

VERANO 2022

No.42

Ferrari

REVISTA OFICIAL DEL FERRARI CLUB ESPAÑA

Club



FERRARI SP48 UNICA



Cócteles de frutas - Terraza - Noches de verano



The Robin Hood Inn

PUB - RESTAURANTE - CHILLOUT
DE CASA A CASA / FROM HOME TO HOME
TODO HIGIENIZADO CON NUEVAS NORMAS COVID19

+34 951 27 22 88 URB. BENAMARA DOS HERMANAS, ESTEPONA
CTRA. CÁDIZ - MÁLAGA, KM 168
www.therobinhoodinn.es

DAIKIN
La tecnología que respiras

www.daikin.es



Desde aquí se ve

Desde aquí arriba se ve cómo llevas años cuidando de tu familia, y cómo te preocupas por su vida y su salud.

En Daikin queremos que respiren el mejor aire interior, porque un aire más limpio, te ayuda a mejorar tu salud, tu rendimiento día a día y te asegura una mayor calidad de vida.

Por eso, desde aquí vemos, cómo, con solo apretar un botón, puedes reducir la contaminación del aire de tu hogar gracias a la tecnología de filtrado y de tratado de aire de Daikin.

Algo esencial para tu familia, hoy y siempre.
Haz Daikin, la tecnología que respiras

R-32

A+++



INVERTER

SUMARIO



FERRARI CLUB

ES UNA PUBLICACIÓN EDITADA POR:
Ferrari Club España
Constancia 41, entreplanta
28002, Madrid

DIRECCIÓN EDITORIAL
ANA MARTÍNEZ

REDACCIÓN
FEDE GARCÍA
JOSÉ LUIS GRAÑA
SERGIO VALLEJO
GERARD OLIVARES
MARÍA JOSÉ PRIETO
LUIS TEJEDOR
ANNA BURGSTALLER
MIGUEL RENUNCIÓ

FOTOGRAFÍA
FERRARI
FEDE GARCÍA
FERRARI CLUB ESPAÑA
SERGIO CALLEJA
ANDREU ARTÉS
JOSEP RODRÍGUEZ
SERGI BONET
DANI GONZÁLEZ
ROGER BONADA
ABEL CASAL
LLUIS COMPANYY

