

INVIerno 2022

Ferrari Club

Nº 41

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA



296 GTB

Vivir la vida

Sueños a orillas del Mediterráneo. Sueños que construimos a medida. Sueños que podrás revivir una y otra vez. **Vive la vida, sueña despierto.**



Oliva Nova Beach & Golf Resort · 46780 Oliva (Valencia)

España

OLIVANOVA.COM



SUMARIO

Ferrari 296GTB	4
Ferrari BR20 one off	22
Ferrari DAYTONA SP3	28
24 Horas de Le Mans, Ferrari logra la victoria en las clases GTE-Pro y GTE-Am	46
Caravana Ferrari, Málaga	52
Jerez Historic Festival	56
European Le Mans Series 4h de Portimão	62
Visita a Xátiva	70
WEC: 8h de Bahrain	74
Finales Mundiales Ferrari 2021	80
Michelle Gatting	85
Sergio Paulet	88
Barcelona	90
Andalucía	94

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

DIRECCIÓN EDITORIAL: Ana Martínez

REDACCIÓN: Fede García, José Luis Graña, Sergio Vallejo,
Gerard Olivares, María José Prieto, Luis Tejedor, 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, 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

INVIerno 2022
Ferrari Club
REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA



DESCARGA AQUÍ TU REVISTA



ESSE GTB



EMOCIONES EN ESTADO PURO

El 296 GTB redefine la idea de diversión al volante para garantizar emociones puras no solo cuando se busca su máximo rendimiento, sino también en su conducción diaria. El automóvil representa una verdadera revolución para Ferrari, ya que introduce un nuevo motor V6 turbo de 120° de 663 cv, que se une a los galardonados motores de 8 y 12 cilindros, acoplado a un motor eléctrico capaz de entregar 122 kW adicionales (167 cv). Este es el primer automóvil de 6 cilindros en la historia del Cavallino Rampante para un modelo de carretera. Sus 830 cv en conjunto brindan un rendimiento incomparable, desplegando un sonido innovador, emocionante y único.

Ferrari

296 GTB

296 GTB



Con el nombre del modelo, que se origina de la combinación de los dos primeros números de la cilindrada total (2.992 cc) y del número de cilindros seguido de las iniciales GTB (Gran Turismo Berlinetta), y denominación que entronca con la mejor tradición deportiva de Ferrari, quisimos subrayar la importancia trascendental que tiene el nuevo motor V6, verdadero corazón palpitante del 296 GTB y precursor de toda una nueva era que, sin embargo, hunde sus raíces en los incomparables más de setenta años de experiencia que Ferrari atesora en el mundo de la competición.

De hecho, el primer Ferrari V6 presentó una arquitectura de 65° y debutó en 1957 con el monoplaza Dino 156 F2 de 1.500 cc de. A este le siguieron en 1958 versiones de mayor cilindrada con prototipos deportivos de motor delantero como el 196 S y 296 S, y los monoplaza de F1, como el 246 F1, que llevó a Mike Hawthorn al título del Campeonato de Pilotos de F1 el mismo año.

“Hunde sus raíces en los incomparables más de setenta años de experiencia que Ferrari atesora en el mundo de la competición.”

El primer Ferrari en usar un V6 en una posición central-trasera en 1961 fue el 246 SP, que entre otras cosas ganó la Targa Florio de ese año y el siguiente. También en 1961, Ferrari conquistó su primer título de Constructores en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 con el 156 F1, que estaba equipado con un motor V6 de 120°. Los turbos ubicados en el centro fueron instalados por primera vez por Ferrari en el 126 CK en 1981 y luego en el 126 C2 de 1982, el primer automóvil turbo en ganar el Campeonato Mundial de Constructores de Fórmula 1, al que siguió el éxito de 1983 con el 126 C3. Finalmente, la arquitectura híbrida turbo V6 se ha instalado en todos los monoplazas de Fórmula 1 desde 2014.

El sistema híbrido enchufable (PHEV) del 296 GTB garantiza una extraordinaria usabilidad, una respuesta inmediata del pedal y 25 km de autonomía en modo totalmente eléctrico. El carácter compacto del automóvil y la introducción de innovadores sistemas de control dinámico, junto con una aerodinámica refinada en conjunto, permiten que el conductor perciba de inmediato la agilidad y capacidad de respuesta a sus mandos. El diseño deportivo y sinuoso, y sus dimensiones compactas subrayan visualmente la gran modernidad del 296 GTB, que encuentra referencias válidas en coches como el 250 LM de 1963, que representa la combinación perfecta de simplicidad y funcionalidad.

También el 296 GTB, como el SF90 Stradale, está disponible en versión Assetto Fiorano para aquellos que quieran aumentar aún más su carácter prestacional, especialmente en pista, gracias a la reducción de peso y modificaciones aerodinámicas.



Motor

Por primera vez en un modelo Ferrari de serie, la arquitectura del 296 GTB presenta un motor turbo de 6 cilindros dispuesto en un ángulo de 120 °, acoplado a un motor eléctrico plug-in. El V6 del 296 GTB ha sido diseñado y desarrollado desde cero por los ingenieros de Maranello, y sitúa los turbocompresores en el interior de la 'V', lo que se traduce en importantes beneficios en cuanto a su compacidad, su menor centro de gravedad y su reducción de masa, todo ello redundando en altísimos niveles de potencia. De hecho, el nuevo Ferrari V6 marca un récord absoluto en un automóvil de serie en términos de potencia específica con sus 221 cv/l.

La integración con el motor eléctrico en la parte trasera incrementa la potencia máxima del 296 GTB hasta los 830 CV, lo que lo coloca en la parte superior de la categoría de sedanes deportivos de tracción trasera. Esto no solo redundará en una mayor usabilidad del automóvil en su conducción

diaria, permitiéndole circular durante 25 km en modo totalmente eléctrico, sino que además garantiza la máxima diversión al volante, gracias a la inmediata y constante respuesta del pedal al acelerar.

El motor está compuesto de un motor de combustión interna V6 turbo, la caja de cambios DCT de 8 velocidades con Ediff y la unidad eléctrica MGU-K colocada entre el motor y la caja de cambios, alineada con el motor térmico. El embrague, situado entre el motor térmico y el eléctrico, se encarga del desacoplamiento de los dos elementos en condiciones de funcionamiento eléctrico. La batería de alto voltaje y el inversor que gestiona los motores eléctricos completan el sistema de propulsión del coche.

Motor de Combustión

Gracias a sus 663 CV y 221 CV/l, el motor de combustión V6 del 296 GTB marca un nuevo récord de potencia específica para un automóvil de producción en serie. Para alcanzar

este resultado, fue esencial la introducción de la configuración de 120 ° 'V' con combustión igualmente espaciada, así como el posicionamiento de los turbos dentro de la 'V', que aumenta el carácter compacto del conjunto y distribuye de manera óptima las masas.

La arquitectura es altamente beneficiosa en términos de combustión, integración de los colectores de admisión y soportes del motor en los paneles laterales de admisión de la culata. El motor es más compacto y ligero, dada la eliminación de pulmones y soportes externos, y la dinámica de fluidos se beneficia de la reducción de volúmenes aumentando su eficiencia de succión. La arquitectura de 120°, más desbalanceada horizontalmente que una 'V' de 90°, permite instalar los turbos en una posición central, reduciendo significativamente el volumen y recorrido del aire, maximizando así la permeabilidad y eficiencia de los conductos de las líneas de succión y descarga.



Para obtener esta potencia específica, se elevó la presión en la cámara de combustión. El incremento implicó la necesidad de desarrollos dinámicos y estructurales de termo-fluidos que no afectaran el peso y la fiabilidad del motor. El conocimiento de Ferrari en términos de aleaciones ligeras, tamaño y componentes se volcó en el motor de aluminio en su conjunto y las culatas, ambos completamente nuevos y diseñados específicamente para la arquitectura V6.

El grupo de caja de cambios del control de distribución es totalmente nuevo. El movimiento se transmite por medio de cadenas a un grupo de bombas (agua y aceite) y tren de válvulas a través de una transmisión y una cadena dedicada por bancada. Este grupo incluye una cadena principal para control primario con tensor hidráulico específico, dos cadenas de casquillos con tensor hidráulico relativo y diferentes calibraciones entre bancada derecha e izquierda, así como una cadena dedicada al control del grupo de la bomba de aceite. El varillaje de distribución, equipado con un mecanismo giratorio con puntería hidráulica, presenta perfiles específicos del tren de válvulas de admisión y escape.

El motor incorpora los últimos desarrollos de Ferrari en cuanto a cámara de combustión, introducidos en el SF90 Stradale, con un inyector y bujías centrales con inyección a 350 bar

“El motor de aluminio en su conjunto y las culatas, ambos completamente nuevos y diseñados específicamente para la arquitectura V6 ”

que mejoran la mezcla en la cámara, el rendimiento y el nivel de emisiones. Los conductos de admisión y escape se han rediseñado y ajustado para maximizar la eficiencia volumétrica y, por lo tanto, garantizar una alta turbulencia en la cámara.

Los turbocompresores IHI se han rediseñado por completo. La adopción de aleaciones de mayor rendimiento se ha traducido en un incremento de su velocidad máxima de rotación, ahora a 180.000 rpm, con el consiguiente aumento de rendimiento y eficiencia, junto con un aumento del boost equivalente al 24%. Los turbos, simétricos y contra rotantes, explotan una arquitectura monoscroll. Las soluciones técnicas adoptadas han reducido el diámetro de la rueda del compresor en un 5% y el de la rueda de la turbina en un 11% en comparación con aplicaciones V8 similares, a pesar de la alta potencia específica. El beneficio asociado a la reducción de las masas giratorias (la inercia del conjunto del rotor es

aproximadamente un 11% menor que la del Ferrari V8 de 3.9 l) ha permitido minimizar el tiempo de boost, para una entrega instantánea de la potencia.

El cigüeñal es de acero nitrurado. Para asegurar que sus pernos estén orientados a 120 °, después de forjar la pieza en bruto, se requiere una fase de torsión seguida de tratamientos térmicos de nitruración profunda (que garantiza la resistencia a altas cargas), un procesamiento mecánico y su equilibrado. El orden de encendido del nuevo V6 (1-6-3-4-2-5) surge de la geometría del cigüeñal. Su nivel de equilibrado, que permite nivelar el 100% de las masas giratorias y el 25% de las alternas, permite reducir las cargas sobre los cojinetes sin incrementar el peso del motor.

Una nueva bomba de suministro de aceite de desplazamiento variable fue desarrollada con el objetivo de ajustar continuamente la presión de aceite en todo el rango de funcionamiento del motor. Gracias a una válvula solenoide monitorizada por la unidad de control, el desplazamiento varía según las rpm y la carga, asegurando el flujo del aceite exactamente necesario y maximizando el ahorro de energía asociado con el accionamiento de la bomba. Para minimizar las pérdidas por salpicaduras, el sistema de drenaje se ha mejorado con seis rotores de recuperación: tres para los compartimentos de manivela, uno para el compartimento de distribución y dos para los compartimentos de culata.



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari 296 GTB, la definición del placer al volante.

La evolución del concepto de berlinetta deportiva biplaza con motor central-trasero de Ferrari dotado de una línea compacta, moderna y original. Supone toda una revolución para la Casa de Maranello al incluir un nuevo motor V6 de 120° acoplado a un motor eléctrico enchufable o plug-in (PHEV) capaz de entregar hasta 830 CV.

Este nuevo modelo de Ferrari redefine la idea de diversión al volante para garantizar la máxima emoción, no solo cuando se buscan las máximas prestaciones, sino también en su uso diario ya que puede circular en modo full-electric durante 25 km. La diversión al volante está asegurada, gracias a la respuesta inmediata de su aceleración.

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

Puerto de Somport, 8
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



El pulmón de admisión en los motores Ferrari suele estar en el centro de la 'V'. Sin embargo, el nuevo V6 cambia de paradigma. Sus colectores están situados en el lateral del cabezal y están delimitados por una tapa que soporta el cuerpo del acelerador. El material termoplástico ligero del que están hechos, contiene el peso del motor. Esta solución mejora el rendimiento gracias al acortamiento de los conductos y al efecto detuning de la dinámica de fluidos, además de reducir el time to boost (tiempo de empuje) debido al menor volumen de la línea de alta presión.

La nueva arquitectura comportó el desarrollo de una línea de escape más lineal, colocada en la parte superior del compartimento del motor. La forma del escape aumenta la permeabilidad de los gases de salida y hace una contribución significativa al rendimiento. Los colectores de escape y el catalizador están hechos de Inconel®, una aleación de acero al níquel que aligera el escape y lo hace más resistente a altas temperaturas.

El nuevo motor V6 tiene un sonido innovador y único, ya que combina armoniosamente dos características que suelen estar en contraste, como son la intensidad del turbo y la armonía de las notas de alta frecuencia del V12 atmosférico. El

timbre del sonido interno presenta los órdenes de motor "puros" del V12 desde las bajas revoluciones, que dan agudos de alta frecuencia. A esto se suma una contribución de las entradas de admisión a altas revoluciones que agrega profundidad a una intensidad ya muy progresiva. El sonido de este Ferrari acompaña la actuación del coche con una implicación sin precedentes, escribiendo un nuevo capítulo en la historia de las berlinettas de Maranello.

Incluso en el exterior, destaca el tono alto fácilmente reconocible del motor, el progenitor de la familia F163, que se ha ganado el apodo de "V12 pequeño" durante su desarrollo. La arquitectura en 'V' de 120° garantiza una combustión uniforme a lo largo del tiempo, mientras que la estructura de los colectores de escape correspondientes, combinada con la línea de cola única, amplifica las ondas de presión.

Estas características son la base de su pureza, ampliada por un limitador que toca las 8500 rpm. No se puede olvidar la contribución del sistema patentado de tubería caliente, completamente rediseñado para el 296 GTB, que eleva el sonido más allá de los sistemas de postratamiento y lo transporta al habitáculo, aumentando la experiencia del conductor.

Motor eléctrico

Por primera vez, Ferrari propone una arquitectura híbrida enchufable (PHEV) de tracción trasera, en la que el motor térmico MGU-K (Motor Generator Unit, Kinetic) está integrado con un motor eléctrico en la parte trasera capaz de entregar hasta 122 kW (167 CV), derivado de la Fórmula 1 y que hereda su nombre. Los motores se comunican a través de un actuador llamado TMA (Transition Manager Actuator) que permite tanto su uso conjunto para una potencia máxima de 830 hp, como su uso únicamente eléctrico.



La arquitectura del tren motriz está compuesta, además del V6 turbo y la caja de cambios DCT de 8 velocidades ya vista en SF90 Stradale, Ferrari Roma, Ferrari Portofino M y SF90 Spider, por la unidad eléctrica MGU-K en eje con el motor térmico colocada entre motor y caja de cambios. A ello se le añade el actuador TMA para desacoplar la máquina eléctrica y el motor térmico, la batería de alto voltaje con una capacidad de 7,45 kWh, y el inversor destinado a la gestión de los motores eléctricos.

El MGU-K es un motor de flujo axial de un solo estator y rotor doble. Su compactidad y estructura permitieron el acortamiento axial del motor, lo que finalmente contribuyó a la reducción de la distancia entre ejes del 296 GTB. El automóvil eléctrico carga la batería de alto voltaje, enciende el motor de combustión interna, le proporciona par y potencia adicional (hasta 167 cv) y le permite conducir en modo totalmente eléctrico. El diseño mejorado del MGU-K le permite alcanzar un par máximo de 315 Nm, aproximadamente un 20% más que en aplicaciones anteriores.

El actuador de desacoplamiento TMA (Transition Manager Actuator) permite transiciones estáticas y dinámicas muy rápidas de engranajes eléctricos a híbridos/térmicos y viceversa, garantizando la continuidad y la progresión del par. Su software de control, desarrollado íntegramente por Ferrari, interactúa con los del DCT, motor e inversor para gestionar mejor el arranque del motor térmico y su conexión y desconexión a la transmisión. Gracias a los componentes de nueva generación, el TMA ha hecho posible crear una transmisión muy compacta donde el sistema tiene un impacto general en la longitud del tren motriz de solo 54,3 mms. Su arquitectura se compone de un embrague seco de tres placas, un módulo de control del embrague en línea con la línea de transmisión equipado con unidades de control y palanca de gestión del embrague.

Gracias a un diseño innovador basado en soldadura láser, la batería de alto voltaje colocada en el piso del automóvil tiene una capacidad de 7,45 kWh y una relación peso/potencia competitiva. Para minimizar el volumen y el peso, el sistema de enfriamiento, la compresión de la celda y las fijaciones están integrados en un solo componente. Los módulos de celdas contienen 80 celdas conectadas entre sí en serie. Cada controlador de supervisor de celda se instala directamente en los módulos para maximizar la reducción de volumen y peso.

El inversor del 296 GTB se basa en dos módulos de silicón paralelos cuyo modo de suministro de energía se ha optimizado para obtener el aumento de par de la MGU-K a 315 Nm. Este componente convierte la energía eléctrica con una eficiencia muy alta (superior al 94%), y es capaz de suministrar la energía necesaria para arrancar el V6 incluso en situaciones de máxima demanda de energía eléctrica.

Aerodinámica

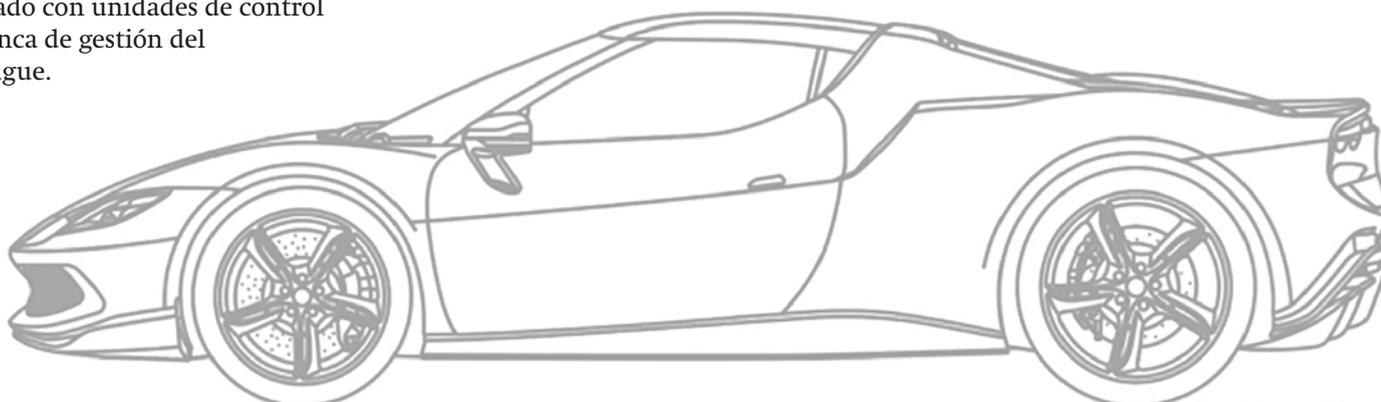
El 296 GTB irrumpe en el segmento de berlinetta deportiva con opciones aerodinámicas radicales e innovadoras. El turbocompresor en 'V' del cárter permite que los componentes críticos de generación de calor se concentren en la parte superior y central del capó, para una mejor gestión térmica del compartimento del motor y componentes eléctricos. La discontinuidad también se destaca por el vuelco de un paradigma de aerodinámica activa de Ferrari consolidado desde el 458 Speciale, pues en el 296 GTB el uso de un dispositivo activo no tiene como objetivo gestionar la resistencia, sino generar carga adicional. El spoiler activo del parachoques trasero del 296 GTB, inspirado en el

LaFerrari, genera una alta carga trasera cuando se necesita, igual a un máximo de 360 kg a 250 km/h en la configuración High Downforce y en la versión Assetto Fiorano.

