, y así convertirse en la tercera exposición más amplia de Ferrari en el mercado europeo.

Juan Manuel Vime, nuevo gerente de C. de Salamanca Marbella y su director de Marketing, Alejandro Terroba, fueron los encargados

de la presentación de la jornada de puertas abiertas, denominada "Universo Ferrari", mientras que admirábamos dos unidades del todopoderoso y exclusivo Ferrari SF90 Stradale, equipado con un sistema de propulsión híbrido, con una potencia combinada de 1000cv y una velocidad punta de 380km/h limitados electrónicamente.

También estaban expuestos, los ya conocidos F8 Tributo, Portofino M, 812 Superfast e incluso el nuevo icono de la elegancia que pretende rescatar los valores de la Dolce Vita Italiana, el bellissimo Ferrari Roma, con su motor central delantero V8 biturbo.

A lo largo de la visita, se nos obsequió con distintos detalles gastronómicos, pudimos brindar con Champagne Bruno Paillard de la marca "Vinumium", a la vez que pudimos degustar algunos bocados de caviar, de la prestigiosa marca Real Caviar de Beluga.







## FERRARI C. DE SALAMANCA

Finalizada la visita, nos dirigimos hasta el Chiringuito AÑA Playa, en la Milla de Oro de Marbella, donde se nos sirvió un menú muy especial, que pondría punto y final a una interesante jornada dedicada a nuestra pasión por el mundo del motor y al mundo Ferrari.

Agradecer el detalle de los responsables del Concesionario Oficial Ferrari, C de Salamanca, que nos permitió visitar sus instalaciones y conocer muchos detalles de interés relacionados con la producción de los modelos del Cavallino, que algunos de nosotros desconocíamos, a la vez que pudimos ver de cerca toda la gama completa de modelos Ferrari, que siempre es de gran interés para todos nosotros.





Club

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)



# CIRCUIT RICARDO TORMO



Club

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)

El fin de semana del 19 y 20 de junio, se celebró en el **Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo** de Cheste, la cuarta cita de la Ferrari Challenge Europe, el campeonato monomarca de Ferrari que se disputa con los 488 Challenge Evo 2020, y que se complementa con el evento **PASSIONE FERRARI**, especialmente pensado para los clientes de la marca y los socios del **Ferrari Club España**.



19 y 20 de JUNIO de 2021

# PASSIONE FERRARI VALENCIA



**E**l evento, perfectamente organizado por Ferrari, no sólo nos permitió acceder con nuestros coches al trazado, para realizar tandas de pilotaje entre carrera y carrera, sino que además pudimos probar en circuito su gama de nuevos modelos, acompañados en todo momento por pilotos profesionales que nos asesoraban y nos mostraban todos los detalles de cada Ferrari. También dispusimos de espacios en el mismo recinto, donde realizar revisiones oficiales de nuestros coches, e incluso se nos ofreció la posibilidad de adquirir uno de los últimos modelos

de la marca, en una especie de concesionario exclusivo con la gama Ferrari expuesta.

Pero lo que muchos estábamos deseando, era ver en directo las evoluciones del piloto revelación de la temporada 2021 de Challenge Ferrari, el madrileño Sergio Paulet, al volante del Ferrari 488 Challenge Evo número 63, con el respaldo de Santogal de Madrid, participante en el Trofeo Pirelli, dentro de la categoría Pro-Am.

El sábado, el cielo amenazó lluvia durante toda la mañana, y eso ocurrió precisamente a poco menos

de media hora de comenzar la primera carrera del Trofeo Pirelli, el de mayor nivel de los dos que se disputan en cada cita.

Sergio Paulet, partía en séptima posición, con Niccolò Schirò en la pole position. Los 19 pilotos tuvieron que optar por los neumáticos de mojado ante el estado de la pista.

Schirò no comenzó bien y se vio superado por Thomas Neubauer desde la tercera posición. Sin embargo, Schirò no estaba dispuesto a ceder, y al terminar la primera vuelta volvió a pasar al francés, comenzando a marcar un ritmo muy



*Lo que muchos estábamos deseando, era ver en directo las evoluciones del piloto revelación de la temporada 2021 de Challenge Ferrari, el madrileño Sergio Paulet, al volante del Ferrari 488 Challenge Evo número 63"*



*Club*

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)

rápido. Por detrás, Paulet perdió una posición frente a Cozzi, pero el italiano fue impulsivo en la primera vuelta, y en la última curva del trazado intentó un adelantamiento a Christian Brunsborg que se saldaría con un trompo. Sergio Paulet se colocó de nuevo en segundo lugar de su clase, y empezó a presionar al danés, al que adelantó en la sexta vuelta.