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
EDITORIAL MIC

PUBLICIDAD
BENITA ESPADAS

MARKETING
FRANCISCO ROBLES

PRODUCCIÓN EDITORIAL
EDITORIAL MIC
D.L.: LE 494-2016
T.: 902 27 19 02



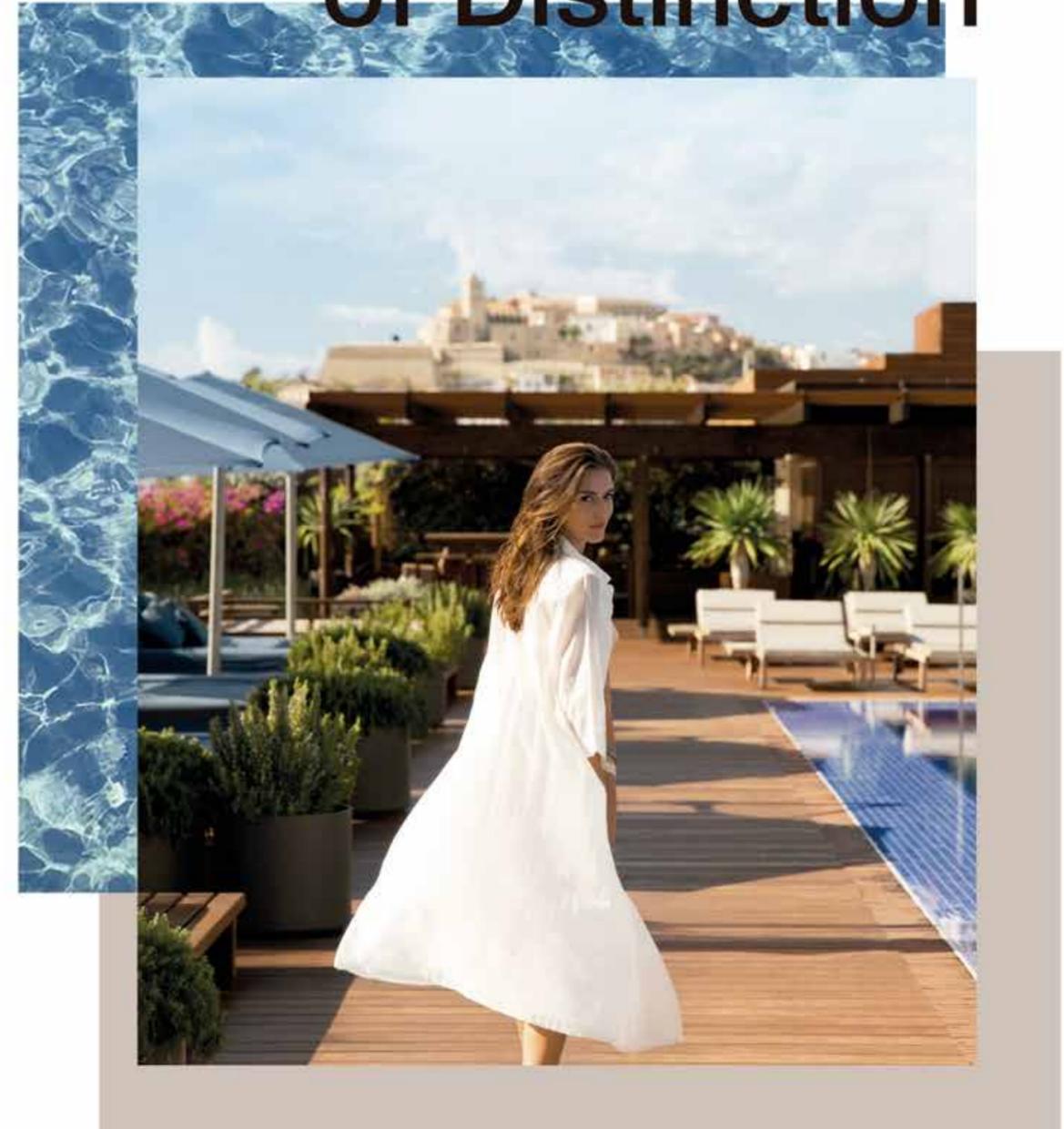
DESCARGA AQUÍ
TU REVISTA



PAG. 6	—	FERRARI 296 GTS	PAG. 48	—	TIENDA LOS ÁNGELES
PAG. 20	—	FERRARI SP48 UNICA	PAG. 52	—	MÁLAGA
PAG. 29	—	COMENTARIOS WEB	PAG. 60	—	CALCOTADA
PAG. 32	—	AZERBAIAN	PAG. 68	—	CANARIAS
PAG. 35	—	PREMIO	PAG. 68	—	MARBELLA
PAG. 40	—	MODA VERANO	PAG. 82	—	SANTOGAL
PAG. 44	—	MOTOR VALLEY	PAG. 88	—	ARAGÓN



The Art of Distinction



Ibiza
GranHotel

GrandLuxe

The unique 5* Grand Luxury
Experience in Ibiza

+34 971 806 806
ibizagranhotel.com



296 GTS

Definiendo el concepto
de emoción, a cielo abierto



El 296 GTS es la evolución más reciente del concepto berlinetta deportiva spider biplaza con motor central trasero de la Casa de Maranello. El 296 GTS se une al 296 GTB redefiniendo el concepto de diversión al volante al ofrecer emociones puras no solo en la búsqueda de las máximas prestaciones, sino también en su conducción diaria.

El automóvil utiliza el nuevo motor V6 turbo a 120 ° de 663 cv acoplado a un motor eléctrico capaz de entregar 122 kW (167 cv) adicionales que se presentó en el 296 GTB. Este es el primer 6 cilindros en un deportivo Spider de carretera con el logotipo del Cavallino Rampante. Sus 830 cv aseguran un rendimiento incomparable, mostrando un sonido innovador, emocionante y único, mejorado aún más por la posibilidad de disfrutarlo también a cielo abierto.

La elección del nombre del coche, que surge de los dos primeros dígitos de su cilindrada total (2.992 l) más su número de cilindros, y seguido de las siglas GTS (Gran Turismo Spider) hacen honor a la mejor tradición deportiva Ferrari, que busca subrayar la importancia que el nuevo V6 supone para la Casa de Maranello, tanto como verdadero corazón palpitante del 296 GTS como precursor de una nueva era que hunde sus raíces en los incomparables 75 años de historia de Ferrari.

El primer Ferrari equipado con un V6 (en aquella época en configuración de 65° y con una cilindrada total de 1.500 cm³) data de 1957 y es el monoplaza Dino 156 F2. Al año siguiente, se presentaron en algunos Sport Prototype con motor delantero otros dos V6 de mayor cilindrada, el 196 S y el 296 S, así como el monoplaza de Fórmula 1 246 F1 que en 1958 llevó a Mike Hawthorn a la victoria en el Campeonato de Pilotos, título del Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

El sistema eléctrico plug-in (PHEV) del 296 GTS garantiza una usabilidad extraordinaria, una respuesta inmediata al pedal y 25 km de autonomía full-eléctric. La compacidad del automóvil y la introducción de innovadores sistemas de control dinámico, así como una aerodinámica refinada en todas sus partes, permiten que el conductor sienta inmediatamente la agilidad y rápida respuesta a sus mandos. El diseño deportivo y sinuoso, junto con sus dimensiones compactas, subrayan visualmente la gran modernidad del 296 GTS, que encuentra referencias válidas en coches como el 250 LM de 1963, combinación perfecta de pureza y funcionalidad.