Las actuaciones se basan en una perfecta optimización de los volúmenes que ha permitido llegar a un diseño limpio y elegante, cuyos elementos de rendimiento se mezclan con los temas de estilo, potenciando la combinación de técnica y estética propia de todo Ferrari. La aerodinámica del 296 GTB le permite expresar más carga vertical que aplicaciones anteriores en configuración LD (Low Drag), a las que se añaden 100 kg adicionales gracias al spoiler activo HD (High Downforce).

“Una perfecta optimización de los volúmenes que ha permitido llegar a un diseño limpio y elegante, cuyos elementos de rendimiento se mezclan con los temas de estilo”

El motor y la caja de cambios se enfrían mediante dos radiadores instalados delante de las ruedas delanteras, junto a los condensadores que enfrían la batería de alto voltaje. La evacuación de aire caliente en la parte inferior evita la contaminación térmica con el flujo de enfriamiento del intercooler, maximizando la eficiencia y reduciendo el área de entrada en beneficio de la limpieza formal. Los radiadores del motor eléctrico son alimentados por dos aberturas realizadas bajo las partes laterales del spoiler para liberar la sección central del frontal, utilizada para la generación de carga vertical, y optimizar el recorrido de los circuitos con beneficios en cuanto a compactidad y peso.





En el compartimento del motor conviven componentes del motor térmico que alcanzan temperaturas superiores a los 900 ° C y elementos eléctricos y electrónicos sujetos a límites más estrictos, lo que ha llevado a un rediseño del trazado del turbo y de la línea de escape. El enfriamiento del sistema de frenos se desarrolla alrededor de la pinza 'Aero' con entrada de aire integrada introducida en el SF90 Stradale. Este elemento requiere un conducto que conduzca el aire desde el parachoques delantero al compartimento de la rueda, que en el 296 GTB se ha integrado en el diseño del faro. De hecho, debajo de los DRL hay una abertura que conecta el parachoques al paso de rueda a través de un conducto paralelo al puntal del marco.

La explotación del parachoques para la generación de carga aerodinámica ha llevado el diseño al extremo y aumentado la capacidad de enfriamiento de la parte inferior del automóvil, evitando la adopción de mecanismos aerodinámicos activos en la parte delantera. El elemento más característico del frontal es la denominada bandeja de té: la disposición lateral de las masas radiantes deja libre un volumen central en el parachoques delantero en el que se integra este elemento. El dispositivo se basa en un concepto típico de los coches de carreras: la superficie trasera del parachoques y la superficie superior de la bandeja de té crean un campo de sobrepresión que contrasta con la depresión en la parte inferior del coche. Esta separación existe hasta los extremos de la bandeja

de té, detrás de los cuales el flujo de aire se envuelve a sí mismo, creando un vórtice coherente y enérgico dirigido hacia los bajos. El movimiento del aire da como resultado una aceleración local del flujo que produce un alto nivel de succión y una mayor carga aerodinámica en el eje delantero.

En la vista frontal, se puede ver que el volumen lateral del parachoques se pliega hacia adentro, enrollándose sobre el divisor: el espacio vacío así creado canaliza el flujo y maximiza su caudal en la parte inferior. El elemento se completa con un mamparo vertical que genera una recompresión local capaz de incrementar la carga vertical y aumentar la extracción de aire caliente de los radiadores. Aún en el lado del parachoques, el soplado lateral conduce el aire hacia el compartimento de la rueda, haciéndolo pasar por una abertura en el paso de rueda. Su sección de salida está calibrada para contener la expansión transversal de la estela.

En la parte central, las superficies se han llevado a la altura mínima permitida por los requisitos de homologación, reduciendo la distancia al asfalto y exasperando la succión producida gracias al efecto suelo, así como la carga aerodinámica delantera. Hacia abajo en el área rebajada, la parte inferior se eleva ligeramente en cambio para maximizar el flujo de aire entre el piso del automóvil, el suelo y la superficie vertical expuesta de los generadores de vórtice de sable. Su geometría y su efecto en el piso trasero garantizan el correcto equilibrio del automóvil en todas las condiciones dinámicas.

La adopción de la pinza 'Aero' hizo posible eliminar el conducto de ventilación debajo de la palanca de suspensión para aumentar el rendimiento del difusor delantero. El espacio liberado se utilizó para insertar una extensión lateral del fondo plano que aumenta la superficie de generación de carga aerodinámica, así como un generador de vórtice adicional equipado con una innovadora sección en forma de 'L'.

El desarrollo aerodinámico de la parte trasera del 296 GTB se centró en la introducción de un dispositivo aerodinámico activo para la generación de carga vertical, un nuevo concepto en las berlinettas Ferrari con motor trasero central, que le permitía expresar un altísimo nivel de carga aerodinámica. También se prestó especial atención al estudio de la gestión de la estela detrás de la luneta trasera, con el fin de no penalizar la resistencia al avance y enfriamiento de los radiadores híbridos.

“El estilo de la zaga rompe claramente con la tradición del Ferrari cupé, optando por la discontinuidad entre techo y capó trasero típico de los modelos spider”

Esta dirección estilística hace que el 296 GTB sea único y reconocible. A nivel aerodinámico, esto ha posibilitado introducir un perfil de ala que remata el techo y se prolonga en



296 GTB

dos aletas laterales que delimitan el capó trasero.

La principal característica aerodinámica de la parte trasera es el alerón móvil que genera carga vertical en condiciones de conducción y frenado a alta velocidad, maximizando el rendimiento del automóvil. El concepto de aerodinámica activa del 296 GTB es diametralmente opuesto al introducido en las berlinettas deportivas Ferrari a partir del 458 Speciale. Si en las aplicaciones anteriores las aletas difusoras permiten pasar de la configuración High Downforce (HD) a una Low Drag (LD) para alcanzar la velocidad máxima en recta, en el 296 GTB el apéndice activo apunta en cambio al aumento de carga.

El spoiler móvil está bien integrado en el parachoques, ocupando casi todo el espacio entre las luces. Cuando no es necesario obtener la máxima carga aerodinámica, se oculta en el espacio obtenido en la parte superior del espejo de popa. Tan pronto como las aceleraciones controladas por los

“Tan pronto como las aceleraciones controladas por los sistemas de control dinámico superan un umbral determinado, el spoiler se eleva por encima de la carrocería”

sistemas de control dinámico superan un umbral determinado, el spoiler se eleva por encima de la carrocería. Sus efectos combinados provocan un aumento de 100 kg de carga en el eje trasero, mejorando el disfrute de la conducción en situaciones de rendimiento y minimizando la distancia de frenado.

Para no comprometer el funcionamiento de la parte trasera del 296 GTB, era esencial asegurarse de que el flujo que lo golpeaba mantuviera una alta eficiencia en las configuraciones LD y HD. La falta de una luneta trasera que cierre la parte trasera en continuidad

implica la necesidad de gestionar la separación del flujo procedente del techo creando una especie de carenado virtual que permita invertir correctamente la parte trasera del coche. Esto se obtiene con la combinación formada por las obras de perfil, ala y sople sobre la parte terminal del pabellón, su calibrado en CFD y en el Túnel de Viento.

Los desarrollos en la parte delantera han llevado a la necesidad de contrarrestar los efectos en la parte trasera en la configuración LD, o cuando la carga aerodinámica no se beneficia de los 100 kg adicionales. En este sentido, se aprovecharon las oportunidades creadas por la nueva línea de escape, que concentra la mayor parte de las fuentes de calor en la parte superior del compartimento del motor. Esto ha permitido optimizar las aberturas necesarias para la ventilación de los componentes bajo el capó, recuperando grandes superficies para la generación de carga aerodinámica, especialmente debajo del motor, y evitando pérdidas de eficiencia de flujo hacia los bajos.

Gracias a la alta eficiencia del flujo en la parte superior, fue posible dotar al difusor de formas lineales y limpias, en simbiosis con la parte superior del parachoques. Su peculiaridad está representada por el canal central caracterizado por una doble curvatura. Gracias a esta aplicación fue posible cambiar la dirección de liberación a raíz del flujo en los bajos, limitando su expansión vertical y por lo tanto su resistencia al avance.



Dinámica del Vehículo

El desarrollo dinámico del 296 GTB se ha focalizado en el aumento de las máximas prestaciones del automóvil, el logro de una conducción divertida en la cima de su categoría a través del máximo aprovechamiento de nuevas soluciones arquitectónicas (V6, tren motriz híbrido, distancia entre ejes reducida del vehículo). Sin olvidar, la mejora de su usabilidad no solo a nivel prestacional, sino también de las funcionalidades que ofrece el diseño híbrido.

Estos objetivos se lograron mediante la definición de la arquitectura y dimensiones de los principales componentes del vehículo, así como la gestión de los flujos de energía y su integración con controles dinámicos. No faltaron el desarrollo de nuevos componentes, incluido el actuador TMA y el Sensor Dinámico de Chasis de 6 vías (6w-CDS), haciendo su debut absoluto en el mundo de la automoción, o de funciones como el controlador 'ABS evo' que explota la información derivada del sensor 6w-CDS y el estimador de agarre integrado en el EPS.

En Ferrari, la diversión de conducir, o la diversión al volante o *fun to drive*, se caracteriza por cinco indicadores:

- 1. Lateral:** respuesta a los mandos del volante, sensación de respuesta rápida trasera, facilidad de conducción
- 2. Longitudinal:** velocidad y constancia de la curva de respuesta al acelerador
- 3. Cambio de marcha:** tiempos de cambio, sensación de progresión de marcha en cada cambio de marcha
- 4. Frenado:** sensación del pedal del freno en términos de recorrido y respuesta (eficiencia y modulación)
- 5. Acústica:** nivel y calidad en el habitáculo, y progresividad del sonido del motor a medida que aumentan las revoluciones

Además de estos, la usabilidad de las prestaciones también es muy importante en el 296 GTB, y como de ello tenemos el cambio eléctrico, que en modo 'eDrive' te permite alcanzar una velocidad de 135 km/h sin la ayuda del motor térmico. En la posición 'Híbrido', en cambio, el motor térmico interviene para ayudar al eléctrico en caso de que se requiera más rendimiento. La transición entre marcha eléctrica e híbrida se gestiona con gran fluidez para garantizar la continuidad en la aceleración y hacer que la potencia del tren motriz esté disponible en el menor tiempo posible. Las distancias de frenado en seco se han acortado significativamente con el nuevo 'ABS evo' y su integración con el sensor 6w-CDS, que también garantiza una mayor reiteratividad de la acción de frenado.

“Desde el punto de vista del chasis, cabe destacar la reducción de la distancia entre ejes de 2600 mm, -50 mm en comparación con las berlinettas anteriores de Ferrari con motor central trasero, en beneficio de la agilidad dinámica”

Otras soluciones destinadas a aumentar la conducción del 296 GTB incluyen el sistema de freno por cable con la pinza de freno 'Aero', la dirección asistida eléctrica y el dispositivo aerodinámico activo trasero, así como los amortiguadores magnetoreológicos SCM-Frs.

También la limitación del peso fue objeto principal de desarrollo al ser esencial para garantizar las máximas emociones de conducción. En línea con ello, la introducción del sistema híbrido fue compensada por varios elementos, incluido el peso del nuevo V6 (-30 kg en comparación con las aplicaciones similares del Ferrari V8 anterior) y el uso extensivo de materiales ligeros. Estas soluciones técnicas han permitido alcanzar un peso en seco de tan solo 1.470 kg, en lo más alto de la categoría en cuanto a relación peso/potencia (1,77 kg/CV).

Además, se consiguió un ahorro de peso al equipar el 296 GTB con un solo motor eléctrico que acciona únicamente las ruedas traseras. Con respecto a las principales funciones de carga, dispone de frenado regenerativo en la parte trasera en condiciones normales de frenado, así como cuando interviene el ABS, sobrefrenando el eje trasero y cargando la batería mediante la gestión combinada del ICE y del motor eléctrico.

La presencia de un solo motor eléctrico hace que la tracción se distribuya solo a las ruedas traseras, al contrario de lo que ocurre en el SF90 Stradale, lo que redundará en una mejora de la relación peso/potencia del vehículo y lo hace más ligero y compacto. Las principales funciones de alimentación en tracción son los modos de conducción híbrido y totalmente eléctrico, regulados por el piloto a través del pedal del acelerador, gestionados por el control del motor, supervisados por el control híbrido de los flujos de energía y monitorizados por el control de tracción. Muy importante en este coche es la transición entre modo eléctrico e híbrido, debido a la ausencia del eje delantero eléctrico (RAC-e) del SF90 Stradale.



296 GTB



Gran Lujo, la mejor opción para alojarse en Sevilla

Si estás pensando en Sevilla para disfrutar de unas merecidas vacaciones, ante tantas opciones de hoteles puedes confundirte un poco, por ello para ayudarte **hemos recogido de primera mano la mejor experiencia de hospedaje** de la ciudad y hoy te la traemos.

Habitaciones de lujo, espaciaosas y confortables

El hotel Unuk se caracteriza por sus **preciosas y lujosas habitaciones**. Están amuebladas de tal manera que transmiten este toque hogareño al visitante para que se siente como en casa.

No solo eso, sino que tiene habitaciones **exclusivas con jacuzzi privado en la terraza**.

Hemos recogido comentarios y nosotros mismos avalamos lo que se nos dice: disfrutar de una noche dentro del jacuzzi y viendo la ciudad desde la terraza es una experiencia fabulosa.

En definitiva, las habitaciones para huéspedes están equipadas con lo último en tecnología. Así, solo te preocuparás por disfrutar.



Estos son los tipos de habitaciones que verás:

- **Habitación Premium:** Cuenta con cama doble, baño con ducha y todo el equipo tecnológico para que tu estadía sea placentera.
- **Habitación Deluxe:** Tiene un estilo moderno y viene con un espacio extra, ideal para los amantes de habitaciones grandes.
- **Habitación Grand Deluxe:** Esta habitación cuenta con un patio interior o un balcón que da a la calle.
- **Habitación Junior Suite:** Habitación perfecta para la familia, con cama doble, sofá cama y un espacio adicional. Los huéspedes reciben un detalle de bienvenida y amenities adicionales.
- **Habitación experience:** Está en la tercera planta del hotel y ofrece una vista única e inmejorable a toda Sevilla. Cuenta con terraza privada amplia en la que podrás tomar el sol y disfrutar del jacuzzi íntimamente. Los huéspedes reciben un detalle de bienvenida y amenities adicionales.
- **Habitación experience Junior Suite:** Aquí podrás contemplar Sevilla y su Giralda. Tiene terraza privada, sofá cama y un ambiente muy acogedor. Los huéspedes también tienen un detalle de bienvenida y amenities adicionales.
- **Habitación experience Suite:** Se trata de la habitación más lujosa y especial de todas. Tiene terraza privada, jacuzzi, tumbonas para tomar el sol y más. Cuenta con una habitación doble, sala de estar, un sofá cama y amplios espacios para tu comodidad y la de tus visitantes. Como huésped, también recibes un obsequio de bienvenida y amenities adicionales.

PISCINA EN LA TERRAZA

Otra de las particularidades del Hotel Unuk 5 estrellas GL es su **piscina de agua salada común en el área de la terraza**. Esta tiene un solárium y unas vistas a la Giralda para que tu experiencia sea todavía mejor.

Como resultado tenemos un **hotel privilegiado justo en uno de los mejores enclaves del centro de Sevilla**. Estarás literalmente a un paso del metrosol parasol (setas de Sevilla), la catedral o la Giralda.



En cuanto a las principales funciones de carga, cabe destacar el frenado regenerativo en la parte trasera en condiciones estándar y en presencia de ABS, la recuperación de la liberación del acelerador (overbraking o sobre frenado) en el eje trasero y la función de recarga de la batería a través de una gestión combinada del motor térmico y el eléctrico.

Entre las funciones de ajuste y distribución del par, además del control de tracción eléctrico y la recuperación de energía gracias a la nueva unidad de freno por cable que asegura la mezcla hidráulica y eléctrica en todos los modos de funcionamiento (ABS incluido), hace su estreno mundial en el 296 GTB el 'ABS evo'. Gracias al freno por cable, el recorrido del pedal se reduce al mínimo, lo que aumenta la sensación de deportividad sin descuidar la eficiencia a bajas cargas y la modulación en pista. El nuevo controlador ABS, integrado con el nuevo sensor 6w-CDS, en cambio, garantiza un mejor aprovechamiento de los límites de agarre de los neumáticos traseros, una mayor repetibilidad de las distancias de frenado y un aumento del rendimiento de inserción.

Al igual que en el SF90 Stradale, en el 296 GTB se instaló un selector para la gestión de los flujos de energía llamado eManettino junto con el tradicional Manettino para los controles de la dinámica del vehículo. El eManettino incluye cuatro modos de funcionamiento que se pueden seleccionar a través de los controles del volante:

- **eDrive:** el motor térmico está apagado y la tracción se confía al eje trasero; con batería cargada le permite viajar un máximo de 25 km a una velocidad no superior a 135 km / h
- **Hybrid (H).** Este es el modo predeterminado en el arranque. Los flujos de potencia se optimizan para lograr la máxima eficiencia y la lógica de control decide de forma independiente si encender o apagar el motor térmico. Si está encendido, este

último puede ofrecer la máxima potencia y rendimiento.

- **Performance:** el motor de combustión interna está siempre encendido y promueve el mantenimiento de la carga en eficiencia, a fin de garantizar la plena disponibilidad de potencia. Este es el modo preferido cuando desea dar prioridad a las emociones de conducción.
- **Qualify:** prioriza el máximo rendimiento para mantener la carga de la batería.

y en adelante, que utiliza información del 6w-CDS para obtener una estimación más precisa de la velocidad y optimizar la distribución de los frenos. De hecho, el sensor 6w-CDS proporciona más información que el sensor de velocidad de viraje (Yaw Rate Sensor o YRS) utilizado hasta ahora. En concreto, gracias a la medición de aceleraciones y velocidades de rotación en los 3 ejes (X, Y, Z), permite los otros controladores determinar con mayor precisión, el estado del coche optimizando las intervenciones. Esta calibración



El dispositivo de estimación de agarre o grip presente en el Side Slip Control (SSC) va acompañado de un sistema adicional basado en la implementación de la dirección asistida eléctrica. Aprovechando la información del EPS y cruzándola con el valor del ángulo de trimado estimado por el SSC, es capaz de evaluar el agarre de los neumáticos en cada giro, incluso en condiciones de conducción que no están al límite, para garantizar un comportamiento adecuado de los controladores en función de la adherencia a la carretera. En condiciones de conducción en pista, el avance de la estimación en comparación con aplicaciones anteriores se puede valorar en un 35%.