La lluvia iba y venía, ligeramente, pero eso no incomodaba al líder de la carrera, un Schirò que abrió la distancia perfecta para controlar la carrera y vencer por 6 segundos de diferencia sobre Neubauer, con

la danesa Michelle Gattung (con el Ferrari número 83 del equipo Iron Dames) en un gran tercer lugar, manteniendo el liderato del Trofeo Pirelli. Mientras tanto, Paulet soportaba los ataques de Brunsborg con el Ferrari número 4, en sexta posición de la general, y líder de la Pro-Am. Sin embargo, Paulet se vio finalmente superado de nuevo en la vuelta 9, manteniéndose a la estela del piloto danés. Aunque lo intentó, no pudo recuperar el liderato, pero con ese resultado se encaramaba al segundo puesto la clasificación.

El domingo amaneció bastante nublado, pero sin presencia de lluvia, y poco a poco se fue despejando conforme avanzaba la mañana, pudiendo realizar sin contratiempos, la Parade Ferrari sobre la pista del trazado, con todos los Ferrari de nuestros socios desfilando frente a los aficionados que acudieron a Cheste, para disfrutar de las distintas mangas de la Challenge Ferrari.



**PASSIONE FERRARI VALENCIA**

# PASSIONE FERRARI VALENCIA

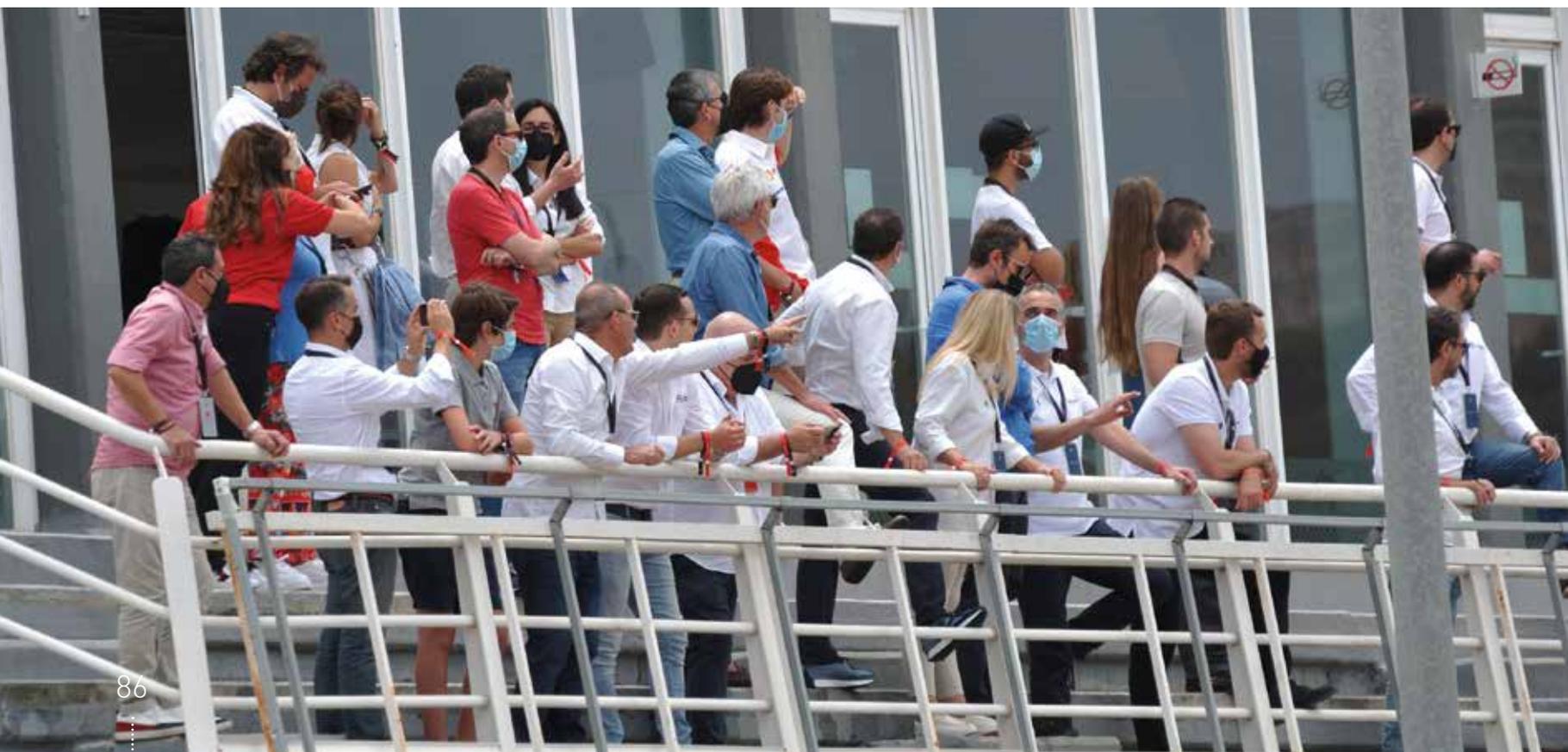


A las 14:30 dio comienzo la segunda carrera del Trofeo Pirelli, con Schirò de nuevo en la pole y con Paulet en sexta posición (segundo de su clase). La salida esta vez fue mejor para Schirò, que mantuvo la primera posición por delante de la luchadora y muy competitiva, Michelle Gating, que le presionó en la primera curva por el exterior, teniendo que ceder, y viéndose perjudicada en la recta hacia la segunda

curva y superada por Neubauer. Mientras tanto, Paulet mantenía la sexta posición con una buena salida. Un trompo en la primera curva provocó el coche de seguridad, que estuvo en pista nueve minutos.

Al reanudarse la carrera, no hubo cambios de posición, pero tanto Michelle Gating como Sergio Paulet empezaron a presionar a sus predecesores, mientras Niccolò Schirò empezaba a poner

terreno respecto a todos sus rivales. En la novena vuelta, la líder del campeonato, la danesa Michelle Gating adelantó al francés Neubauer, y las posiciones se mantendrían hasta el final, con la segunda victoria para Schirò. La emoción estuvo detrás, en la copa Pro-Am, entre el danés Brunsborg y el español Paulet. La presión a la que sometió el español al líder de la clasificación amateur fue intensificándose vuelta a vuelta, forzando