El techo retráctil rígido (RHT o retractible hard top) garantiza un gran confort a bordo. Con el techo recogido dibuja unas líneas deportivas y estilizadas, mientras que con el techo cerrado la silueta se mantiene muy fiel a la del 296 GTB. La ágil solución tarda 14 segundos en abrir o cerrar, incluso pudiéndose accionar en marcha hasta los 45 km/h. Habiendo colocado la línea de separación entre la carrocería y el RHT sobre el pilar B, el techo plegable se divide en dos partes alojadas sobre la parte delantera del motor, salvaguardando las características de disipación de calor y el equilibrio del diseño. De hecho, fue posible incorporar un panel de vidrio en la parte trasera del compartimento del motor que descubre el nuevo V6, una verdadera joya tecnológica de este automóvil. Con el techo plegado, el habitáculo y la parte trasera están separados por una luneta trasera de cristal regulable eléctricamente en altura que garantiza un confort óptimo cuando el techo está abierto incluso a altas velocidades.

MOTOR

Por primera vez un Ferrari Spider de serie, el 296 GTS incorpora una arquitectura con un motor turbo de 6 cilindros dispuesto en

un ángulo de 120°, y acoplado a un motor eléctrico enchufable. El Ferrari V6, presentado por primera vez en 2021 en el 296 GTB, prevé el alojamiento de los turbocompresores dentro de la 'V'. Esto, además de traducirse en importantes beneficios en términos de compacidad, centro de gravedad más bajo y reducción de masas, permite alcanzar niveles de potencia muy elevados. De hecho, el Ferrari V6 establece el récord absoluto para un automóvil de serie en términos de potencia específica con 221 cv por litro.

La integración con el motor eléctrico en la parte trasera eleva la potencia máxima del 296 GTS a 830 CV, situándose en lo más alto de la categoría de berlinetas spider deportivas de tracción trasera. El sistema híbrido del coche mejora no solo su usabilidad en la conducción diaria (permitiéndole circular durante 25 km en modo totalmente eléctrico), sino también la experiencia de conducción que garantiza, gracias a la respuesta inmediata y constante del pedal del acelerador en cualquier velocidad.

El tren motriz está compuesto por un motor de combustión interna V6 turbo que proporciona par y potencia a las ruedas traseras gracias a la caja de cambios DCT de 8 velocidades con Ediff, junto con la unidad eléctrica MGU-K colocada entre el motor y caja de cambios, alineada con el motor térmico. El embrague, ubicado entre motor térmico y el eléctrico, gestiona el desacoplamiento de ambos elementos en condiciones de funcionamiento eléctrico. La batería de alto voltaje y el inversor que alimenta los motores eléctricos completan la cadena cinemática del coche.

MOTOR DE COMBUSTIÓN

Gracias a sus 663 CV y 221 CV/l, el motor de combustión V6 del 296 GTS marca un nuevo récord de potencia específica para un spider de carretera de serie. Para lograr este resultado, fue fundamental la introducción de la configuración 'V' a 120° con combustión igualmente espaciada, así como el posicionamiento de los turbos dentro de la 'V', lo que aumenta la compacidad del conjunto y distribuye de manera óptima las masas.

La arquitectura favorece una combustión ideal permitiendo la mejor integración de los componentes. Como ejemplo, los conductos de admisión y los soportes del motor están integrados en los lados de admisión de la culata. También el motor es así más compacto y ligero, dada la eliminación de pulmones y soportes adicionales, y la dinámica de fluidos interna se beneficia de la reducción de volumen aumentando la eficiencia de succión. La arquitectura a 120°, más desequilibrada horizontalmente que una 'V' de 90°, permite instalar los turbos en una posición central, reduciendo significativamente el volumen y recorrido del aire, maximizando a la vez la permeabilidad y eficiencia de las líneas de admisión y descarga. Para obtener esta potencia específica, se elevó la presión en la

F.MAG



El 296 GTS también está disponible en la versión Assetto Fiorano para aquellos que deseen aumentar aún más sus prestaciones, especialmente en pista, gracias a la reducción de peso y las modificaciones aerodinámicas.



cámara de combustión. Este aumento implicó la necesidad de desarrollos termofluidos dinámicos y estructurales que no afectaran al peso y la fiabilidad del motor. El know-how de Ferrari en la producción de aleaciones ligeras, dimensionamiento y componentes, se ha volcado en el desarrollo del conjunto del motor y las culatas de aluminio, ambos diseñados específicamente para la arquitectura V6.