El 296 GTB está equipado con un nuevo controlador ABS desarrollado exclusivamente para Ferrari, disponible en las posiciones 'Race'

permite aprovechar al máximo la fuerza longitudinal de los neumáticos durante el frenado recto y combinado, donde el eje trasero está sujeto al compromiso natural entre el rendimiento de frenado y la estabilidad lateral. Los resultados en términos de distancia de frenado son excepcionales: en comparación con el F8 Tributo, el 296 GTB reduce la distancia de frenado de 200-0 km/h en un 8,8%, aumentando la repetibilidad y la consistencia prestacional en un 24%.



296 GTB

Diseño Exterior

El diseño del 296 GTB nace como resultado del deseo del Centro de Stile Ferrari de redefinir el concepto de berlinetta de motor central trasero dándole al coche una línea compacta, moderna y original. Gracias a su corta distancia entre ejes y su apariencia monolítica, representa la berlinetta más compacta de la empresa de Maranello en la última década. Se abandonó la típica configuración fastback para centrarse en un habitáculo que estaba ambientado en un volumen potente, resultado de la corta distancia entre ejes y la composición de elementos como los musculosos guardabarros, el techo de la visera, los contrafuertes volantes y la nueva luneta trasera vertical. De este modo se transmite un habitáculo

predominante en la percepción general del automóvil.

La arquitectura limpia e impecable parece surgir de un solo trazo de lápiz, sin efectos ópticos de iluminación ni desprendimientos cromáticos. Se eligió un arquetipo que le daría al 296 GTB una identidad única, capaz de reescribir las reglas mientras redescubría los principios auténticos de un diseño claramente italiano. La limpieza formal y las líneas bien definidas realzan la deportividad del automóvil, un digno heredero de una filosofía que hunde sus raíces en la más pura tradición Ferrari. Su gran modernidad encuentra referencias válidas en los coches de los años 60 caracterizados por una gran sencillez y funcionalidad como el 250 LM de 1963, en particular, que aportó importantes elementos de inspiración como la

apariencia sinuosa y monolítica, el corte del pilar 'B', la composición de los guardabarros traseros sobre los que se injertan las tomas de aire y la cola truncada y ligera.

Uno de los elementos más connotativos del 296 GTB es la cabina, que se distingue de otros deportivos de Ferrari por su arquitectura de visera. El tema, ya presentado en algunos modelos de edición limitada como el J50 y en el modelo One-Off el P80/Cf, aquí expresa su madurez total al unirse orgánicamente al contrafuerte volante de la parte trasera y al compartimento motor transparente que resalta el V6.

Las características de rendimiento del 296 GTB se pueden apreciar de un vistazo a través de una lectura resumida de los tres cuartos traseros. La profunda relación entre



la carrocería y el habitáculo se ve acentuada por el techo, la forma de los arbotantes y la musculatura de los guardabarros. La imagen es la de un automóvil muy compacto en el que el habitáculo aparece sumergido en los volúmenes circundantes.

El lateral revela la elegancia del 296 GTB y la sinuosa musculatura de los guardabarros. A lo largo de las puertas corren trazos más decisivos, subrayados por una línea clara que encaja en las entradas de aire a partir de las cuales se genera una especie de extrusión de la musculatura. En ella

encaja el guardabarros trasero, cuya sección transversal ha sido diseñada para garantizar que el flujo de aire dirigido al spoiler alcance el rango necesario para producir el rendimiento aerodinámico requerido.

El frente tiene un volumen puro, liso y compacto. En comparación con aplicaciones anteriores de proporciones similares, el frontal del 296 GTB es más aerodinámico, y visto desde arriba, la cresta del guardabarros delantero delinea el perímetro del frente y crea un diseño que rompe los grupos ópticos delanteros.

Los grupos ópticos están inspirados en la característica forma de lágrima de los faros del pasado, estilo que en el 296 GTB se reinterpreta con dos gotas carenadas en la parte delantera y se completa con la composición formal del faro, el DRL y la toma de aire de los frenos. En cambio, el tema de la mono-boca de la parrilla central se interpretó por descomposición, teniendo como resultado una forma de balancín que subyace a la presencia de los dos radiadores. En la parte central se ha obtenido una pequeña aleta suspendida que recuerda las soluciones adoptadas en la Fórmula 1.

La parte trasera ultramoderna está dominada por un arco de contrafuerte en forma de anillo que alberga la tapa del compartimento del motor en la base, desarrollado sobre una superficie de vidrio tridimensional sin precedentes: un elemento en el color de la carrocería se destaca en su parte central, que representa un estilo querido a la Casa Maranello., ya rastreable en el Ferrari Testarossa y F355 GTB.

Otra característica del 296 GTB es la cola truncada, una superficie mecanizada a partir de un sólido que realza la compacidad de los volúmenes. En la parte superior, el espejo de popa incorpora un elemento horizontal que encierra las luces integradas y spoiler. Con las luces apagadas, el efecto es una pantalla negra que se

extiende horizontalmente a través del parachoques; Al encender los proyectores se iluminan dos franjas de luz en los extremos. Para completar la percepción de la tradicional luz doble circular, se han introducido dos rayones que acomodan las demás funciones lumínicas en la parte inferior.

La presencia de un único escape central representa un elemento de modernidad, donde su diseño completa la base del perfil de la estructura central del parachoques que se expande hacia arriba para llegar a los grupos ópticos, potenciando la lectura horizontal de la parte trasera. El alerón central activo está alojado en el compartimento de conexión de las luces traseras y completa el diseño. Esta solución representa

la combinación perfecta de funcionalidad, tecnología y diseño, asegurando el logro de un rendimiento aerodinámico sin comprometer la forma del automóvil.

La llanta del 296 GTB tiene un tratamiento plástico de los radios que acentúa el efecto escultórico de la forma de estrella. También se han diseñado llantas de aleación específicas de cinco radios, cuya parte esculpida está resaltada por un revestimiento de diamante. Cada radio se combina con un segundo elemento rodante que mejora la extracción de aire del hueco de la rueda. Gracias a una reducción de peso de 8 kg en comparación con las llantas de aleación, las ruedas en fibra de carbono opcionales son un referente absoluto en términos de prestaciones.



Interior

El habitáculo del 296 GTB se desarrolla en torno a la interfaz totalmente digital presentada en el SF90 Stradale, y es precisamente de la coherencia estética con este último que se originan sus formas. Sin embargo, si en el SF90 Stradale se había destacado la tecnología avanzada y la ruptura con el pasado, en el 296 GTB se busca asimilar el contenido técnico con una apariencia refinada. La connotación resultante es pura y se caracteriza por una notable elegancia, además de coherente con el diseño exterior.

La cabina del 296 GTB eleva el concepto de pureza formal de los elementos funcionales

a nuevas cotas. Desde una perspectiva formal, cuando el motor está apagado, los instrumentos a bordo se vuelven negros, mejorando el aspecto minimalista de la cabina. El exclusivo tapizado de cuero italiano de los asientos y su revestimiento se ve reforzado por los nobles materiales técnicos utilizados en los componentes funcionales.

Una vez que se presiona el botón Start Engine, todos los componentes cobran vida gradualmente y el 296 GTB revela su extraordinaria tecnología en forma de una interfaz excepcionalmente moderna, ergonómica y completamente digital. El grupo de instrumentos principal está

colocado en una hendidura profunda tallada en el borde del tablero, que se caracteriza por una superficie tensa y deliberadamente limpia. De esta solución de estilo surge el volante y el grupo de instrumentos apoyados por dos soportes estructurales visibles, que se estrechan sin problemas en el tablero. Completando la imagen hay dos satélites laterales, cada uno con su propia área táctil capacitiva y una salida de aire. El lado del pasajero es muy minimalista con su pantalla estándar, lo que les permite participar activamente en la experiencia de conducción, casi como un copiloto.

El panel de la puerta se desarrolla en continuidad cromática y material con el salpicadero. En el medallón central, el diseño es de cuchara alargada en forma de rombo que aparece como un elemento tridimensional. Este tipo de arquitectura otorga una ligereza extrema a todo el panel, creando una temática que está ligada al diseño de la parte trasera. El túnel, con un ajuste similar al del SF90 Stradale, incorpora el selector de marchas con la característica forma de puerta y la carcasa de la llave. Para el 296 GTB, los asientos se han diseñado con un diseño específico de diapason, obtenido mediante el uso de canales contrastantes, en coherencia estética con el contorno del habitáculo.

Una aplicación de la filosofía de máxima limpieza formal está representada por el HUD (Head-Up Display) integrado en la tapicería. El diseño de los altavoces también sigue el mismo principio donde se prefirió el de material termoplástico, del mismo color que el salpicadero, a una solución metálica.

Assetto Fiorano

Aquellos que quieran sacar el máximo rendimiento a las características más extremas del automóvil pueden configurar el 296 GTB con la puesta a punto Assetto Fiorano, obteniendo así las mejores prestaciones gracias a importantes aportaciones aerodinámicas y de reducción de peso. Entre estos últimos, destacan los amortiguadores Multimatic derivados de las competiciones GT, con ajuste fijo optimizado para su uso en pista; los apéndices de fibra de carbono de alta carga en el parachoques

delantero que permiten que el automóvil obtenga hasta 10 kg más de carga vertical; y el uso extensivo de materiales ligeros como la fibra de carbono tanto en el interior como en el exterior del coche. Sin embargo, no nos hemos limitado a una mera sustitución, sino al rediseño de la estructura de algunos componentes incluido el panel de la puerta, para un ahorro total de más de 12 kg.

Finalmente, una librea especial inspirada en el 250 Le Mans está disponible solo para aquellos que optan por el Fiorano Assetto, cuyo diseño se

desarrolla a partir del parachoques delantero con un fondo que abraza la parrilla central y perfila su contorno. La sección continúa sobre el capó en forma de martillo avanza longitudinalmente hasta afectar el techo y el spoiler trasero.

Entre las opciones disponibles bajo pedido solo en el nivel de acabado Assetto Fiorano, cabe mencionar la luneta trasera ultraligera en Lexan® que eleva la reducción de peso total a más de 15 kg y los neumáticos Michelin Sport Cup2R Performance, cuyo agarre los hace especialmente adecuados para su uso en pista.



7 años de mantenimiento

Los inigualables estándares de calidad alcanzados y la gran atención al cliente son la base del programa de asistencia extendida de siete años de Ferrari, también ofrecido en el 296 GTB. Este programa, válido para toda la gama, cubre todo el mantenimiento estándar durante los primeros 7 años de vida del coche. El plan de mantenimiento representa un servicio exclusivo para los clientes, quienes se asegurarán de conservar el nivel de rendimiento y seguridad

de su automóvil a lo largo de los años. Este servicio especial también está reservado para aquellos que compran un Ferrari de ocasión.

Las principales ventajas del programa de Mantenimiento Genuine incluyen controles programados (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin límite de kilometraje), repuestos originales e inspecciones precisas utilizando las herramientas de diagnóstico más modernas por personal calificado formado directamente en

el Centro de Capacitación Ferrari en Maranello. El servicio está disponible en todos los mercados y todos nuestros concesionarios de la red oficial.

Gracias al programa Genuine Maintenance, la amplia gama de servicios postventa ofrecidos por Ferrari se amplía aún más para satisfacer a los clientes que desean mantener inalteradas las prestaciones y la excelencia que distinguen a los coches fabricados en Maranello a lo largo del tiempo.



ROYAL TAILORING HOUSE PROUDLY
FOUNDED IN THE CITY OF MADRID
A.D. 1914

YUSTY
MADRID 1914



Una experiencia de lujo

TRADICIÓN E INNOVACIÓN

La tienda multimarca de moda de lujo para hombre de referencia en Madrid. Hemos sabido compaginar su 'savoir faire' con los tiempos de hoy, adecuándose a las necesidades de los clientes sin perder su ADN.

*El nuevo **one-off** de la casa de Maranello*

one-off





FERRARI BR20

UN NUEVO AUTOMÓVIL ÚNICO, CONCEBIDO POR LOS DISEÑADORES DE FERRARI A PARTIR DE LOS DESEOS DE UN CLIENTE



FERRARI BR20

El Ferrari BR20, es la última incorporación de la serie One-Off del Cavallino Rampante. El automóvil pasa así a formar parte del grupo más exclusivo de modelos de toda la producción de la empresa de Maranello, formado por automóviles únicos que son desarrollados en base a los deseos de un sólo cliente y son diseñados a partir de sus requerimientos.

El BR20 es un coupé V12 biplaza desarrollado a partir del GTC4Lusso. Por filosofía y enfoque estilístico evoca y conecta con los magníficos Ferrari coupés de los años 50/60 sin caer en la nostalgia, al conseguir conjugar elegancia atemporal y deportividad discreta. De hecho, el automóvil hace un guiño a las proporciones y la elegancia típicas de algunos de los Ferraris de doce cilindros más emblemáticos, entre

los que se encuentran el 410 SA y el 500 Superfast.

En comparación con el GTC4Lusso, los dos asientos traseros han sido eliminados para obtener una línea más dinámica con un marcado efecto fastback. El BR20 es unos siete centímetros más largo que el coche del que procede, gracias sobre todo al tratamiento del voladizo trasero que crea una silueta que resalta al máximo las proporciones del coche. Una de las piedras angulares del proceso de diseño del BR20 fue la variación radical en el volumen del habitáculo, gracias al cual los diseñadores dirigidos por Flavio Manzoni pudieron imaginar proporciones innovadoras destinadas a crear un tema de diseño exterior de gran fuerza y coherencia estilística.

La solución adoptada en la forma del habitáculo crea un efecto similar al de un par de arcos que se extienden longitudinalmente, desde el pilar A hasta el spoiler trasero. El volumen trasero del mismo se ha ahuecado para crear un canal aerodinámico cuya salida queda oculta por la banda trasera negra debajo del spoiler. Esta moderna reinterpretación, tan querida por Ferrari, de los contrafuertes, conecta el automóvil con los rasgos estilísticos característicos del Cavallino Rampante, típicos tanto de la tradición GT como de los deportivos de la marca, como el 599 GTB Fiorano. Para aligerar visualmente el habitáculo, el color negro del techo hace de puente entre el parabrisas y la luneta trasera, elevada sobre la superficie del portón trasero para acompañar el flujo de aire.

El musculoso parachoques trasero se integra bien en un automóvil de aspecto agresivo como este donde las luces traseras dobles interactúan visualmente con los tubos de escape rebajados colocados en un difusor aerodinámico prominente con solapas activas debajo de la carrocería. Los escapes gemelos redondos también se diseñaron específicamente para el BR20.

Los detalles de fibra de carbono que salpican el coche subrayan las cualidades dinámicas y el nivel de rendimiento que este 4x4 es capaz de ofrecer. Las cubiertas de brazos altas y sinuosas hacen que la parte inferior del lateral sea más dinámica y enfatizan las salidas de aire delanteras en el paso de rueda. La gran parrilla delantera está adornada con un elemento superior

de fibra de carbono que crea una continuidad estilística con otros Ferrari One-Off recientes, mientras que una insólita inserción de cromo en ambos lados enfatiza aún más el dinamismo del frontal.

La identidad del BR20 se acentúa aún más por las lamas horizontales de la rejilla que lo caracterizan en gran medida con su fuerte efecto tridimensional. Hay innumerables elementos creados específicamente para este automóvil, incluidos los faros más bajos y las luces de circulación diurna más delgadas que las del GTC4Lusso, que hacen que el capó delantero parezca aún más largo. Las llantas de 20" con acabado diamante tono sobre tono también fueron diseñadas exclusivamente para este modelo único.

No menos destacable son sus interiores, que cuentan con una combinación cuidadosamente diseñada, a petición del cliente, de cuero en dos tonalidades de marrón y fibra de carbono. Los asientos tapizados en cuero Dark Brown Heritage tienen un patrón exclusivo en la parte delantera junto a los retrovisores delanteros y respaldos de cruz plateados bordados en los hombros. El habitáculo consta de un único volumen desde el parabrisas hasta el compartimento de carga trasero, que proporciona a los ocupantes una sensación única de ligereza y amplitud. Los paneles de roble con inserciones de fibra de carbono adornan el banco trasero, las asas internas y la plataforma reclinable capaz de ocultar un área de carga muy vasta.

El Ferrari One-Off BR20, fue diseñado por un cliente fiel del Cavallino Rampante que participó en cada fase de su creación. Este automóvil único interpreta como nadie la capacidad histórica de desarrollo en carrocería de Ferrari. El automóvil logra el objetivo de transformar un modelo existente de una manera original y efectiva, inspirándose y al mismo tiempo rindiendo homenaje a los valores fundamentales de la marca, es decir, la pasión y la innovación.



EL AUTOMÓVIL COMBINA UN ASPECTO MODERNO Y DINÁMICO CON EL ESPÍRITU DE LOS FERRARIS DE LAS DÉCADAS DE 1950 Y 1960



one-off

» EL BR20 ES UN CUPÉ V12 BIPLAZA **BASADO EN LA PLATAFORMA DEL GTC4LUSSO**



FERRARI BR20

one-off

PROYECTOS ESPECIALES

El programa de Proyectos Especiales tiene como objetivo la creación de Ferraris únicos denominados One-Offs y caracterizados por un diseño exclusivo basado en lo que pide un solo cliente, que se convierte así en propietario de un modelo absolutamente único en el mundo, al no existir otro modelo similar. Cada proyecto parte de la idea del cliente, desarrollada junto con un equipo de diseñadores del Centro Stile Ferrari. Después de definir los aspectos de diseño, se pasa a la creación de dibujos técnicos detallados y una maqueta, antes de iniciar la construcción del automóvil único. El proceso dura más de un año, durante el cual el cliente participa en todas las fases de desarrollo y verificación del diseño. El resultado de esta actividad es un Ferrari único pues solo existe una unidad en todo el mundo, que lleva el logo del Cavallino Rampante y está construido de acuerdo con los más altos estándares de excelencia que caracterizan a cada uno de los vehículos producidos por la Casa de Maranello.