## PASSIONE FERRARI VALENCIA 2021

al rival a exceder hasta en tres ocasiones los límites de la pista.

El madrileño desplegó un pilotaje magnífico, agresivo pero seguro, que permitió al público situado en las gradas, ser testigo de un espectacular duelo entre los dos pilotos, con ataques y adelantamientos constantes, con Paulet llegando hasta la última curva de la última vuelta con intención de lograr la victoria, pero finalmente

resultó imposible superar Brunsborg por sólo una décima de segundo cuando cruzaron la meta, llegando sexto en la general, y de nuevo segundo en Pro-Am.

La victoria se le escapó este fin de semana, pero Paulet rubricó dos buenos segundos puestos en condiciones de pista muy distintas, lo que deja traslucir la capacidad de adaptación del de Boadilla del Monte

a todo tipo de circunstancias y seguir siendo competitivo.

El fin de semana finalizaba para nosotros, después de disfrutar de un magnífico evento que nos permitió compartir nuestra pasión, con los numerosos socios que acudieron a Cheste, y vivir de cerca toda la emoción de las carreras de la Ferrari Challenge Europe, con nuestro piloto Sergio Paulet, luchando por las primeras posiciones de la clase Pro-Am, del Trofeo Pirelli.





*Club*

[www.ferrariclubespana.com](http://www.ferrariclubespana.com)



**PASSIONE FERRARI VALENCIA**

# PASSIONE FERRARI VALENCIA



# Mucho más que cuatro estrellas.



Verano.



Y tú.



Charlas.



Risas.



Música.

Abrazos.

En OD Hotels tenemos nuestra propia y personal clasificación de estrellas, porque nos gusta salirnos de la norma, de lo que se puede medir y calcular.

Hoteles para exprimir el destino al máximo, apoyando lo local con excelentes localizaciones. Para sentir los detalles, el arte, la música, la arquitectura, el diseño que te rodea.

Hoteles sostenibles, abiertos, plurales, amables y llenos de vida.

Gracias por volver.

  
od hotels  
od-hotels.com

LIVE IT!

**DURAN**  
JOYEROS

**COMPARTIR DISFRUTAR AMAR CELEBRAR**  
**JOYERÍA ITALIANA EN DURÁN**