Una cadena de distribución transmite el movimiento desde el cigüeñal al grupo de bombas (agua y aceite) siendo el tren de válvulas controlado por una transmisión y una cadena específica por bancada. Este grupo incluye una cadena principal para el control primario con su tensor hidráulico, dos cadenas de casquillos con relativo tensor hidráulico y diferentes calibraciones entre la bancada derecha e izquierda, así como una cadena específica para el control del grupo de la bomba de aceite. El varillaje de distribución, equipado con piezas de rodillos con taqué hidráulico, tiene perfiles específicos del tren de válvulas de admisión y escape.

El motor incorpora las últimas novedades de Ferrari en cuanto a cámara de combustión, con un inyector y bujías centrales a 350 bares que mejoran la mezcla en cámara, el rendimiento y el nivel de emisiones. Los conductos de admisión y escape han sido rediseñados y adaptados para maximizar la eficiencia volumétrica y así garantizar una alta turbulencia en la cámara.

La introducción del motor V6 implicó un rediseño completo de los turbocompresores IHI. La adopción de aleaciones de mayor rendimiento ha revertido en un aumento de su velocidad máxima de rotación, ahora a 180.000 rpm, con el consiguiente incremento de rendimiento y eficiencia, con un aumento del impulso del 24 %. Los turbos, simétricos y contrarrotantes, explotan una arquitectura monoscroll donde 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 elevada potencia específica. El beneficio asociado a la reducción de las masas giratorias (la inercia del conjunto rotor es aproximadamente un 11% inferior a la del Ferrari V8 de 3,9 l) ha permitido minimizar el tiempo de sobrealimentación, para una entrega de potencia instantánea.

El cigüeñal es de acero nitrurado. Para garantizar que sus pines 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 resistencia a altas cargas), procesamiento mecánico y balanceo. El orden de explosión (1-6-3-4-2-5) surge de la geometría del cigüeñal, con un nivel de equilibrio, que prevé el 100% de las masas giratorias y el 25% de las alternas, lo que se traduce en una reducción de las cargas sobre

los cojinetes sin aumentar el peso del motor. La bomba de suministro de aceite de desplazamiento variable ajusta continuamente la presión del aceite en todo el rango operativo del motor. Gracias a una válvula solenoide controlada por la unidad de control, el desplazamiento varía según las r.p.m y la carga, asegurando el flujo exclusivamente del aceite necesario y maximizando el ahorro de energía asociado con el accionamiento de la bomba. Para minimizar las pérdidas por salpicaduras, se ha potenciado el sistema de drenaje con seis rotores de recuperación. Tres son para los compartimentos del cigüeñal, uno para el compartimento de distribución y dos para las culatas.

El pulmón de admisión en los motores Ferrari suele estar en el centro de la 'V'. Sin embargo, el V6 cambia el paradigma, al quedar sus colectores ubicados en el costado de la cabeza y estar delimitados por una tapa que sostiene 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 la desintonización fluidodinámica, además de reducir el time-to-boost o tiempo de empuje debido al menor volumen de la línea de alta presión.

Esta arquitectura se tradujo en el desarrollo de una línea de escape más lineal, ubicada en la parte superior del compartimento del motor. La forma del escape aumenta la permeabilidad de los gases salientes y contribuye significativamente al rendimiento. Los colectores de escape y el catalizador están hechos en Inconel®, una aleación de acero al níquel que aligera el escape y lo hace más resistente a las altas temperaturas.

El motor V6 tiene un sonido innovador y único, que combina armónicamente dos características que suelen ser contrarias, como son la intensidad del turbo y la armonía de las notas de alta frecuencia del V12 atmosférico. El timbre del sonido interno presenta las órdenes de motor 'puras' del V12 desde las bajas revoluciones, que dan agudos de alta frecuencia. A esto se suma una contribución de las tomas de aire a altas revoluciones que añade profundidad a una intensidad ya muy progresiva. El sonido de este Ferrari acompaña la actuación del coche con una sensación sin precedentes, incluso con el techo recogido. Esto supone una nueva página en la historia de las berlinettas de Maranello.

Incluso en el exterior, se destaca el tono alto fácilmente reconocible del motor, progenitor de la familia F163, que se ganó el apodo de "piccolo V12" durante su desarrollo. La arquitectura en 'V' de 120 ° garantiza una combustión uniforme a lo largo del ciclo, mientras que la estructura de los colectores de escape a juego en combinación con la línea de cola única, amplifica las ondas de presión. Estas características son la base de la pureza que entrega, ampliada

por un limitador que roza las 8500 rpm. Sin olvidar la contribución del sistema patentado hot pipe o de tubo caliente, completamente rediseñado para el 296 GTS, comparado con el del 296 GTB, para mejorar el sonido del motor tanto con el techo abierto o cerrado, y que recoge el sonido antes de los sistemas de postratamiento tralsadándolo al habitáculo, aumentando las sensaciones del conductor.