Vendemos propiedades de Lujo

NUEVA EXCLUSIVA:
Hotel Palacio de la Peña (Cantabria)



BERNADÓ
LUXURY HOUSES

www.bernado.es

Tfn. +34 914 898 631

MADRID | VALENCIA | BILBAO | MÁLAGA



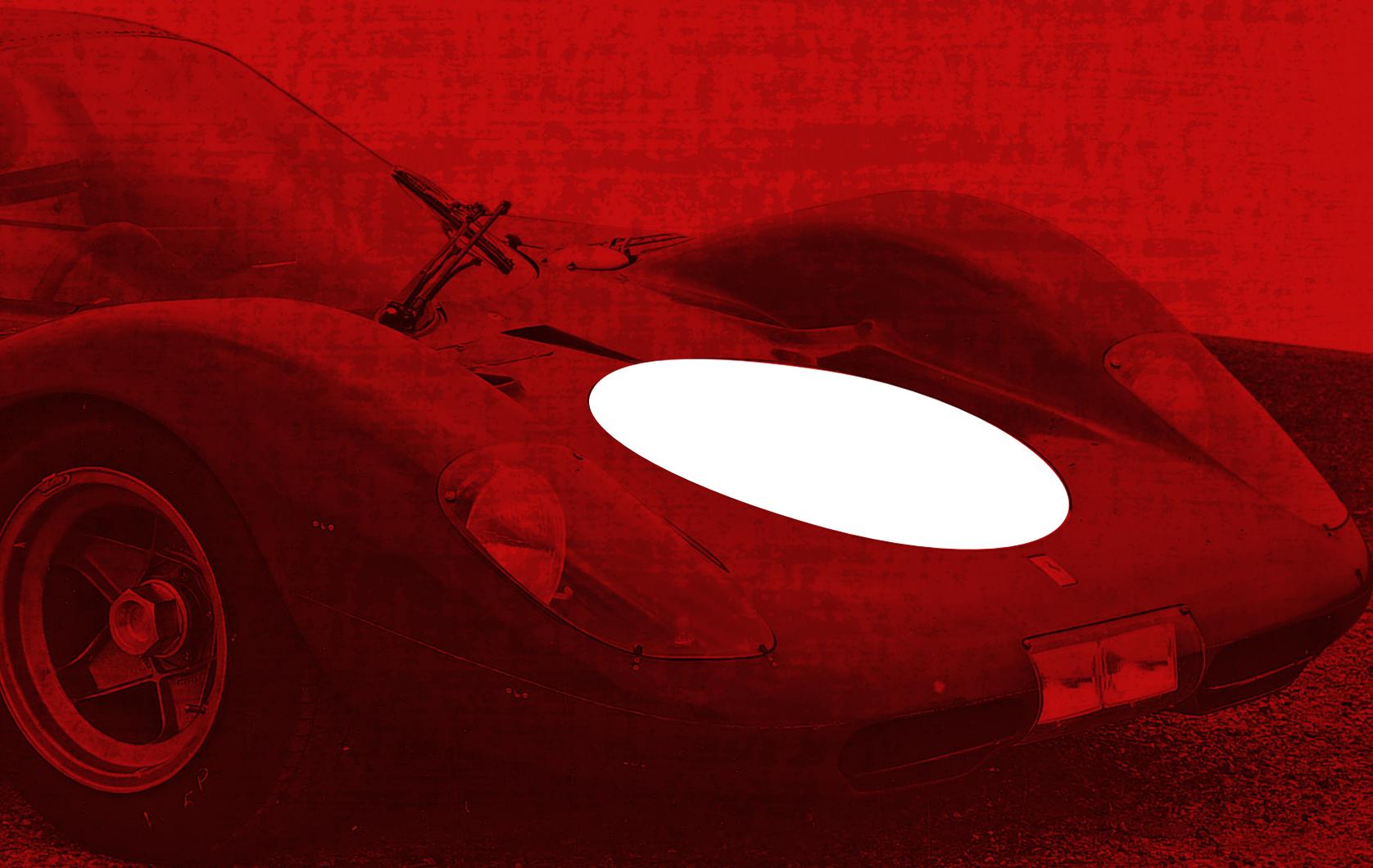
La leyenda vive



FERRARI DAYTONA SP3

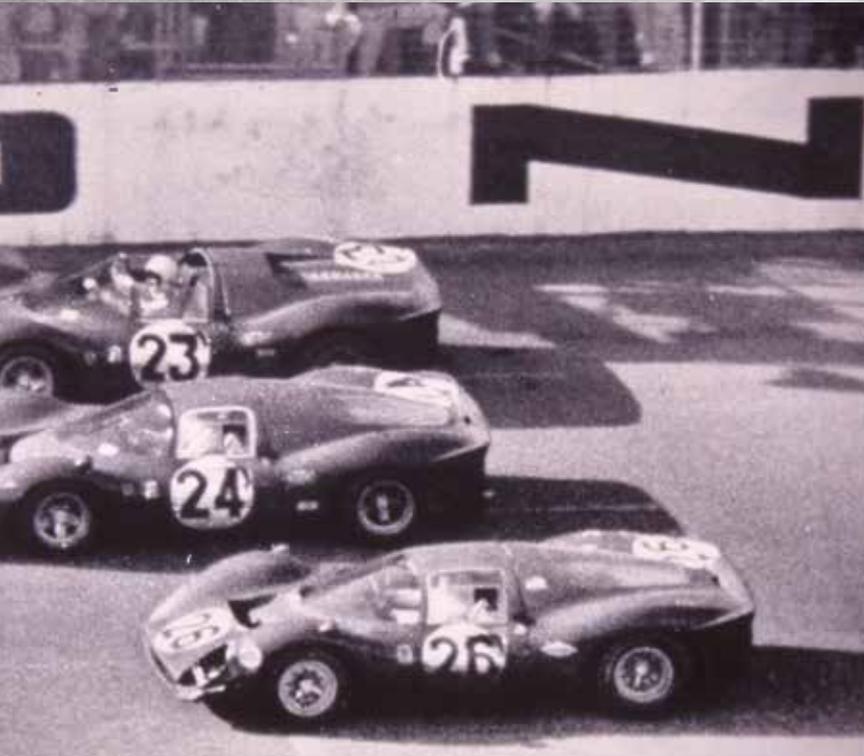
En las 24 Horas de Daytona el 6 de febrero de 1967, Ferrari logró una de las mayores hazañas de su carrera deportiva, colocando tres automóviles en el podio en la primera carrera del Campeonato Mundial de Prototipos Deportivos de ese año. Los 330 P3/4, 330 P4 y 412 P ejecutaron un paseo triunfal ante la bandera a cuadros en casa de sus históricos rivales de Ford.

Cada uno de ellos fue fruto de distintas evoluciones del 330 P3, modelo que el equipo comandado por el ingeniero Mauro Forghieri consiguió mejorar significativamente en cada uno de ellos en cada uno de los tres ejes de cualquier coche de competición: motor, chasis y aerodinámica. El 330 P3 / 4 encarnaba a la perfección el espíritu de los prototipos deportivos de los años 60, una década considerada la edad de oro del automovilismo y que todavía representa una referencia fundamental que influyó en generaciones enteras posteriores de ingenieros y diseñadores.



FERRARI DAYTONA





1967



La leyenda vive

FERRARI DAYTONA SP3

Partiendo de su nombre, el Ferrari Daytona SP3 hace un guiño a ese legendario hat-trick con la clara intención de rendir homenaje a los Prototipos Deportivos Ferrari que ayudaron a que la marca formase parte de la leyenda del automovilismo. El modelo de edición limitada presentado hoy en el circuito internacional de Mugello dentro de las Ferrari World Finals 2021 se une al segmento 'Icona' del que ya forman parte los Ferrari Monza SP1 y SP2.

Su diseño pivota sobre la yuxtaposición armoniosa de contrastes entre superficies plásticas y sensuales, que alternan con líneas incisivas que evocan la relevancia creciente de la aerodinámica en el diseño de los coches de competición de la época como fueron el 330 P4, el 350 Can-Am y el 512 S. Es del mundo de los Prototipos Deportivos de donde el Ferrari Daytona SP3 se inspira al equipar una carrocería tipo 'Targa' con un techo rígido extraíble. Esta elección brinda al conductor emociones únicas y al mismo tiempo garantiza una gran facilidad de conducción.

Desde un punto de vista técnico, el Ferrari Daytona SP3 se inspira en el refinamiento de las soluciones de ingeniería ya adoptadas en los coches de competición de la década de 1960. Tanto hoy como entonces la búsqueda de prestaciones se produjo interviniendo en las mismas tres áreas. El automóvil está equipado con un motor V12 de aspiración natural en posición central-trasera, arquitectura típica de los automóviles de competición. Esta versión del motor de combustión más icónico de la empresa de Maranello desarrolla 840 CV de potencia, lo cual lo convierte en el más potente producido hasta ahora por Ferrari, 697 Nm de par y un máximo de revoluciones de 9500 rpm.

El chasis está hecho de materiales compuestos que utilizan tecnologías de la Fórmula 1 que no habían sido vistos en los Ferrari de carretera desde el LaFerrari, el último Supercar de Maranello. El asiento está integrado en el chasis para reducir el peso del automóvil y brinda al conductor una posición de conducción similar a la de un modelo de competición.

"EL FERRARI DAYTONA SP3 ES EL AUTOMÓVIL MÁS EFICIENTE AERODINÁMICAMENTE JAMÁS CONSTRUIDO POR FERRARI"

Por último, tomando como base los modelos en los que se inspira, el estudio aerodinámico y estilístico se orientó hacia la máxima eficiencia mediante el uso exclusivo de soluciones pasivas a nivel aerodinámico. Gracias a innovaciones únicas, como las chimeneas que extraen aire a baja presión de los bajos, el Ferrari Daytona SP3 es el automóvil más eficiente aerodinámicamente jamás construido por Ferrari sin haber recurrido a dispositivos aerodinámicos activos. Gracias a la inteligente integración de estas soluciones técnicas, el automóvil puede acelerar de cero a 100 km/h en 2,85 segundos y de cero a 200 km/h en solo 7,4 segundos: unas prestaciones de emoción pura, una configuración extrema y el embriagador sonido del V12. El máximo placer de conducción al volante.



LA IMPORTANCIA DE LA VISIÓN PARA CONDUCIR Y EVITAR ACCIDENTES

Una mala visión a 120 km/hora multiplica hasta 10 el riesgo de tener un accidente de tráfico



Los accidentes de tráfico son por definición un evento extraordinario con una repercusión desfavorable en personas y/o en objetos. Como causa de muerte, los accidentes de tráfico corresponden al 0,5% de todas las causas de mortalidad, pero al existir un factor evitable en la mayoría de los casos, y cualquier medida preventiva se debe aplicar sin más dilación.

Las causas de los accidentes de tráfico se engloban como consecuencia del estado de la propia red viaria, por la salud visual insuficiente, por ingerir sustancias tóxicas (drogas, alcohol), por deficiencia en la audición, por ausencia de buenos reflejos, etc., o incluso, por el factor humano, al ser la persona la que toma las decisiones sobre el movimiento del vehículo.

En estas líneas, la jefa de la Unidad de Oftalmología del Hospital Ruber Internacional, doctora Isabel Garabito, explica lo importante que es tener una buena visión antes de decidir ponerse al volante de un automóvil.

“Sabemos que un 24% de los accidentes de tráfico están relacionados con la falta de visión, problemas en la visión o por una falta de atención visual (Acuerdo de Helsinki)”, afirma la doctora.

El 90% de la información que recibimos, y que nos permite, entre otras cosas conducir sin peligro, es visual. “No debemos distraernos ni desviar la vista de la carretera y es imprescindible detectar si existe o no algún problema de visión. Una mala visión a 120 km/hora multiplica hasta 10 el riesgo de tener un accidente de tráfico”, afirma la doctora Garabito.

Según esta experta, es muy importante realizar una revisión visual completa antes de coger cualquier vehículo. “La visión dinámica se ve obligada a adaptarse a un entorno rápidamente cambiante como consecuencia de la elevada velocidad. Si a esta particularidad añadimos la presencia de un problema visual no compensado las consecuencias pueden ser desastrosas”, subraya.

Casi un 26% de los españoles entre 18 y 30 años nunca se han hecho un examen visual. El Instituto Gerontológico, portal geriátrico destinado a la tercera edad, afirma que muchos conductores, con problemas de cálculo de distancias, pueden presentar trastornos visuales que pasan desapercibidos en un examen básico.

El 70% de los conductores tiene peor agudeza visual nocturna y el sentido de la profundidad es 7 veces menos eficaz por la noche que durante el día. La doctora Isabel Garabito indica que, además, también sabemos que la proporción de accidentes mortales crece notablemente durante la noche llegando en situaciones en que se carece



de iluminación a una proporción que multiplica por 4 la correspondiente a horas diurnas.

“La falta de visión acentúa otros problemas como la fatiga, el alcohol, el consumo de drogas, la velocidad, la falta de reflejos, las distracciones o las condiciones atmosféricas. Los paneles informativos de las carreteras en ocasiones durante su lectura obligan a abandonar la vista de la calzada durante tres o cuatro segundos lo que, a cierta velocidad, supone un recorrido de más de 100 metros y pueden suponer también motivo de distracción durante la conducción”, puntualiza la doctora.

La jefa de la Unidad de Oftalmología del Hospital Ruber Internacional, recomienda unos consejos que pueden ayudar a una conducción mejor, no sin antes realizar una correcta revisión oftalmológica.

Enfocar a lo lejos y comprobar el campo visual. Fijarnos en algo que esté a más de 6 metros y mantener la mirada durante un tiempo. Protegerte de los deslumbramientos (debido a las luces de otros vehículos o de la radiación solar). Durante el día se pueden usar gafas de sol con la fotoprotección adecuada y polarizadas y por la noche existen unas gafas especializadas en el caso de tener reflejos excesivos o patológicos. También es muy importante tener en cuenta que la pupila tarda en adaptarse cuando se entra o se sale de un túnel y eso puede hacernos no ver en un momento determinado. Usar las gafas o lentes de contacto para conseguir la mejor agudeza visual corregida. Mantener los cristales del coche limpios y limpiarlos con frecuencia durante los viajes largos.

“Especial precaución deben de tener aquellas personas operadas de catarata, glaucoma, cirugía refractiva, puesto que sus ojos tienen una mayor sensibilidad en el caso de

colisión. Lo más recomendable es elegir unas gafas muy resistentes para evitar lesiones oculares”, reconoce Isabel Garabito.

La oftalmóloga, aconseja disminuir las horas de conducción nocturna, así como la velocidad, ya que el campo visual se reduce hasta 75 grados a medida que se aumenta la velocidad

Estos consejos no eximen la importancia de acudir al oftalmólogo para descartar cualquier problema de visión.

“**Miopía**, el paciente ve mal de lejos; **hipermetropía**, provoca que los objetos cercanos se vean borrosos y con el tiempo la visión lejana también sea deficiente; **presbicia**, supone pérdida gradual de la capacidad de enfocar que suele ocurrir a partir de los 40 – 50 años; y/o **astigmatismo**, desenfoca tanto de lejos como de cerca, etc.”, enumera la doctora.

De acuerdo a la experta, existen otras enfermedades oculares que afectan a la visión, como puede ser la **catarata**, cuyos síntomas son visión borrosa, dificultad para ver de noche, sensibilidad a la luz, el **glaucoma** y **retina periférica alteraciones en la retina periférica** que también reducen campo visual, etc.

El nuevo permiso de conducir europeo tendrá como principal exigencia la agudeza visual y en concreto la agudeza visual de lejos, los campos visuales, la visión nocturna, la sensibilidad al deslumbramiento y al contraste.

Por todo ello, la doctora Garabito anima a una revisión oftalmológica anual que probablemente contribuirá a disminuir el riesgo de tener un accidente de tráfico

ESTILO

Aunque inspirado en el lenguaje estilístico de los coches de competición de los años 60, el Ferrari Daytona SP3 tiene formas muy modernas y originales. De hecho, la plasticidad del automóvil rememora los volúmenes evocadores de los Prototipos Deportivos, reinterpretándolos en clave contemporánea. No hace falta decir que un proyecto tan ambicioso requirió del director de diseño Flavio Manzoni y al equipo del Centro Stile de Ferrari, que guió las elecciones estilísticas basadas en una estrategia cuidadosamente ponderada.



EXTERIOR

El habitáculo con el parabrisas envolvente del Ferrari Daytona SP3 adquiere el aspecto de una cúpula engastada en una sensual escultura cuyos guardabarros, igualmente sinuosos, emergen con decisión. El equilibrio general se ve resaltado por el aspecto monolítico de los volúmenes que comunican la característica habilidad en la fabricación tan típica de la carrocería italiana. La sensación es la de estar frente a un objeto donde la fluidez de las masas se combina con superficies más incisivas para crear ese equilibrio estético que siempre ha caracterizado la historia de la Casa de Maranello.

Los guardabarros lisos de doble cresta hacen referencia a la plasticidad de otros Prototipos Deportivos Ferrari como el 512 S o el 312 P. La forma de los arcos de rueda connota efectivamente la geometría del lateral, donde el arco delantero resulta más estructurado y, no siguiendo exactamente al neumático, genera un fuerte vínculo entre rueda y caja, mientras que el trasero abraza la parte delantera de la rueda, corriendo hacia la cola, creando una forma musculosa y dinamizando la vista de tres cuartos.

Otro elemento clave es la puerta de apertura en ala que, gracias a la caja de aire integrada, canaliza el aire hacia los radiadores laterales. Su forma escultórica se caracteriza por un pronunciado hombro en el que se ha obtenido una entrada de aire que

está ópticamente ligada al corte vertical del parabrisas. La superficie de la puerta ayuda a gestionar el flujo de aire procedente del compartimento de las ruedas. Este tratamiento de superficie está relacionado con el de automóviles como el 512 S, que ayudó a crear los códigos estilísticos del Ferrari Daytona SP3.

“EL FRONTAL DEL FERRARI DAYTONA SP3 ESTÁ DOMINADO POR DOS PODEROSOS GUARDABARROS DIVIDIDOS EN UNA SECCIÓN EXTERNA Y OTRA INTERNA”

Los retrovisores están ubicados en una posición adelantada con respecto a las puertas, en otra clara referencia a los Prototipos Deportivos de los años 60. Este posicionamiento fue elegido para asegurar una mayor visibilidad y reducir el impacto en el flujo de aire dirigido a las tomas de aire de las puertas. Su forma y soporte se han perfeccionado mediante simulaciones CFD específicas para garantizar que el flujo de aire hacia las tomas de aire no se interrumpa.

Pero es la vista trasera en tres cuartos la que resulta más significativa, así como aquella desde la que se puede apreciar plenamente la gran originalidad del Ferrari Daytona SP3. La puerta parece un volumen facetado que genera un diedro en suave re-

lieve y, en conjunto con el poderoso guardabarros trasero, crea un corte lateral sin precedentes. La puerta extiende la superficie del paso de rueda delantero, creando un contrapeso a la musculatura de la parte trasera, produciendo un cambio en los volúmenes en el lateral y proporcionando al automóvil un efecto distintivo de cabina hacia adelante. Esta arquitectura, típica de los deportivos, es posible gracias al desplazamiento de los radiadores laterales.