En el 296 GTS, el rediseño del compartimiento del motor para integrar el techo retráctil permitió mantener la misma riqueza de tonos e intensidad con el techo cerrado que en el 296 GTB, donde el sistema de resonancia de escape ("tubo caliente o hot pipe") fue optimizado para seguir las diferentes geometrías del habitáculo. Sin embargo, con el techo abierto, la experiencia de conducción eleva aún más el nivel, traduciéndose en una conexión directa entre el habitáculo de pasajeros y los sonidos expresados por la línea de escape de cola única.

MOTOR ELÉCTRICO

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

Además del V6 turbo y la caja de cambios DCT de 8 velocidades ya vista en los SF90 Stradale, Ferrari Roma, Ferrari Portofino M, SF90 Spider y 296 GTB, la arquitectura del tren motriz está compuesta en primer lugar por la unidad eléctrica MGU-K alineada con el motor térmico y posicionada entre motor y caja de cambios. A ella le sigue el actuador TMA para desacoplar máquina eléctrica y motor térmico, junto con la batería de alto voltaje con una capacidad de 7,45 kWh. Finalmente, el conjunto incluye 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 compacidad y estructura permitieron el acortamiento axial del tren motriz, lo que finalmente contribuyó en la reducción de la distancia entre ejes del 296 GTS. La unidad eléctrica 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 de la MGU-K le permite alcanzar un par máximo de 315 Nm, un 20% más que en aplicaciones anteriores. El actuador de desacoplamiento TMA (Transition Manager Actuador) permite transiciones estáticas

y dinámicas muy rápidas de marchas eléctricas a híbridas/térmicas y viceversa, asegurando la continuidad y la progresión del par. Su software de control, desarrollado íntegramente por Ferrari, interactúa con los del DCT, motor e inverter 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 global en la longitud del tren motriz de solo 54,3 mm. Su arquitectura se compone de un embrague seco de tres placas, un módulo de control de embrague en línea con la línea de transmisión equipado con palancas de gestión de embrague y unidades de control.

Gracias a un innovador diseño basado en soldadura láser, la batería de alto voltaje ubicada detrás de los asientos en el suelo del automóvil tiene una capacidad de 7,45 kWh con una relación potencia-peso competitiva. Para minimizar volumen y peso, el sistema de refrigeración, compresión de celdas y fijaciones están integrados en un único componente. Los módulos contienen 80 celdas conectadas entre sí en serie. Cada Controlador Supervisor de celda (Cell Supervisor Controller) se instala directamente en los módulos, para maximizar la reducción de volumen y peso.

El inverter del 296 GTS está basado en dos módulos paralelos de silicón cuyo modo de entrega de potencia ha sido optimizado para obtener el aumento de par del 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 GTS irrumpe en el segmento de las berlinettas deportivas con opciones aerodinámicas radicales e innovadoras. El turbocompresor en la '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 compartimiento motor y los componentes eléctricos. La discontinuidad también destaca por el cambio de un paradigma de aerodinámica activa de Ferrari consolidado desde el 458 Speciale. Así en el 296 GTS el uso de un dispositivo activo no tiene como objetivo gestionar la resistencia, sino generar carga adicional. El spoiler trasero activo del 296 GTS, inspirado en el de LaFerrari, genera una gran carga trasera cuando es necesario, equivalente a un máximo de 360 kg a 250 km/h en la configuración High Downforce y en la versión Assetto Fiorano.

Las soluciones empleadas se basan en una perfecta optimización de los volúmenes que ha permitido llegar a un diseño limpio y elegante, cuyos elementos prestacionales se mezclan con las líneas

F.MAG



de estilo, realizando la combinación de técnica y estética típica de cada Ferrari. La aerodinámica del 296 GTS le permite expresar más carga vertical que las aplicaciones anteriores en la configuración LD (Low Drag), con 100 kg más adicionales gracias al alerón activo HD (High Downforce).

El motor y la caja de cambios se enfrían mediante dos radiadores instalados delante de las ruedas anteriores, junto con los condensadores que enfrían la batería de alto voltaje. La evacuación de aire caliente por los bajos evita la contaminación térmica con el flujo de refrigeración 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 debajo de 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 términos de compacidad y peso.

En el vano motor conviven componentes del motor térmico que alcanzan temperaturas superiores a los 900 °C, elementos eléctricos y electrónicos sometidos a límites más estrictos, que requirieron un rediseño del turbo y la línea de escape.

La refrigeración del sistema de frenos se desarrolla en torno a la pinza 'Aero' con entrada de aire integrada presentada por primera vez en el SF90 Stradale. Este elemento precisa de un conducto que canaliza el aire desde el paragolpes delantero hasta el hueco de la rueda, que en el 296 GTS se ha integrado en el diseño del faro. De hecho, debajo de los grupos ópticos DRL hay una abertura que conecta el paragolpes con el paso de rueda a través de un conducto paralelo al puntal del bastidor.

La utilización del paragolpes para la generación de carga aerodinámica se ha traducido en un diseño extremo que incrementa la capacidad de refrigeración de la parte inferior del coche, evitando la adopción de mecanismos aerodinámicos activos en la parte delantera. El elemento más característico del frontal es la llamada bandeja de té, con una disposición lateral de las masas radiantes que deja libre un volumen central en el paragolpes delantero en el que se integra este elemento. El dispositivo se basa en un concepto típico de los coches de competición, donde la superficie trasera del paragolpes 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, cerca de los cuales el flujo de aire se envuelve, creando un vórtice coherente y enérgico dirigido hacia la parte inferior del cuerpo. 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 vista frontal, se puede ver que el volumen lateral del paragolpes se pliega hacia adentro, enrollándose sobre el divisor. Este hueco así creado, canaliza el flujo y maximiza su caudal hacia los bajos del vehículo. El elemento se completa con una mampara que genera una recompresión local capaz de incrementar la carga vertical y aumentar la extracción de aire caliente de los radiadores. Todavía en el lado del paragolpes, el soplado lateral conduce el aire al compartimiento de la rueda, haciéndolo pasar a través de una abertura en el arco de la rueda. La sección de salida está calibrada para contener la expansión transversal de la estela.

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

La adopción de la pinza 'Aero' permitió eliminar el conducto de ventilación ubicado debajo de los brazos de suspensión, para aumentar el rendimiento del difusor delantero. El espacio liberado se aprovechó 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 'L'.

El desarrollo aerodinámico de la parte trasera del 296 GTS se centró en la gestión de la estela detrás de la luneta trasera, optimizada para ser funcional incluso con las limitaciones impuestas por la instalación del techo rígido retráctil. El sistema formado por el perfil aerodinámico en el techo y las jorobas laterales, garantiza la misma eficiencia aerodinámica y térmica del 296 GTB. El 296 GTS también está equipado con un dispositivo aerodinámico activo para la generación de carga vertical, un nuevo concepto en las berlinettas spider Ferrari con motor central trasero, que le ha permitido alcanzar un nivel muy alto de carga aerodinámica. El alerón trasero activo genera una carga vertical en condiciones de conducción y frenado a alta velocidad, lo que maximiza las prestaciones del automóvil. El concepto de aerodinámica activa del 296 GTS es opuesto al introducido en las berlinettas deportivas de Ferrari a partir del 458 Speciale. Si en aplicaciones anteriores las aletas del difusor permiten cambiar de la configuración High Downforce (HD) a Low Drag (LD) para alcanzar la velocidad máxima en recta, en el 296 GTS el apéndice activo apunta en cambio al aumento de la carga.

— F.MAG —





El spoiler está bien integrado en el paragolpes, ocupando casi todo el espacio entre los grupos ópticos. Cuando no es necesario obtener la máxima carga aerodinámica, se oculta en el hueco habilitado en la parte superior del espejo de popa. Tan pronto como las aceleraciones controladas por los sistemas de control dinámico superan un determinado umbral, 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 placer de conducir en condiciones de exigencia y minimizando la distancia de frenado.

En el 296 GTS, la particular conformación del capó permite generar un efecto carenado que reproduce el comportamiento aerodinámico del 296 GTB. De esta manera, es posible guiar correctamente el flujo de aire por encima del perfil aerodinámico para que la parte trasera pueda desempeñar mejor sus funciones aerodinámicas y térmicas. Gracias a este trabajo de optimización, el spoiler móvil del 296 GTS es capaz de garantizar el mismo nivel de carga aerodinámica que el 296 GTB.

Los desarrollos en la parte delantera han supuesto 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 han aprovechado las oportunidades creadas por la nueva línea de escape, que concentra la mayor parte de las fuentes de calor en la parte superior del vano 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 bajo el motor, y evitando pérdidas de eficiencia de flujo hacia los bajos. Gracias a la alta eficiencia del flujo aguas arriba, fue posible dotar al difusor trasero de formas lineales y limpias, en simbiosis con la parte superior del paragolpes. Su peculiaridad está representada por el canal central caracterizado por una doble curvatura. Usando este recurso fue posible cambiar la dirección de liberación en la estela del flujo de la parte inferior de la carrocería, limitando su expansión vertical y por lo tanto su resistencia al avance.