El frontal del Ferrari Daytona SP3 está dominado por dos poderosos guardabarros divididos en una sección externa y otra interna. Este último se sumerge en un conducto de aire en el capó, aumentando la percepción volumétrica del guardabarros. La relación entre la masa percibida de la sección externa y la función aerodinámica de la interna resalta el vínculo entre técnica y estilo que distingue al automóvil.

El parachoques cuenta con una generosa parrilla central, enmarcada por dos pilares sobre los que destacan unas lamas horizontales delimitadas por el borde exterior del parachoques. Los faros se caracterizan por una tapa móvil que recuerda los típicos faros retráctiles de los superdeportivos antiguos, un tema de especial querencia en la tradición de Ferrari, y que le confiere al modelo de un aspecto agresivo y minimalista. Dos bumperetas, que hacen referencia a los movimientos aero-



dinámicos del 330 P4 y otros Prototipos Deportivos, emergen del perfil externo de los faros, aumentando la expresividad del frontal.

La parte posterior destaca la potencia volumétrica del guardabarros gracias al uso de un elemento de dos secciones y está adornada con un bolsillo aerodinámico que aumenta el efecto tridimensional. El compartimiento de pasajeros, compacto y

cónico, crea en la parte trasera, junto con los guardabarros, un respaldo poderoso en el que hay un elemento dorsal que muestra el V12 de aspiración natural al final, el corazón palpitante de este nuevo Ferrari 'Icona'.

Una serie de lamas horizontales completan la estructura trasera, donde el volumen monolítico ligero, radical y estructurado resultante le da al Ferrari Daytona SP3 un aspecto

futurista donde se incluyen elementos típicos del ADN de Ferrari. Las luces traseras consisten en una barra de luces horizontal dispuesta debajo del spoiler y oculta en la primera fila de lamas. El par de escapes se encajan en la parte superior del difusor en una posición central, contribuyendo a su aspecto agresivo y completando un esquema que tiende a agrandar ópticamente el automóvil.

INTERIORES

Incluso para el interior, el Ferrari Daytona SP3 se inspira en Ferraris como el 330 P3 / P4, el 312 P y el 350 Can-Am. A partir del chasis de altas prestaciones, se ha diseñado un entorno cuidadosamente refinado, logrando una comodidad y acabados dignos de un Gran Turismo moderno, incluso con un lenguaje minimalista. De los Prototipos Deportivos se ha mantenido la filosofía de ciertos códigos lingüísticos, donde el salpicadero, por ejemplo, es puro y funcional, aunque totalmente moderno. Las características alfombrillas ensilladas que servían de asientos y se aplicaban al bastidor de los Prototipos Deportivos se han transformado, obteniendo asientos modernos integrados en la carrocería en continuidad material con los montantes circundantes.

Algunos elementos externos, incluido el parabrisas, influyeron positivamente en la arquitectura interior. En vista lateral, el corte transversal del techo sobre la inserción del parabrisas define un plano vertical que divide el habitáculo en dos, separando la zona funcional de los asientos.

Esta arquitectura se presta a una doble caracterización, claramente deportiva pero muy elegante.

El interior del Ferrari Daytona SP3 tiene como objetivo garantizar tanto al conductor como al pasajero un entorno de conducción cómodo al basarse en las señales de estilo típicas de los coches de competición.

“LOS ASIENTOS ESTÁN INTEGRADOS EN EL CHASIS Y, POR LO TANTO, TIENEN EL DISEÑO ENVOLVENTE ERGONÓMICO TÍPICO DE LOS AUTOMÓVILES DE ALTO RENDIMIENTO, PERO TAMBIÉN EL TIPO DE DETALLE METICULOSO QUE LOS DISTINGUE”

La idea principal era ampliar la cabina visualmente creando una separación clara entre el área del tablero y los dos asientos. Estos últimos, de hecho, son parte de una continuidad de textura sin fisuras, su moldura se extiende hasta las puertas, reproduciendo la elegante funcionalidad típica de los prototipos deportivos. Esta misma extensión de la moldura también se puede ver en el área del umbral cuando las puertas están abiertas.

El tablero sigue la misma filosofía, donde la estructura del Ferrari Daytona SP3 implica que la moldura se extiende hasta las luces traseras, abrazando toda el área que conecta con el parabrisas. El tablero delgado y tenso parece casi flotar dentro de la tapicería. Su diseño se desarrolla en dos niveles, con una carcasa superior recortada, que tiene un aspecto limpio y escultural,

que se separa de la inferior con una clara línea divisoria de textura y funcionalidad. Todos los controles táctiles de la interfaz hombre-máquina (HMI) están agrupados debajo de esta línea.

Los asientos están integrados en el chasis y, por lo tanto, tienen el diseño envolvente ergonómico típico de los automóviles de alto rendimiento, pero también el tipo de detalle meticuloso que los distingue. La conexión de textura entre los asientos y la extensión del tema a las áreas recortadas adyacentes, así como ciertos efectos volumétricos, fueron posibles porque son fijos, mientras que los ajustes del conductor son atendidos por una caja de pedales ajustable. La clara separación entre el área técnica de la cabina y el área de los ocupantes también permitió que el volumen del asiento se extendiera hasta el piso. Incluso los reposacabezas hacen referencia a sus homólogos de competición, pero mientras que en estos últimos están integrados en asientos de una sola pieza, en el Ferrari Daytona SP3 son independientes. El asiento fijo y la arquitectura de la caja de pedales ajustable significaban que podían anclarse al revestimiento trasero, lo que también ayudaba a aligerar visualmente la cabina.





FERRARI DAYTONA SP3



“EL ASIENTO FIJO Y LA ARQUITECTURA DE LA CAJA DE PEDALES AJUSTABLE SIGNIFICABAN QUE PODÍAN ANCLARSE AL REVESTIMIENTO TRASERO, LO QUE TAMBIÉN AYUDABA A ALIGERAR VISUALMENTE LA CABINA”

El diseño del panel de la puerta contribuye al ensanchamiento visual del habitáculo. Algunas zonas ensilladas se han insertado en la estructura de fibra de carbono, donde la tapicería de cuero en el panel de la puerta a la altura de los hombros acentúa el efecto envolvente y refuerza el vínculo con los Prototipos Deportivos. En la parte inferior, sin embargo, la superficie actúa como una extensión del asiento. El túnel se caracteriza por un sable insertado bajo el remate de conexión entre los asientos, cuyos elementos funcionales están dispuestos en sus extremos. En su zona frontal se encuentra el portón reintroducido en la gama a partir del SF90 Stradale, pero en este caso la temática se interpreta en una versión en voladizo, casi suspendida respecto a los volúmenes perimetrales. La estructura termina en un pílón central de fibra de carbono que parece soportar todo el tablero.



LACIUDADELA
MARBELLA HOTELS

La Ciudadela Marbella, exclusivos hoteles boutique para vivir la esencia marbellí

La Ciudadela Marbella es una increíble experiencia de alojamiento de lujo en pleno casco histórico de Marbella. Un lugar en el que disfrutar de la auténtica esencia marbellí que convirtió a la ciudad en un destino imprescindible para la alta sociedad y las celebrities.

Tanto **Maison Ardois** como el **Hotel Santo Cristo** están **ubicados** en edificios singulares de Marbella y combinan la arquitectura señorial andaluza del s. XIX y principios del XX con una decoración moderna, sofisticada y sin ostentaciones, apostando por el diseño y el confort y de la más alta calidad.



Hotel Santo Cristo

El hotel se encuentra **ubicado** en un edificio de 1920 en uno de los rincones con más encanto del pueblo de Marbella: **la plaza del Santo Cristo de la Vera Cruz**. En el interior, el cuidado por los detalles, el mimo con el que se ha tratado cada elemento de mobiliario y decoración, contrasta con el espectacular patio central sobre el que se distribuyen las estancias inspirado en un funduq musulmán. Cada una de las 15 habitaciones se ha diseñado para que cada huésped sienta que se encuentra en su hogar. Materiales naturales como la madera, el esparto o el mimbre, aportan un toque rústico, cálido y acogedor a los espacios.

El hotel Santo Cristo completa la experiencia con **La Bouganvilla**, un restaurante donde la alta gastronomía revive la cocina de mercado, dando importancia al producto local, de kilómetro cero y de temporada, revisando el tradicional concepto de tapa andaluza, dotándola de una nueva dimensión. Asimismo, La Bouganvilla cuenta con una de las cartas de vinos más especiales y exclusivas de la ciudad.





Maison Ardois

Situado en la céntrica **Calle Ancha de Marbella**, el espectacular edificio, construido en 1929, está compuesto de 9 habitaciones decoradas con líneas limpias y modernas que convierten los espacios en un remanso de paz. Además, Maison Ardois cuenta con una **terraza panorámica** en la que poder disfrutar de un cóctel mientras se disfruta de una de las vistas más bonitas de la ciudad de Marbella.



La **carta gastronómica** puede saborearse en **Thaïssence**, un espectacular e innovador restaurante que propone un emocionante viaje gastronómico con un hilo conductor: el producto fresco de kilómetro cero. Así, el pueblo de Marbella y la provincia de Málaga se entremezclan con los sabores de la **cocina thai y peruana** en un baile de sabores y texturas que enamorará a cada comensal.

Saborea el imprescindible salmorejo La Ciudadela, el ceviche de atún o el entrecot de ternera premium, una impresionante fusión de sabores fruto de la imaginación del chef.

En Thaïssence cada detalle está cuidado al milímetro, desde los platos y su presentación, hasta el servicio en sala. Al igual que su excelente carta de vinos, con una exclusiva selección de caldos y champagnes que combina propuestas locales con las **mejores bodegas del mundo**.



MOTOR

Para darle al Ferrari Daytona SP3 el V12 más emocionante del mercado, Ferrari eligió el motor del 812 Competizione como punto de partida, pero lo reubicó en la posición media trasera para optimizar el diseño de admisión y escape, así como la eficiencia dinámica de fluidos. El resultado es que el motor F140HC es el motor de combustión interna más potente jamás construido por Ferrari y ofrece unos descomunales 840 CV de potencia y un sonido estimulante V12 típico de un Cavallino Rampante.

El motor tiene una V de 65 ° entre sus bancos de cilindros y conserva la capacidad de 6.5 litros de su predecesor, el F140HB, que deslumbra en el 812 Competizione del que hereda sus actualizaciones. Todos los desarrollos mejoran el rendimiento de un tren motriz que marca el nuevo punto de referencia dentro de su categoría gracias a su asombroso sonido, logrado a través de un trabajo específico en las líneas de admisión y escape, y la caja de cambios de 7 velocidades, que ahora es aún más rápida y emocionante que nunca gracias al desarrollo de estrategias específicas.

Las revoluciones máximas de 9.500 rpm y una curva de par que aumen-

ta rápidamente hasta alcanzar las revoluciones máximas dan a los ocupantes la sensación de potencia y aceleración sin límite. La reducción del peso fue un punto en el que se prestó especial atención junto con la inercia del motor mediante la adopción de bielas de titanio, que son un 40% más ligeras que el acero, y el uso de un material diferente para los pistones. Los nuevos pasadores de pistón tienen un tratamiento de Diamante en forma de Carbón o Diamond Like Carbon (DLC), que reduce el coeficiente de fricción para mejorar el rendimiento y el consumo de combustible. El cigüeñal se ha reequilibrado y ahora también es un 3% más ligero.

“SENSACIÓN DE POTENCIA Y ACELERACIÓN SIN LÍMITE”

La apertura y cierre de la válvula se realiza mediante seguidores de dedos deslizantes, derivados de F1 y desarrollados con el objetivo de reducir la masa y aprovechar perfiles de válvulas de mayor rendimiento. Los seguidores de dedos deslizantes también cuentan con recubrimiento DLC y su

función es transmitir la acción de la leva (nuevamente con recubrimiento DLC) a la válvula utilizando un empujador hidráulico como pivote para su movimiento.

El sistema de admisión se ha rediseñado radicalmente. El colector y el pleno ahora son más compactos para reducir la longitud total de los tractos y entregar potencia a altas revoluciones, mientras que la curva de par se optimiza a todas las velocidades del motor mediante un sistema de tractos de admisión de geometría variable. El sistema permite variar continuamente la longitud del conjunto del tracto de admisión, adaptándolo a los intervalos de encendido del motor para maximizar la carga dinámica en el cilindro. Un sistema hidráulico específico controla los actuadores y es gestionado por la ECU en un circuito cerrado, ajustando la posición de la longitud de los tractos de entrada en base a la carga del motor.

Combinado con perfiles de leva optimizados, el sistema de sincronización variable de válvulas crea un sistema sin precedentes de picos de presión de igual altura necesarios para obtener potencia a altas revoluciones



sin sacrificar ningún par a bajas y medias revoluciones. El resultado es una sensación de aceleración rápida y continua, que culmina en una potencia asombrosa a las máximas revoluciones.

Las estrategias de gestión del sistema de inyección directa de gasolina (GDI a 350 bar) han sido aún más desarrolladas, y ahora constan de dos bombas de gasolina, cuatro raíles con sensores de presión que informan al sistema de control de presión de circuito cerrado y a los inyectores electrónicos. La calibración del tiempo y la cantidad de combustible aportado en cada inyección, además de un aumento en la presión de inyección, han permitido reducir las emisiones contaminantes y la formación de partículas en un 30% (ciclo WLTC) en comparación con el 812 Superfast.

El sistema de encendido es monitoreado constantemente por la ECU (ION 3.1) con sistema de detección de iones que mide las corrientes ionizantes para controlar el tiempo de encendido. También tiene una función de chispa única y múltiple para cuando se requieren múltiples encendidos de la mezcla de aire y combus-

tible para una entrega de energía suave y limpia. La ECU también controla la combustión en la cámara para garantizar que el motor siempre esté funcionando en condiciones de máxima eficiencia termodinámica, gracias a una estrategia sofisticada que reconoce el octanaje del combustible en el tanque.

Se desarrolló una bomba de aceite de desplazamiento variable completamente nueva para permitir que la presión del aceite se controle continuamente en todo el ciclo de funcionamiento del motor. Una válvula solenoide, controlada por la ECU del motor en circuito cerrado, se utiliza para controlar el desplazamiento de la bomba en términos de flujo y presión, entregando solo la cantidad de aceite necesaria para garantizar el funcionamiento y la solidez del motor en cada punto de su funcionamiento

Es importante destacar que para reducir la fricción y mejorar el rendimiento mecánico, se está utilizando un aceite de motor menos viscoso que en el V12 anterior y toda la línea de barrido de aceite se ha hecho más permeable para que sea más eficiente.

ARQUITECTURA

Para garantizar que los conductores de Ferrari Daytona SP3 se sientan completamente en armonía con su automóvil, su ingeniería se basa en gran medida en la experiencia en ergonomía que Maranello ha atesorado en la Fórmula 1. El hecho de que los asientos estén integrados en el chasis significa que la posición de conducción es más baja y más reclinada que en los otros Ferrari de la gama. De hecho, la posición es muy similar a la de un monoplaza. Esto ayudó a reducir el peso y mantener la altura del automóvil en 1142 mm, lo que a su vez reduce la resistencia. La caja de pedales ajustable significa que cada conductor puede encontrar la posición más cómoda.

El volante del Ferrari Daytona SP3 presenta la misma interfaz hombre-máquina (HMI) que ya se ve en el SF90 Stradale, Ferrari Roma, SF90 Spider y 296 GTB, continuando con la filosofía de Ferrari de “manos en el volante, ojos en la carretera”. Los controles táctiles se traducen en que los conductores pueden controlar el 80% de las funciones del Ferrari Daytona SP3 sin mover las manos del volante, mientras que una pantalla HD curva de 16 “transmite instantáneamente toda la información relacionada con la conducción.

FERRARI DAYTONA SP3





Tanto el chasis como la carrocería del Ferrari Daytona SP3 están hechos completamente de materiales compuestos, una tecnología derivada directamente de la Fórmula 1 que ofrece una excelente relación peso y rigidez estructural. Para reducir el peso del automóvil al mínimo absoluto, bajar el centro de gravedad y garantizar una arquitectura compacta, varios componentes, como la estructura del asiento, se integraron en el chasis.

Se utilizaron compuestos de aeronáutica, incluida la fibra de carbono T800 para la bañera, que se colocó a mano para garantizar la cantidad correcta de fibra para cada área. La fibra de carbono T1000 se utilizó en las puertas y umbrales, y es esencial para la protección de la cabina, ya que sus características la hacen ideal para impactos laterales. El Kevlar® también se utilizó para las zonas más expuestas a impactos, gracias a sus características de resistencia. Las técnicas de curado en autoclave son similares a las de la Fórmula 1, y se realizan en dos fases, a 130 ° C y 150 ° C, con los componentes embolsados al vacío para eliminar cualquier defecto de laminación.

Un neumático específico ha sido desarrollado por Pirelli para el Ferrari Daytona SP3. El nuevo P Zero Corsa se optimizó para el rendimiento tanto en seco como en mojado, con un enfoque particular en la estabilidad del automóvil en situaciones de bajo agarre.

El nuevo Icona también está equipado con la última versión del SSC de Ferrari, 6.1, que, por primera vez en un V12 con motor central trasero, incluye el FDE (Ferrari Dynamic Enhancer) para aumentar el rendimiento en el paso de curva. Este sistema de control de dinámica lateral actúa sobre la presión de los frenos en las pinzas para controlar el ángulo de entrada del automóvil en la conducción al límite y se puede activar en los modos “Carrera” y “CT-Off” en el Manettino.

La adopción de una arquitectura central trasera y un chasis compuesto también optimizaron la distribución del peso entre los ejes, concentrando las masas alrededor del centro de gravedad. Estas opciones, en combinación con el trabajo realizado en el motor, ofrecen una relación peso/potencia récord y cifras de aceleración de 0-100 km/h y 0-200 km/h.

AERODINÁMICA

El objetivo con el Ferrari Daytona SP3 era introducir soluciones aerodinámicas que lo convertirían en el Ferrari con el nivel más alto de eficiencia aerodinámica pasiva de todos los tiempos. Esto requirió una cuidadosa atención a los detalles al diseñar las masas radiantes para una disipación de calor eficiente. Por lo tanto, la gestión de los flujos de aire caliente fue vital para definir un diseño que estuviera lo más integrado posible con

el concepto aerodinámico general.

El aumento en la potencia del motor del F140HC significó un aumento correspondiente en la potencia térmica que tenía que disiparse y, por lo tanto, un aumento en las masas radiantes para su refrigeración. Permitir las soluciones aerodinámicas necesarias en la parte delantera significaba concentrar el desarrollo en la eficiencia del enfriamiento, ante todo. Así, se trabajó en detalle en el diseño de la carcasa del ventilador, la abertura en la parte inferior de la carrocería para evacuar el aire caliente y el conducto de admisión, todos optimizados para evitar tener que aumentar el tamaño de los radiadores delanteros.

Se investigó en profundidad el diseño de los flancos que se beneficiaron del diseño de las masas radiantes para la caja de cambios y el aceite del motor desplazados hacia el centro del automóvil. Esta solución allanó el camino para la integración de canales laterales en las puertas, permitiendo que los conductos de admisión de los radiadores se desplazaran hacia adelante en el chasis. Como resultado, el alerón delantero crea una sección ideal para los conductos de admisión y captura aire fresco que también es muy eficiente en términos de enfriamiento de los radiadores.

El alto nivel de integración de las funciones aerodinámicas en el diseño se demuestra por la cubierta del



FERRARI DAYTONA SP3

motor, que cuenta con una estructura de columna central para canalizar el aire fresco hacia la entrada del motor y proporcionar salidas para ventilar el aire caliente del compartimento del motor. La entrada de aire del motor está en la base del diseño de la columna vertebral para acortar la distancia al filtro de aire y minimizar las pérdidas. Las ranuras longitudinales que separan la sección de la columna vertebral de la carrocería trasera de una sola pieza disipan el calor del motor y capturan aire fresco gracias a su interacción con las rejillas de ventilación ubicadas entre las lamas del parachoques trasero.

El diseño adoptado para la gestión térmica creó áreas que el equipo de aerodinámica podría aprovechar para maximizar la eficiencia general. Esto se logró centrándose en perfeccionar la integración entre volúmenes y superficies, y mediante la incorporación de nuevos conceptos en los bajos que funcionan en sinergia con la parte superior de la carrocería sin necesidad de recurrir a soluciones aerodinámicas activas.

La parte frontal del Ferrari Daytona SP3 es una combinación sorprendentemente armoniosa de forma y función. A ambos lados de la rejilla central del radiador hay entradas a los conductos de los frenos y a los canales que ventilan a través de las salidas a ambos lados del capó para crear un

“DEBAJO DE LOS FAROS HAY DOS MOVIMIENTOS AERODINÁMICOS QUE AUMENTAN LA CARGA AERODINÁMICA”

conducto soplado que contribuye a la generación de carga aerodinámica delantera. Debajo de los faros hay dos movimientos aerodinámicos que aumentan la carga aerodinámica. Las aletas apiladas verticalmente dentro de las esquinas del parachoques guían el flujo de aire hacia el paso de rueda, creando un arrastre que reduce la resistencia al realinear el flujo a lo largo de los flancos y contener la turbulencia generada por la estela de la rueda.

La geometría soplada de los parachoques delanteros no es el único elemento que gestiona el flujo sobre los flancos para reducir la resistencia. Los perfiles de los radios de las ruedas también contribuyen, junto con el diseño vertical del propio flanco. Los primeros aumentan la extracción de aire del pozo de la rueda y realinean la estela con el flujo a lo largo de los flancos. La amplia superficie de este último actúa como una tabla de barcaza para mantener la estela de la rueda delantera cerca de la superficie y reducir el tamaño transversal de la estela y, por lo tanto, el arrastre. El diseño de la tabla de barcazas también oculta un genuino canal aerodinámico del hueco de la rueda delantera

que se ventila por delante de la rueda trasera. Esta solución ayuda a extraer más rendimiento del asfalto en beneficio tanto de la carga aerodinámica como de la resistencia.

Los desarrollos en los bajos se diseñaron para mejorar el rendimiento de todo el piso, con la introducción de una serie de dispositivos dedicados a generar vorticidad localizada. Es importante destacar que reducir la altura de los bajos significó mover la succión máxima más cerca de la superficie de la carretera, lo que aumentó la eficiencia de los dispositivos que aprovechan el efecto suelo. Dos pares de perfiles curvos delante de las ruedas delanteras explotan su ángulo relativo con el flujo de aire para generar vórtices potentes pero estables que interactúan con los bajos y las ruedas delanteras para desarrollar la carga aerodinámica y reducir la resistencia.

Otros generadores de vórtice se optimizaron y colocaron para sellar virtualmente la parte inferior delantera. El generador de vórtice exterior está instalado justo en el borde del chasis en la apertura del paso de rueda interior y tiene el mismo efecto que una tabla de barcazas de Fórmula 1, donde la vorticidad creada protege la parte inferior de la carrocería del efecto de la estela de la rueda delantera, reduciendo así la interferencia con el flujo más eficiente creado por la sección central del suelo.

FERRARI DAYTONA SP3

El área de desarrollo más importante para la carga aerodinámica fue el alerón trasero. Para equilibrar correctamente la carga aerodinámica delantera y trasera, los ingenieros aprovecharon al máximo la oportunidad creada por la toma de aire del motor reposicionada y el nuevo diseño de la luz trasera. Estas dos soluciones significaron que el spoiler podría extenderse para ocupar todo el ancho del automóvil. Su superficie no solo se incrementó en ancho, sino que el labio también se alargó hacia la parte trasera, lo que ayudó a aumentar la carga aerodinámica sin penalizar la resistencia.

La solución más innovadora, así como una característica definitoria del automóvil, se encuentra en la parte trasera de los bajos: las chimeneas del piso están conectadas a dos lamina integradas en las aletas traseras mediante conductos verticales. La succión natural creada por la curvatura de las alas maximiza el flujo de aire a través de los conductos y crea una conexión fluido dinámica entre los flujos sobre los bajos y la parte superior de la carrocería. Esta característica aporta tres beneficios directos: en primer lugar, reduce el bloqueo de la parte inferior de la carrocería aumentando el flujo debajo de la parte delantera de la carrocería, aumentando la carga aerodinámica y desplazando el equilibrio aerodinámico hacia adelante para mejorar el giro. En segundo lugar, el aumento de la aceleración local del flujo creado por la geometría de las tomas en el suelo genera una succión muy fuerte que mejora la carga aerodinámica trasera. Por último, el spoiler trasero también se beneficia del flujo adicional procedente de las lamina del alerón trasero.

La última área de desarrollo fue aumentar el volumen de expansión del difusor, tanto en el plano vertical como en el horizontal, gracias a la instalación de los tubos de escape en una posición alta y central. El espacio que se liberó de forma centralizada podría así dedicarse a una solución similar a un doble difusor.

De hecho, el difusor permite la expansión del flujo en dos niveles distintos y le da una fuerte connotación a la parte trasera, creando una forma de puente que parece flotar en el volumen de la cola. El concepto aprovecha la alta energía del área central del flujo para canalizar eficientemente el aire tanto dentro como fuera de la estructura central del "puente". Esto significa que el flujo que pasa fuera del canal central energiza el interior, aumentando la eficiencia del difusor en su conjunto.

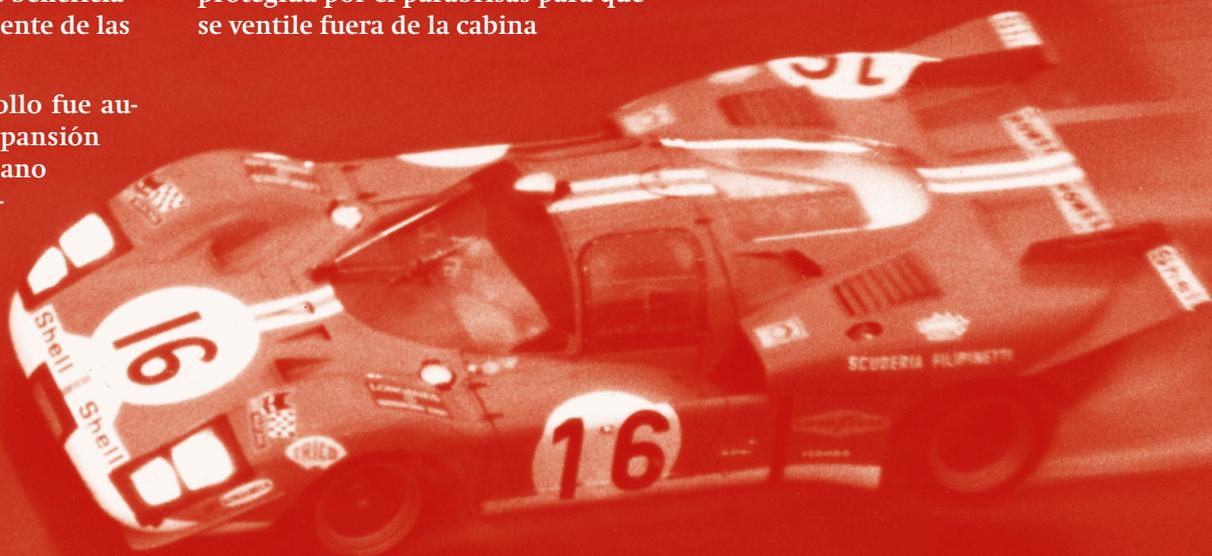
"EL FERRARI DAYTONA SP3 TIENE UN PARABRISAS ENVOLVENTE EN EL QUE EL VIDRIO SE EXTIENDE HASTA EL INICIO DEL TECHO RÍGIDO EXTRAÍBLE"

El Ferrari Daytona SP3 tiene un parabrisas envolvente en el que el vidrio se extiende hasta el inicio del techo rígido extraíble. Hay un soldador integrado en su sello superior para dirigir con precisión el flujo sobre el riel del cabezal cuando se conduce sin la capota rígida. El centro del área del aro de rodadura se sumerge para seguir la forma de los contrafuertes de la carrocería traseros y la cubierta del motor y, por lo tanto, minimiza la posibilidad de que la estela se desvíe hacia el riel del cabezal trasero y vuelva a caer en el área entre los asientos. El flujo de aire en la parte trasera de las ventanillas laterales es canalizado por la moldura trasera detrás de los reposacabezas hacia una ranura empotrada central protegida por el parabrisas para que se ventile fuera de la cabina

FERRARI ICONA

La serie Ferrari Icona se lanzó en 2018 con los Ferrari Monza SP1 y SP2, inspiradas en las barchettas de competición de la década de 1950 y que ayudaron a ganar a la marca su estatus legendario en el mundo del automovilismo con una serie de prestigiosas victorias. La serie Icona celebra la historia de Ferrari reinterpretando el estilo atemporal de los coches más emblemáticos de la marca con un efecto radicalmente moderno utilizando los materiales y las tecnologías más innovadores disponibles en la actualidad.

La idea de inspirarse en un momento particular de la historia, que se encuentra en el núcleo del concepto Icona, va mucho más allá de la mera reutilización de las señales de estilo del pasado. Más bien, el objetivo es destilar la esencia misma de una era y utilizarla como trampolín para crear nuevos conceptos que sean lo suficientemente únicos como para convertirse en iconos de las generaciones futuras. Todos los modelos Icona cuentan con soluciones exclusivas que no se ven en el resto de la gama y están dirigidos únicamente a los clientes más importantes y coleccionistas de Ferrari.



COMPANYIA INTERNACIONAL DEL BRILLANT



*Únic despatx d'Andorra especialitzat exclusivament
en venda de diamants i or d'inversió*



MANEL CASTILLO

Gemmòleg especialista en diamants. **Membre HRD** (consell sup del diamant) Amberes.

Col·legiat núm. 3136 Jorg

Tel.: 00 376 866 157 / 339 382 · email: macscib@gmail.com · Av. Doctor Mitjavila, 17 baixos. **Andorra la Vella**

24h
LE MANS

WEC 2021

Ferrari logra la victoria

en las clases GTE-Pro y GTE-Am

21 y 22 de Agosto 2021



La 89a edición de las 24 Horas de Le Mans, cuarta ronda del Campeonato del Mundo de Resistencia (FIA WEC 2021), estuvo dominada por los Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse en las dos categorías GT, la LMGTE Pro y LMGTE Am.



Club

www.ferrariclubespana.com



Alessandro Pier Guidi, James Calado y Côme Ledogar, al volante del Ferrari #51, ganaron con autoridad en la clase LMGTE Pro, mientras que Nicklas Nielsen, François Perrodo y Alessio Rovera, con el Ferrari #83, dominaron en la clase LMGTE Am.

En esta categoría el podio fue completado por el Ferrari 488 GTE #80 de Iron Lynx, conducido por los italianos Rino Mastronardi, Matteo Cressoni, y por el piloto de Ferrari Driver Academy, Callum Hott. La carrera comenzó a las 4 de la tarde del sábado, con un maestro de ceremonias excepcional, el presidente de Ferrari, John Elkann, responsable de dar la salida a la prueba.

Tras el triunfo en 2019, Alessandro Pier Guidi y James Calado lograron en esta ocasión una brillante victoria, trabajada excelentemente por los pilotos y desde el box, con una estrategia que les permitió

liderar la carrera durante la mayor parte de las 24 horas programadas.

Los dos pilotos, en esta ocasión, contaron con la ayuda de Côme Ledogar que, junto con Alessandro Pier Guidi, fueron los protagonistas recientemente en las 24 Horas de Spa-Francorchamps. Para el piloto francés, supone la primera victoria en Le Mans, mientras que, para los dos campeones del mundo de 2017, es la segunda.

Aunque Corvette lo intentó con el coche #63 en el que estaban Antonio García, Jordan Taylor y Nicky Catsburg, lo cierto es que el Ferrari 488 GTE #51 de AF Corse no dio en ningún momento muestras de flaqueza. Desde el equipo estadounidense fiaban sus últimas esperanzas en Antonio García, sin embargo, a falta de media hora para el final de la carrera, y después de haber completado su último paso por el pit lane, el

Ferrari se mantenía con más de 40 segundos de renta sobre el piloto español de Corvette, por lo que únicamente quedaba la opción de que un apagón de fiabilidad pudiera alejar de la victoria al Ferrari, algo que no sucedió.

El trio de Ferrari logró construir una ventaja decisiva gracias a una mejor interpretación de las fases de neutralización a lo largo de la prueba, y gracias a la excelente gestión de los neumáticos, en una carrera que comenzó con la dificultad del asfalto mojado por la lluvia.

En cambio, una vez más la mala suerte se cebó con el segundo coche de AF Corse, el pilotado por Miguel Molina, Daniel Serra y Sam Bird. El Ferrari #52 luchó desde el principio por las primeras posiciones, luchando con los Porsche en las primeras vueltas de la carrera, precisamente cuando las cosas estaban más difíciles por



culpa de la lluvia, y liderando la prueba durante varias fases hasta que fue superado por el coche compañero de equipo #51, que disponía de mayor ritmo, liderando ambos en formación hasta entrada la noche.

Pero hacia las seis de la mañana, el Ferrari #52 se vería obligado a entrar en boxes debido a un problema con la suspensión delantera izquierda, durante el turno de Miguel Molina después de 14 horas de carrera. Este problema les empezó a retrasar respecto a sus rivales, pero el Ferrari seguía en la lucha con la intención de recuperar posiciones, pero un pinchazo en Tertre Rouge durante el turno de Sam Bird cuando se cumplían un poco más de las 10:30 de la mañana, obligó al Ferrari a volver lentamente a boxes, con el neumático deshilachado destrozando con su rodar parte del frontal derecho del Ferrari.

Un rápido y excelente trabajo de reparación de los mecánicos, pudieron devolver el coche a pista, pero ya con 11 vueltas de desventaja que les situaba en la 5ª posición. Llegados a ese punto, el único objetivo sería llegar hasta la bandera a cuadros, que les permitiría sumar unos puntos muy importantes para el campeonato, en una carrera como Le Mans que ofrece doble puntuación con respecto al resto de las pruebas de la temporada.

Gracias a esto, Alessandro Pier Guidi y Calado con su victoria, ascendían hasta la primera posición de la tabla con 124 puntos, 12 más que Estre y Jani (Porsche), mientras que Daniel Serra y Miguel Molina sumaron 57. Para AF Corse era la cuarta victoria de las 24h de Le Mans en LMGTE Pro, después de las logradas en 2012, 2014 y 2019, mientras que, para Maranello, fue la victoria número 38 en las 24 Horas

de Le Mans, contando las 29 victorias de clase y 9 absolutas. Para el Ferrari 488 GTE, era la tercera victoria en la clásica francesa.

En cambio, para AF Corse, la victoria de esta edición representaba la primera lograda en la clase LMGTE Am, gracias a **Nicklas Nielsen, François Perrodo y Alessio Rovera**, al volante del Ferrari 488 GTE #83, que ofrecieron un excelente pilotaje repleto de claridad, frialdad y talento, a lo largo de las 24 horas. Esto confirmaba, como en otras carreras del WEC, que los actuales defensores del título de LMGTE Am, lucharían para reeditar su corona, ayudados esta temporada por la velocidad de Alessio Rovera, que debutaba en esta carrera.

En el tercer escalón del podio se situó el Ferrari 488 GTE de Iron Lynx #80 de **Rino Mastronardi y Matteo Cressoni** y el piloto de Ferrari Driver Academy, **Callum Irott**. Para el inglés, que también debutaba en esta carrera, fue una extraordinaria experiencia en la que pudo demostrar su velocidad, y así ganar confianza que solo la experiencia puede ofrecer.

Excelente cuarta posición para el trío del Ferrari 488 GTE #60, también de Iron Lynx, con los expertos **Paolo Ruberti y Raffaele Giammaria** junto a **Claudio Schiavoni** que, con este resultado, les permitió escalar varias posiciones en la clasificación.

Noveno puesto para el último Ferrari alineado por Iron Lynx, defendiendo los colores del team femenino de Iron Dames con el dorsal #85, con **Rahel Frey, Michelle Gattling y Sarah Bovy** que, también en esta edición, consiguieron cruzar la meta en la novena posición, no sin sufrir numerosos problemas de todo tipo a lo largo de la prueba, que les retrasarían en su ritmo, qué de haber ido todo bien, les hubieran permitido alcanzar, sin problemas, la cuarta posición final de su categoría.

La mala suerte, manifestada en forma de un problema en el eje de transmisión, apartó de la batalla por el podio al segundo Ferrari 488 de AF Corse, el #54 de **Giancarlo Fisichella** (en su duodécima participación), **Thomas Flohr y Francesco Castellacci**.





EL MOMENTO ES **AHORA**

Únete a la historia de éxito de la **franquicia líder** mundial del fitness

**+5.000 CLUBES
OPERATIVOS**

35 PAISES

**+5 MILLONES
DE SOCIOS**



EBITDA
hasta 65%

Datos reales basados
en los clubes operativos



Punto de equilibrio
operativo en 6 meses



Soporte y formación 360°



Retorno del capital
invertido de 2 a 3 años



60%

De nuestros franquiciados
tiene más de un club



24/7

Clubes siempre
abiertos

Contamos con la **última tecnología** en
nuestras instalaciones y con
app de entrenamiento propia



Si quieres conocer más sobre el modelo de negocio que nos ha
convertido en líderes mundiales del fitness, visita nuestra web

www.anytimefitness.es



Club

www.ferrariclubespana.com

CARAVANA FERRARI

M Á L A G A

El sábado 18 de septiembre, los malagueños disfrutaron de un verdadero espectáculo visual por las calles del centro de la ciudad. Algo más de una treintena de Ferrari participaron en una Caravana de vehículos, que comenzó sobre las 11:30h en la Plaza Manuel Azaña y recorrió las calles de Avenida de Andalucía, Alameda Principal, Paseo del Parque, Malagueta, Paseo Marítimo hasta los Baños del Carmen y volvió al Paseo Marítimo hasta llegar a Paseo de la Farola y entrar en Muelle Uno donde quedaron expuestos todos desde las 12:30h hasta las 18h.