Para garantizar un nivel de confort a bordo digno de una Ferrari berlinetta spider, se han incorporado soluciones cuyo objetivo es contrarrestar la activación de turbulencias en el interior del habitáculo y gestionar la recirculación del aire alrededor de los dos ocupantes. La geometría del acabado detrás de los reposacabezas de los asientos se ha optimizado para facilitar la salida de aire en la cubierta de lona, con el fin de minimizar la cantidad de flujo de recirculación dentro del habitáculo. La parte restante del flujo que se adhiere al acabado posterior es entonces obstaculizada por un nolder perfectamente integrado en el propio acabado. Esto rompe la coherencia de la recirculación al disipar la turbulencia antes de que llegue al fondo del túnel central.

DINÁMICA DEL VEHÍCULO

El desarrollo dinámico del 296 GTS se ha centrado en el aumento de las prestaciones más puras del coche y la obtención del máximo placer de conducción en lo más alto de su categoría mediante la explotación máxima de las nuevas soluciones arquitectónicas (V6, propulsión híbrida, distancia entre ejes reducida del vehículo) así como la mejora de la usabilidad, no sólo de las prestaciones, sino también de las funcionalidades que ofrece la disposición híbrida.

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 los controles dinámicos. También se desarrollaron componentes, entre ellos el actuador TMA y el Chassis Dynamic Sensor de 6 vías (6w-CDS), que debutaron de forma absoluta en el mundo de la automoción, o de funciones como el controlador 'ABS EVO' que explota la información, a partir del sensor 6w-CDS y el estimador de agarre integrado en el EPS.

En Ferrari el placer de conducir, o fun to drive, se caracteriza por cinco indicadores:

1. Lateral: respuesta a los mandos del volante, sensación de disposición trasera, facilidad de conducción.
2. Longitudinal: rapidez y constancia en la curva en respuesta a la acción del acelerador.
3. Cambio de marchas: tiempos de cambio, sensación de progresión de las relaciones con cada cambio de marcha.
4. Frenado: sensación del pedal de 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 rendimiento también es de considerable importancia en el 296 GTS. Como ejemplo, la propulsión eléctrica, que en el modo 'eDrive' le permite alcanzar una velocidad de 135 km/h sin la ayuda de la combustión interna del motor. En la posición 'Hybrid', en cambio, el motor térmico interviene para ayudar al eléctrico en caso de demanda más prestacional. La transición entre marcha eléctrica e híbrida se gestiona con gran fluidez para asegurar la continuidad en la aceleración y disponer de la potencia del tren motriz en el menor tiempo posible. Las distancias de frenado en seco se han acortado significativamente con la introducción del 'ABS EVO' y su integración con el sensor 6w-CDS, que también garantiza una mayor repetitividad de la acción de frenado.

Desde el punto de vista del chasis, hay una distancia entre ejes reducida de 2600 mm, -50 mm en comparación con las anteriores berlinettas spider Ferrari con motor central trasero, todo ello siempre en beneficio de la agilidad dinámica. Otras soluciones

destinadas a mejorar la conducción del 296 GTS incluyen el sistema de freno por cable, la pinza de freno 'Aero', la dirección asistida eléctrica y el dispositivo aerodinámico activo trasero, así como los amortiguadores magnetorreológicos SCM-Frs.

El bastidor del 296 GTS se ha rediseñado y optimizado adecuadamente en comparación con el del 296 GTB para garantizar la máxima rigidez torsional y flexional. Así, frente a soluciones en modelos Spider anteriores, se ha mejorado del orden de + 50 % y + 8 % respectivamente. Las zonas sujetas a tratamiento fueron principalmente el pilar A, el pilar B y la zona de los largueros.

También se prestó especial atención a la limitación del peso, que es fundamental para garantizar las emociones máximas en la conducción. Así, la introducción del sistema híbrido se vio compensada por varios elementos, incluido el peso del V6 (-30 kg en comparación con el Ferrari V8 de anteriores configuraciones) y el uso extensivo de materiales ligeros. Estas aplicaciones técnicas han llevado a alcanzar un peso en seco de tan solo 1.540 kg, en lo más alto de su categoría en cuanto a relación peso/potencia (1,86 kg/cv).

La presencia de un único motor eléctrico hace que la tracción se distribuya únicamente a las ruedas traseras. El suministro de energía del motor eléctrico está disponible en los modos de conducción híbrido y totalmente eléctrico, y es gestionado por el conductor a través del pedal del acelerador, administrado por el control híbrido de flujos de energía y monitoreado por el control de tracción. Muy importante en este automóvil es la transición entre el modo eléctrico e híbrido, debido a la ausencia del eje delantero eléctrico (RAC-e) del SF90 Spider.