Málaga

La iniciativa partió del propietario de una de las colecciones fenicias más importantes del mundo, Vicente Jiménez Ifergan, que conoció hace unos meses a Curro López, presidente de la Asociación La Lagunilla y juntos pensaron en hacer una acción impactante para la ciudad y que les reportara fondos para seguir ayudando a tanta gente necesitada.

El Ferrari Club España aceptó la invitación sin pensarlo y en poco tiempo consiguieron la inscripción de un importante número de socios que aportaron un donativo a la causa, y realizarían una acción potente con sus Ferrari, que llamaría la atención de los ciudadanos para que también participasen con sus donativos.

Unos días antes tuvo lugar un acto de presentación del evento, con la asistencia de Guillermo Aburto Uriarte, Gerente de Muelle Uno, Adrián Jiménez Millet, presidente de Ifergan Collection, Curro López, presidente de La Lagunilla, Enrique Ramallo, responsable de eventos del Ferrari Club España para Andalucía y Gema del Corral, concejala del distrito centro del Ayuntamiento de Málaga. El promotor del evento, Vicente Jiménez Ifergan no podría estar presente para esas fechas ya que se encontraba viajando desde hacía meses para realizar una serie documental sobre la Ruta Fenicia, pero mandó todo su apoyo y quiso expresar su deseo de que los malagueños disfrutasen de este evento y participasen con sus donaciones.

Una vez estacionados los vehículos en Muelle Uno, a partir de las 12:30h los malagueños pudieron disfrutar de los Ferrari expuestos, mientras los miembros del Club realizaban una visita al Museo Ifergan para conocer la colección fenicia y posteriormente disfrutaron de un almuerzo en el restaurante Marisquería Godoy. A las 18h el evento llegaría a su fin, con el regreso de los coches a sus distintos puntos de origen.





Club

www.ferrariclubespana.com



Málaga





Club

www.ferrariclubespana.com

JEREZ » *Historic Festival* «

LA ESCUDERÍA TARGA IBERIA ORGANIZÓ DURANTE EL FIN DE SEMANA DEL 23 Y 24 DE OCTUBRE EN EL CIRCUITO DE JEREZ-ÁNGEL NIETO, EL "JEREZ HISTORIC FESTIVAL", UN ESPECTACULAR EVENTO DE COMPETICIÓN DE DOS DÍAS DE DURACIÓN, DE INTENSA ACTIVIDAD EN PISTA CON LAS MEJORES UNIDADES DE COMPETICIÓN DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO MUNDIAL.



Un plantel de vehículos que permitió a los aficionados que se acercaron al Circuito de Jerez, disfrutar de numerosas carreras con vehículos de máximo nivel internacional, divididos en 7 categorías, encabezadas por los monoplazas de la Fórmula 1 de todas las épocas (desde su creación en 1950 hasta 1985), Sport-Prototipos, Turismos pre-66, Gran Turismos, Fórmula Júnior, etc. Fue un evento histórico de gran formato que regresó a Jerez tras una pausa de varios años. En 2013 y 2014, ya con Escudería Targa Iberia como promotora, la mayor parte de los campeonatos en liza hicieron escala en la pista jerezana, y en 2021 volvieron a recalar en el trazado andaluz para ofrecer a los amates del motor un espectáculo único y de nivel internacional.

Tras un viernes 22 de octubre destinado a diversas tandas de entrenamientos libres privados, a lo largo del sábado 23 de octubre se realizaron las sesiones de calificación de todas las categorías y al final de la jornada las primeras cuatro carreras. El domingo 24 de octubre fue un día cien por cien destinado a la competición, con la disputa de 8 carreras, y los socios del Ferrari Club España no quisieron perderse el evento, y acudieron al circuito con sus Ferrari para unirse al espectáculo.

Una vez estacionados nuestros Ferrari en el paddock del circuito, los socios tuvieron oportunidad de ver de cerca los boxes de los distintos equipos que tomaban parte en las distintas carreras, y acceder a las tribunas para disfrutar de la competición. Incluso tuvieron la oportunidad de acceder al mirador

en forma de platillo situado sobre la recta de la pista jerezana, para ver pasar por debajo los monoplazas de Fórmula 1 Histórica, con el bramido inconfundible de sus motores.

A la hora del almuerzo, los socios se reunieron para reponer fuerzas en el restaurante del circuito y disfrutar de un completo buffet libre, mientras de sonido de fondo se oían los motores de los vehículos de distintas disciplinas, que seguían disputando sus respectivas carreras.

Sin duda, una jornada inolvidable que permitió a nuestros socios volver a ver en la pista a algunas de las maquinas históricas más emblemáticas, que en su día fueron pilotadas por nombres de leyenda como Emerson Fittipaldi, Niki Lauda o Ayrton Senna, e incluso como Tazio Nuvolari, cuyos vehículos pudieron observar de cerca con todo detalle.





› *Historic Festival* ‹
JEREZ

Mucho más que cuatro estrellas.



Verano.



Y tú.



Charlas.



Música.



Risas.

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!





JEREZ

» *Historic Festival* «



Club

www.ferrariclubespana.com



EUROPEAN LE MANS SERIES 4H DE PORTIMÃO

TÍTULO PARA FERRARI, IRON LINX Y MIGUEL MOLINA,
MATTEO CRESSONI Y RINO MASTRONARDI



Fede García - Oficina de Prensa (FCE) - Fuente: Ferrari
© 2021 Ferrari Club España

Con la victoria obtenida en la última prueba de la temporada de las European Le Mans Series, las 4 Horas de Portimão, Miguel Molina, Matteo Cressoni y Rino Mastronardi, al volante del Ferrari 488 GTE Evo #80 del Team Iron Lynx, se coronaban Campeones de las Series, pero no eran los únicos aspirantes, porque había dos Ferrari más con opciones al título final de la temporada, el de AF Corse #88 conducido por François Perrodo, Emmanuel

Collard, Alessio Rovera y el 488 GTE #55 de Spirit of Race de Duncan Cameron, Matt Griffin y David Perel.

Al final de una carrera interrumpida por una bandera roja desplegada por un fuerte accidente que involucró a dos prototipos, el Ferrari de los nuevos campeones fue el autor de una brillante carrera de Miguel Molina, que supo repeler los ataques del Porsche de Felipe Laser durante los últimos giros. Para el piloto catalán

de Lloret de Mar, oficial de Ferrari Competizioni GT, es el primer título logrado de las ELMS después de haberlo acariciado en 2018 cuando pilotaba para JMW Motorsport.

Junto a Cressoni y Mastronardi, completó la temporada con tres victorias, dos segundos y un tercer puesto que le permitieron sumar 126 puntos. Detrás de ellos en la clasificación, automáticamente invitados para las próximas 24 Horas de Le Mans, el trío



del equipo Spirit of Race, Cameron, Griffin y Perel que, pese a la cuarta plaza lograda en Portimão, finalizaron la temporada en la segunda posición, adelantando al conjunto formado por François Perrodo, Emmanuel Collard, Alessio Rovera, al volante del Ferrari #88 de AF Corse.

Perrodo, Collard y Rovera vieron desaparecer todas sus opciones por un drive through y un stop&go impuesto por superar en numerosas ocasiones

los límites de la pista, que les hizo retroceder hasta la décima plaza bajo la bandera a cuadros. **Espléndido tercer puesto, al final de la carrera de cuatro horas, para el Ferrari #83 de las chicas de Iron Dames, Rahel Frey, Michelle Gattling y Sarah Boyv** que, a pesar de una carrera que se vio reducida en veinte minutos por el accidente antes mencionado, conquistaron el segundo podio de la temporada después del que lograron hace unos meses en Spa Francorchamps.

El resto de Ferrari participantes en la prueba portuguesa, completaron la carrera con excelentes resultados, como la sexta posición conseguida por el 488 GTE #66 de JMW Motorsport, pilotado por Sales, Fannin y Wei Fung Shaun, octava para el Ferrari #60 de Iron Lynx confiado a Schiavoni, Sernagiotto y Ruberti y novena para el segundo Ferrari de AF Corse, el #61 del trio Dezoteux, Ragues y Ledogar.



Club

www.ferrariclubespana.com



DESCUBRE

La Casa del Dragón

DE GAUDÍ



En 1892, un joven Antonio Gaudí viajó a León para construir su primera casa de vecinos. En menos de un año levantó un edificio único con el que soñarían ciudades de todo el mundo. Una fortaleza que esconde secretos, símbolos y leyendas asombrosas.

Vive la Experiencia Gaudí en León con el Museo Casa Botines.
Bienvenido a la Casa del Dragón.

Reserva tus entradas
casabotines.es



Plaza de San Marcelo 5 - 24002 León (Spain) • (+34) 987 353 247

MUSEO
CASA
BOTINES
• G A U D Í •



Club

www.ferrariclubespana.com







rafaelhoteles
by la pleta
★★★★★

Registro Turisme de Catalunya - HVA000751

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

rafaelhotelesbyLaPleta

lapleta

lapletahotel




**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



VISITA A XÁTIVA (29 al 31 de octubre 2021)

El viernes por la tarde llegaban los socios al Hotel Montsant de Xátiva, que sería el establecimiento en el que nos alojaríamos, y así disfrutar de su magnífica ubicación, rodeado de bosques y con una excelente panorámica de la ciudad y del Castillo de Xátiva. A las 19:30 horas, nos reunimos en la entrada del hotel para realizar una interesante ruta nocturna guiada por el entorno, en la que pudimos visitar la Ermita de Sant Feliu, así como las ruinas romanas y el acceso a una antigua nevera medieval, situada en el interior de una cueva. El guía que nos acompañó en todo momento, nos contó numerosas anécdotas y algunas leyendas de la ciudad.

El sábado por la mañana, y después del desayuno, pusimos en marcha los motores de nuestros "Cavallinos" y bajamos hasta Xátiva para hacer una visita guiada por

los lugares más emblemáticos de la ciudad, como el convento de Sant Doménec, donde visitamos la exposición de gigantes y cabezudos, la plaza del mercado o la Colegiata, y posteriormente desplazarnos hasta el Castillo situado en un espectacular enclave, desde el que se domina toda la ciudad.

Después de la visita y de tomarnos varias fotos de grupo para el recuerdo, volvimos a arrancar nuestros Ferrari, y escoltados por la policía municipal, hicimos un pequeño recorrido por Xátiva y más tarde poner rumbo a la localidad de Bocairent para comer en el Hotel Ferrero.

Finalizada la comida, a la que se unieron algunos socios más, nos hicimos una foto de grupo junto a nuestros coches, y más tarde

desplazarnos de nuevo al Hotel Montsant, donde aprovechamos la tarde libre para descansar, y visitar sus instalaciones. Por la noche, nos dirigimos a la Terrassa Sant Josep donde se nos sirvió un aperitivo y posteriormente la cena, con una preciosa vista del Castillo de fondo. Desafortunadamente empezó a llover, después del fantástico día que habíamos tenido, y tuvimos que cenar rápido para volver al Hotel.

Al día siguiente y después del desayuno, pusimos fin al evento, regresando cada uno de nosotros a nuestros respectivos puntos de origen, pero con las ganas de volver para repetir un evento similar.

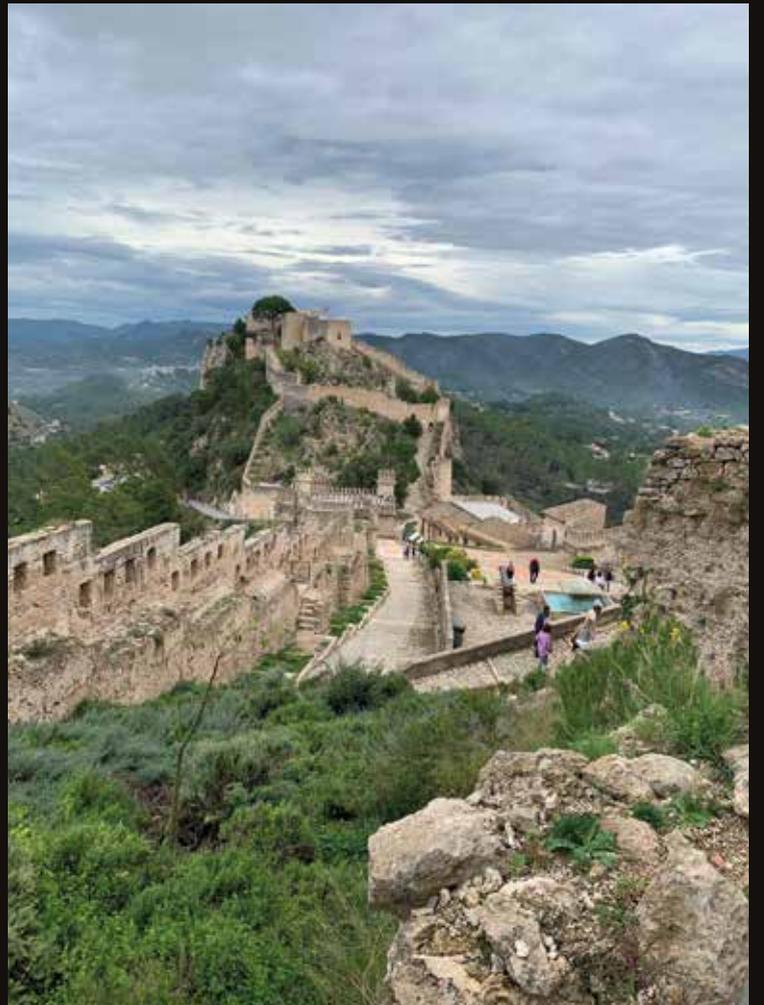


Texto: Fede García
Fotos: Francisco José Ríos, Santi Tormo y Josep Rodríguez





VISITA A XÁTIVA







Club

www.ferrariclubespana.com

Fede García - Oficina de Prensa (FCE) - Fotos: Ferrari
© 2021 Ferrari Club España

Ferrari Campeona del Mundo de Resistencia 2021

en LMGTE-Pro y LMGTE-Am



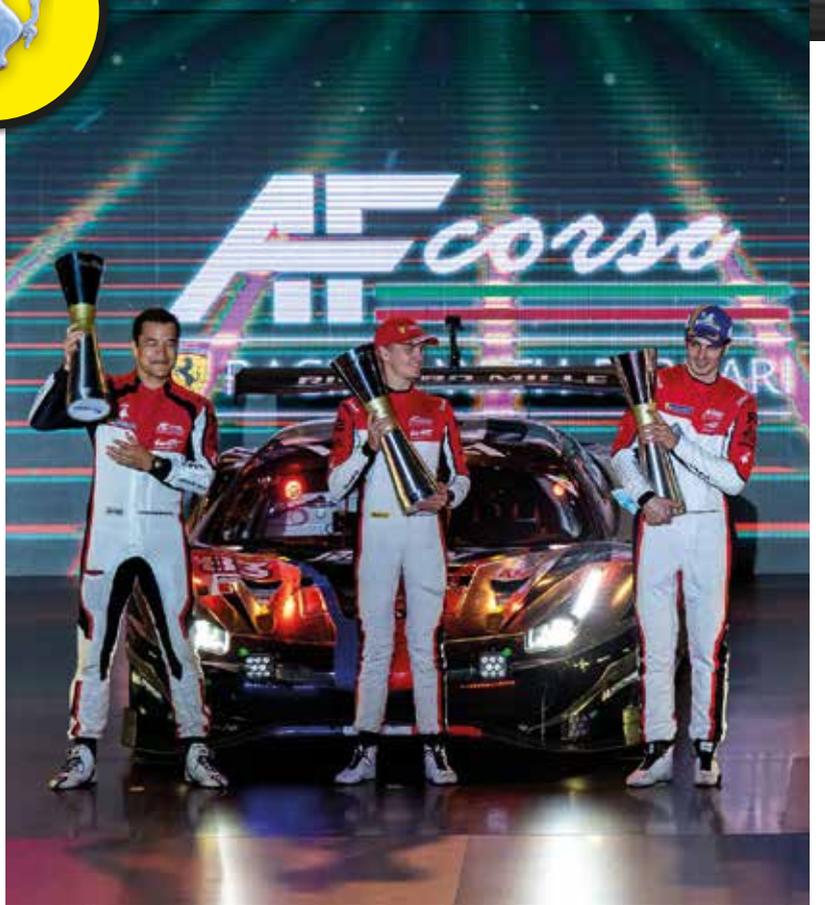
WEC: 8H DE BAHRAIN

Con la victoria en la clase LMGTE-Pro de Alessandro Pier Guidi y James Calado en las 8h de Bahrain, Ferrari se proclamaba Campeona del Mundo de Resistencia en el apartado de Constructores, y la pareja italo-británica del Ferrari 488 GTE Evo #51 de AF Corse, obtuvo el segundo Título Mundial de su carrera, tras el logrado en 2017.



WEC: 8H DE BAHRAIN





WEC: 8H DE BAHRAIN



Este resultado en la clase LMGTE-Pro, sin embargo, se mantuvo provisional durante unos días debido a la intención de Porsche de apelar el resultado, que les arrebató un título que ya veían en sus manos, después de que los integrantes de Ferrari llevaran una semana bastante quemados por el polémico “Balance of Performance” que les aplicaron a sus coches la semana anterior, con una pérdida de potencia de 25CV. Pero al final Porsche renunció a apelar y de este modo el resultado de la última prueba de la Temporada del WEC se convertía en definitivo.

En la clase LMGTE-Am, en cambio, lograban el segundo Título consecutivo de AF Corse y para el trio del Ferrari 488 GTE #83 compuesto por François Perrodo, Nicklas Nielsen y Alessio Rovera, este último incorporado al equipo este año.

LMGTE-Pro: El Ferrari 488 GTE Evo #51 de Alessandro Pier Guidi y James Calado cruzaba la meta en primera posición, por tercera vez esta temporada, después de las victorias logradas en las 8h de Portimão y las 24 Horas de Le Mans. El equipo planteó una carrera con una estrategia en la que tomó varios riesgos durante algunas etapas de la prueba, para poder afrontar la última parte de la carrera con neumáticos más frescos. Esta elección permitió al Ferrari, controlar el margen de sus rivales y ponerse en cabeza durante varias fases de la prueba. De todos modos, el momento clave que decidió el resultado, se produjo a poco más de diez minutos del final.

A Christensen, que tenía algún problema con los neumáticos en su Porsche

#92, le alcanzó el Ferrari #51, aunque parecía que podía controlarlo. Pero cuando Filipe Albuquerque, con su LMP2 fue a doblar a Christensen, a unos 10 minutos del final, hubo un momento de vacilación. El portugués frenó fuerte (los prototipos suelen hacerlo así por su mayor velocidad), y Christensen tuvo que hacer lo mismo, por lo que Pier Guidi se vio sorprendido y aunque frenaba fuerte, tocaba por detrás al Porsche provocándole un trompo que lo sacaba de la pista.

Pier Guidi redujo notablemente la velocidad para devolver la posición al piloto de Porsche, pero este entró en boxes para cargar combustible. En este punto, Pier Guidi ya no se vio obligado a ceder su posición y, una vuelta más tarde, entró también para realizar un rápido repostaje. De vuelta a la pista, el 488 GTE #51 se encontró al frente de la prueba con el Porsche en su estela. En las últimas vueltas Pier Guidi defendió el liderato y pasó bajo la bandera a cuadros en primera posición, ganando así el título de pilotos.

El segundo Ferrari de AF Corse, pilotado por Miguel Molina y Daniel Serra con el dorsal #52, completó la prueba en tercera posición, después de haber liderado también durante algunas vueltas en distintas fases de las ocho horas de Bahrain. Los dos pilotos fueron protagonistas de una dura batalla con el segundo Porsche, de la que salieron victoriosos. Con los puntos logrados por ellos a lo largo de la temporada, Ferrari lograba de nuevo el Título de Constructores, después de los obtenidos en 2012, 2013, 2014, 2016 y 2017.

LMGTE-Am: François Perrodo, Nicklas Nielsen y Alessio Rovera, al volante del

Ferrari 488 GTE Evo #83 de AF Corse, conseguían la victoria en las 8h de Bahrain y, con ella, el Trofeo de Resistencia FIA reservado a pilotos y equipos amateurs. El triunfo llegaría al final de una carrera completada con un pilotaje sin fisuras y mucha determinación, con instrucciones precisas desde el muro y con una estrategia que una vez más resultó ser la ganadora.

Para el francés es el tercer título que logra en esta categoría, tras el ganado en 2016 y 2020, mientras que para Nicklas Nielsen es el segundo consecutivo. Alessio Rovera, por su parte, celebraba su debut en el campeonato del mundo de la mejor forma posible en una temporada en la que siempre completó excelentes actuaciones, tanto que fue galardonado como piloto revelación del año. El trio de AF Corse, lograba su cuarta victoria de la temporada en Bahrain, tras las de Spa-Francorchamps, Monza y Le Mans.

En esta última prueba de la temporada del WEC, destacaron también otros Ferrari que competían en la clase LMGTE-Am. Cuarta posición para Lacorte, Sernagiotto y Fuoco con el 488 GTE #47 de Cetilar Racing, liderando la carrera durante muchísimas vueltas, por delante de Kimura, Jensen y Andrews con el Ferrari #57 de Kessel Racing. Sexto puesto para Schiavoni, Piccini y Andrews con el Ferrari #60 de Iron Lynx, que precedió a Flohr, Castellacci y Fisichella en la segunda unidad de AF Corse con el dorsal #54, mientras que la tripulación de las chicas de Iron Dames con el Ferrari #85 de Frey, Bovy y Legge terminó en la novena posición.

THE ALL NEW SUPERHAWK 55



- SALES
- CHARTER
- BROKERAGE
- CO-OWNERSHIP

+34 971 538 783

info@sunseeker-mallorca.es



THE STUNNING 65 SPORT YACHT





Club

www.ferrariclubespana.com



FINALES MUNDIALES FERRARI 2021

Durante la semana del 16 al 22 de noviembre, el Circuito de Mugello volvió a ser escenario de las Finales Mundiales Ferrari, en las que se puso fin a la Temporada de la Ferrari Challenge, en sus distintos campeonatos de Europa, América y Asia Pacífico, además de la puesta en escena de los monoplazas del Cavallino del departamento "F1 Clienti", los ejemplares radicales del "Programa XX", además de los Ferrari 488 GTE Evo de AF Corse Campeones del Mundo GT del WEC, y vencedores de las 24h de Le Mans 2021, con los Campeones del Mundo Alessandro Pier Guidi y James Calado, así como distintos vehículos GT, como el de los vencedores de la Temporada GT de las European Le Mans Series, con el Ferrari de IRON LINX de Miguel Molina a la cabeza, o el 488 GT3 del DTM que magistralmente pilotó a lo largo de toda la temporada el neozelandés, Liam Lawson.

Un fiesta para todos los fans del Cavallino Rampante, y para todos los amantes del motor que se acercaron a la pista toscana, en la que se expusieron en unas carpas gigantes instaladas por la organización, repletas de monoplazas de Fórmula 1

históricos, y de Sport Prototipos, de los que destacaban dos 330P4 y un 412P, protagonistas de los duelos legendarios de 1967 contra la casa Ford, además de una selecta muestra de Ferrari's Sport, Barchetta, Spider y GT de los años 50 y 60. Sin duda un auténtico placer para los sentidos de los Tifosi más acérrimos.

Algunos de nuestros Socios, habituales de este tipo de eventos, no quisieron perderse nada de lo que Ferrari había preparado en Mugello para sus seguidores, como la Final del Campeonato de la Ferrari Challenge Europe "Trofeo Pirelli", en la que se proclamó vencedora de la categoría Pro, la piloto danesa Michelle Gatting, que al volante de su Ferrari 488 Challenge Evo #83 con los colores de "IRON DAMES", se convertiría en la primera mujer en ganar el Título, mientras que en la clase "Amateur" del mismo Trofeo Pirelli, sería el madrileño Sergio Paulet el Campeón de la serie, con el Ferrari 488 Challenge Evo #63 del Team MST y Santogal Madrid, después de completar una temporada espectacular en la que venció en circuitos tan míticos como Monza, Nürburgring o Spa-Francorchamps.



Pero Mugello fue también el lugar escogido por Maranello para la presentación Mundial del segundo modelo de la Serie "ICONA", el Ferrari Daytona SP3, primero delante de los asistentes a la cena de gala celebrada el sábado, y con la puesta en pista el domingo, delante de todos los ferraristas, escoltado por los dos 330P4 y el 412P, de los que Flavio

Manzoni, actual director de diseño de Ferrari, se inspiró para dibujar las líneas maestras del nuevo Daytona, un biplaza espectacular impulsado por un motor V12 a 65° atmosférico, de 840CV.

El fin de Fiesta culminó con una foto de recuerdo en la que estuvieron presentes Piero Ferrari, hijo de Enzo Ferrari, John Elkann,

Presidente de Ferrari, Benedetto Vigna, Administrador Delegado de la Compañía, Antonello Coletta, responsable del área Competizioni GT y Andrea Bertolini, jefe de Probadores de Ferrari, junto a los pilotos de los equipos GT de AF Corse y IRON LINX, de AF Corse-Red Bull del DTM y de los participantes de la Ferrari Challenge.





HOTEL 5* LUJO

CASTILLO DE LA ZOREDA

SPA
RESTAURANTE
TERRAZA
EVENTOS

"Un lugar para soñar"

A sólo 4 km de Oviedo, se alza el Hotel Castillo del Bosque La Zoreda, un rincón mágico en pleno corazón de la maravillosa campiña asturiana.



Considerado uno de los mejores 25 hoteles de lujo en España, ocupa un emblemático palacete de principios del siglo XX, y en su Restaurante La Zoreda, se puede degustar una selección de los platos más reconocidos de la cocina tradicional.

INFORMACIÓN Y RESERVAS

+34 985 96 33 33

Castillo de la Zoreda S/N 33170 La Manjoya, Oviedo
www.castillozoreda.com

La cercanía a la capital del Principado, la buena comunicación con las autopistas y la excelencia de sus instalaciones, convierten el Castillo de la Zoreda en una elección perfecta para quienes buscan un servicio ★★★★★



Club

www.ferrariclubespana.com

MICHELLE GATTING

SCUDERIA NIKI - IRON LYNX



CHAMPION

FERRARI CHALLENGE EUROPE 2021
TROFEO PIRELLI



MICHELLE GATTING

Michelle Gattling hacía historia al convertirse en la primera mujer en ser campeona a nivel absoluto de la Ferrari Challenge Europe Trofeo Pirelli en el apartado Pro. La piloto de Iron Lynx comenzaba la última cita de la serie, en las Finali Mondiali de Ferrari en Mugello, con una ventaja de 29 puntos sobre su más inmediato rival. Una renta que sabía administrar durante una primera carrera muy compleja con varios Safety Car, conseguía llevar su Ferrari 488 Challenge Evo #83 hasta la meta en cuarta posición, resultado suficiente para asegurar el título y pasar a ser parte de la historia de la marca del Cavallino.

Michelle Gattling afirmaba tras completar la primera manga.

“Estoy rozando la luna con los dedos con el resultado de hoy. Somos los campeones. Estoy super satisfecha con el rendimiento del coche y del equipo durante toda la temporada. Por supuesto, me siento muy honrada de ser la primera mujer en ser campeona de la serie. Creo que este es un paso muy importante para las mujeres dentro del automovilismo. La carrera en sí fue un poco decepcionante debido a la cantidad de veces que el Safety Car estuvo en pista, pero era importante llevar el coche hasta la meta. En la última carrera del año vamos a correr sin presión”
, como así fue.



Deborah Mayer, líder del proyecto "Iron Dames" del equipo Iron Lynx, artífice del programa que ha llevado a Michelle a competir en el GTWC Europe, el Italian GT Endurance, la Michelin Le Mans Cup, las European Le Mans Series (ELMS), en las 24h de Le Mans y completar toda la temporada del WEC, afirmaba:

"Michelle ha conducido de manera impresionante y constante durante toda la temporada. Esta no es solo una gran victoria para Michelle y el proyecto 'Iron Dames', sino que también marca un hito importante para las mujeres en el automovilismo, ya que es la primera vez que una mujer gana este campeonato. 'Iron Dames' son mujeres impulsadas por un sueño y gran trabajo".



Club

www.ferrariclubespana.com





Club

www.ferrariclubespana.com

SERGIO PAULET

GANA LA FERRARI CHALLENGE EN LA CATEGORÍA AMATEUR



Quien se lo hubiera imaginado hace un año, cuando el piloto madrileño **Sergio Paulet**, disputaba la última prueba del Campeonato de España GT - CER en Motorland, con el Ferrari 488 Challenge Evo que recién estrenaba junto a **Jose Manuel de los Milagros**, y en la que ganaron las dos mangas, que a finales de 2021 lograría el **Título de la Ferrari Challenge Europe Trofeo Pirelli, en la modalidad Amateur**, después de disputar las dos mangas finales de la temporada en el circuito de Mugello, escenario elegido por Maranello para la celebración de sus Finales Mundiales 2021.

Y es que la de **Sergio Paulet**, es una de esas historias que suceden en contadas ocasiones, puesto que llegaba a la Ferrari Challenge sin prácticamente ninguna experiencia en competición, pero con una gran ilusión y un talento innato que le sirvió para subirse a lo más alto del podio en las dos primeras carreras disputadas en Monza y Red Bull Ring.





En la tercera prueba disputada en el circuito de Brno, Sergio se daba un baño de realidad, al salirse de la pista en su afán por remontar posiciones tras una mala salida. Por primera vez se marchaba de un circuito sin pasar por el podio, pero con una importante lección aprendida, y en Valencia y ante su afición, Sergio no pudo con el danés Brunsborg y se tuvo que conformar con una segunda posición a escasas centésimas de su rival. Eso sí, Paulet hizo disfrutar de lo lindo al público de Valencia con su pilotaje agresivo, que le premió dándole todo su apoyo.

En la quinta cita disputada en Nürburgring, otra vez bajo una intensa lluvia, Sergio regresaba a lo más alto del podio, después de haberse divertido de lo lindo con el trazado totalmente bañado por la lluvia. En la siguiente prueba en Spa, supo lo que es irse contra el muro por culpa del aquaplaning durante los entrenamientos libres. Después de su accidente, tanto él como su equipo se pondrían a prueba, porque el Ferrari 488 Challenge quedó bastante dañado.

Sus mecánicos trabajaron durante toda la noche para que Sergio pudiera salir en la clasificatoria, eso sí, con tan solo cuatro vueltas de rodadura y precisamente en uno de los trazados más difíciles, conocido con el apelativo de la "Catedral". Pero para sorpresa de todos, el piloto madrileño lograba

la tercera posición en la clasificatoria y horas más tarde en la final, se adjudicaba la victoria. Concluido el fin de semana en Spa, Sergio Paulet afirmaba que "Después de lo que habían hecho mis mecánicos, no podía defraudar al equipo".

"Después de lo que habían hecho mis mecánicos, no podía defraudar al equipo"

En la prueba final de Mugello, Paulet llegaba con una ventaja de 11 puntos sobre su principal rival en la pista, el danés Christian Brunsborg. Una renta que podía servirle para hacerse con el campeonato si lograba, en las dos mangas que se iban a disputar, al menos una segunda y una tercera posición. Sabedor de esta circunstancia Paulet sabía que iba a tener que mantener la cabeza fría, ya que su único objetivo era lograr el Título y de este modo convertirse en el **primer piloto de nuestro país que logra el Campeonato en la Ferrari Challenge Europe Trofeo Pirelli, en la modalidad Amateur.**

En la clasificatoria de la primera manga, Sergio conseguía la segunda posición, por detrás de su más directo rival. La carrera resultó ser muy

accidentada, con varias salidas de pista y numerosos Coches de Seguridad, en las que por fortuna no se vio involucrado, para cruzar la meta en segunda posición. La distancia con Christian Brunsborg se veía reducida pero el objetivo se había cumplido, ya que, si lograba un tercer puesto en la última manga, se proclamaría campeón.

Para ponerle las cosas aún más difíciles, el circuito de Mugello amaneció con una densa niebla que obligó a suspender la clasificatoria, con lo que Sergio partía en la segunda posición de la parrilla de salida de la carrera definitiva. Parrilla que se formó en función del resultado de la clasificatoria del día anterior.

Sergio pilotó con serenidad, pero un inesperado problema en una de las ruedas delanteras lastró su ritmo y le obligó a pilotar de una manera mucho más conservadora, más pendiente de los que venían por detrás. Paulet logró mantener la tercera posición en inferioridad de condiciones, pero una tercera plaza era suficiente. Y así fue, tercera posición final para **Sergio Paulet** que le otorgaba el campeonato. Aunque suene a tópico, los sueños a veces se cumplen, y Sergio se atrevió a soñar y lo consiguió, convirtiéndose el primer piloto español que gana la **Ferrari Challenge Europe Trofeo Pirelli AM.**

Cena de Navidad **Barcelona** (Port Aventura Ferrari Land)

A lo largo de la tarde del sábado los socios fuimos llegando al Hotel Port Aventura, lugar de reunión y hospedaje del fin de semana, en el que disfrutaríamos de la Cena de Gala de Navidad de los socios de Catalunya, y de las atracciones del parque temático de Ferrari Land.

Pasadas las nueve de la noche nos dirigimos a uno de los salones del Hotel, donde se nos sirvió un aperitivo, durante el cual pudimos saludar de nuevo a muchos socios que con los años ya se han convertido en nuestros amigos, que debido a numerosas

circunstancias hacía tiempo que no veíamos, compartiendo anécdotas y experiencias vividas a lo largo de los últimos meses, que por culpa de la pandemia no nos había sido posible compartir con ellos.

A continuación, ocupamos las mesas dispuestas a lo largo del salón, donde nos sirvieron la cena, que estuvo amenizada por el cantante Loren, al que más tarde se unió Érica Ferrándiz, esposa de uno de los socios, y juntos nos deleitaron con varios dúos, que hicieron las delicias de todos. Tras los postres se abrió el baile, en el que participamos todos,

en una fiesta que continuó hasta altas horas de la madrugada.

Al día siguiente, y después del desayuno en el Hotel, nos dirigimos hasta Ferrari Land para disfrutar de sus atracciones y para participar en una carrera virtual de Fórmula 1, con los socios corriendo en los simuladores que se encuentran en una sala de parque. La jornada de entretenimiento la completamos accediendo libremente a la mayoría de atracciones, hasta que a última hora de la tarde se ponía fin al evento, despidiéndonos de nuestros amigos y volver a nuestros respectivos puntos de origen.

Texto: Fede García
Fotos: Roger Bonada y Sergi Boneu

11 y 12 de diciembre de 2021



Club

www.ferrariclubespana.com





CENA DE NAVIDAD **BARCELONA**



RELÁJATE RODEADO DE LUJO EN EL CENTRO DE MADRID Y BARCELONA



CLARIS HOTEL & SPA 5* GL

c/ Pau Claris, 150
08009, Barcelona



HOTEL URBAN 5*GL

Carrera de San Jerónimo, 34
28014, Madrid

Descubre todos nuestros hoteles en derbyhotels.com

DERBY HOTELS
COLLECTION

BARCELONA MADRID
LONDON & PARIS



Club

www.ferrariclubespana.com

11 de diciembre de 2021



Comida de Navidad Andalucía

La Comida de Navidad del Ferrari Club España en Andalucía, se celebró el sábado 11 de diciembre, y al igual que en 2019 (en 2020 no pudo ser por culpa de la pandemia), el Ayuntamiento de Estepona puso a la venta tickets, para que los niños se pudieran subir de copilotos en los Ferrari y darles una vuelta por la población, y así recaudar fondos para la campaña "Ningún Niño sin Juguete".

Texto: Fede García

Fotografías: Jesús Calderón – (Marbella Photocars)

A las 10:30h de la mañana nos reunimos en el Restaurante Robin Hood Inn, de la Urbanización Benamara de Estepona, para salir en convoy dirección a la población y así nuestros socios, colaborarían con sus coches ofreciendo un bautismo Ferrari a numerosos niños de Estepona. En total se recaudaron más de 2000€, que se destinaron a la Asociación que organiza la Campaña "Ningún Niño sin Juguete", para que en navidad los niños menos afortunados también pudieran disfrutar de juguetes.

Finalizada la mañana, regresamos al Restaurante Robin Hood Inn donde se nos sirvió un magnífico menú, además de disfrutar de un excelente ambiente, amenizado con música en directo.

Queremos agradecer a los propietarios de los Ferrari, que estuvieron durante la mañana dando vueltas a los niños con sus coches, de forma totalmente desinteresada, con el único afán de colaborar para esta causa solidaria.



COMIDA DE NAVIDAD **ANDALUCÍA**





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



Editorial MIC

902 271 902

www.editorialmic.com





ASIA GARDENS
HOTEL & THAI SPA

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

www.asiagardens.es

ALICANTE, SPAIN

VALDEMARÍN NORTE

9 VILLAS

Cabellera de Berenice



685 200 900

COMERCIALIZA:
 **IV** PROPERTY

DURAN
JOYEROS

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