En cuanto a las principales funciones de carga, cabe destacar la frenada regenerativa trasera en condiciones estándar y en presencia de ABS, la recuperación al soltar el acelerador (sobrefrenado) en el eje trasero y la función de recarga de batería a través del motor combinando la gestión de unidades térmicas y eléctricas.

Entre las funciones de regulación y distribución de par, además del control de tracción eléctrico y la recuperación de energía gracias a la unidad brake-by-wire que asegura la combinación hidráulica y eléctrica en todos los modos de funcionamiento (ABS incluido), en el 296 GTS está presente el 'ABS

EVO' que hizo su estreno mundial en el 296 GTB. Gracias al freno por cable, el recorrido del pedal se reduce al mínimo, lo que aumenta la sensación de deportividad sin dejar de lado la eficiencia en cargas bajas y modularidad en la pista. El controlador ABS integrado con el sensor 6w-CDS, por otro lado, garantiza un mejor aprovechamiento de los límites de agarre de los neumáticos traseros,

una mayor repetitividad de frenado en las distancias, y un aumento del rendimiento durante la inserción, ya que permite al conductor frenar, incluso al acercarse al punto de frenada.

En el 296 GTS también se instaló un selector para la gestión de los flujos de energía denominado 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 la batería cargada te permite recorrer un máximo de 25 km a una velocidad no superior a 135 km/h
- Hybrid (modo por defecto en el arranque): los flujos de potencia optimizan la eficiencia del sistema 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 favorece el mantenimiento de la carga en la eficiencia, para garantizar la plena disponibilidad de energía. Este es el modo preferido cuando se desea dar prioridad a las emociones en la conducción
- Qualify: prioriza el máximo rendimiento para mantener la carga de la batería

El dispositivo de estimación de agarre presente en el Side Slip Control electrónico (eSSC) se acompaña 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 eSSC, 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 respecto a aplicaciones anteriores se puede valorar en un 35%.

El 296 GTS, al igual que el 296 GTB, está equipado con un controlador ABS desarrollado exclusivamente para Ferrari, disponible en las posiciones 'Race' en adelante, que utiliza la 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 Yaw Rate Sensor (YRS) utilizado hasta ahora. En concreto, gracias a la medición de aceleraciones y velocidades de rotación en los 3 ejes (X, Y, Z), permite a los demás controladores determinar con mayor precisión el estado del coche optimizando las intervenciones. Esta precisión aprovecha al máximo la fuerza longitudinal de los neumáticos durante el frenado directo y combinado, donde el eje trasero está sujeto al

F.MAG





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 Spider, el 296 GTS reduce la distancia de frenado en un 8,8 % a 200-0 km/h, aumentando la repetitividad y la consistencia del rendimiento en un 24 %.

— ESTILO

— EXTERIOR

El 296 GTS resalta aún más las líneas limpias y refinadas que caracterizan al 296 GTB. Con techo descubierta, representa la versión más elegante del concepto open-air hybrid y, con su nueva arquitectura spider, escribe un nuevo capítulo en la historia de la marca. La intención de preservar las principales características del 296 GTB requirió una intensa fase de análisis de las dimensiones técnicas, con la intención de minimizar el impacto de los cambios en el exterior e identificar un gesto claro y particularmente reconocible, que transmitiría la complejidad del proyecto traduciéndolo en formas lineales y completas.

La necesidad de guardar el techo rígido retráctil (RHT) dentro del compartimiento del motor sugirió al equipo del Centro Stile Ferrari capitaneado por Flavio Manzoni, un nuevo diseño para la cubierta del techo, cuyas geometrías definen características distintivas en comparación con los Ferrari spider recientes. Si en el 296 GTB el capó es horizontal y está dominado por dos arbotantes, que recuerdan al 250 Le Mans, la parte trasera del 296 GTS adquiere un aspecto absolutamente único. Incluso en el 296 GTS, el elemento dominante sigue siendo el característico puente volante. El efecto es el de un habitáculo compacto integrado en los guardabarros y laterales, en el que el diseño del arbotante se refuerza gracias a dos nuevas nervaduras dorsales que representan la verdadera novedad de diseño del coche. El diseño resultante integra las tapas de combustible y las tapas de recarga de baterías de alto voltaje con los volúmenes que resguardan el techo rígido, evitando distorsiones arquitectónicas.

— INTERIOR

La cabina del 296 GTS se desarrolla en torno a la interfaz totalmente digital, y es precisamente de la coherencia estética con esta última que se originan sus formas. Si en el SF90 Spider se había destacado la tecnología avanzada y la ruptura con el pasado, el 296 GTS quería asimilar el contenido técnico dentro de una apariencia refinada. La connotación resultante es pura y se caracteriza por una notable elegancia, además de ser consistente con el diseño exterior.

Los interiores del 296 GTS resaltan el concepto de limpieza formal a través de una simplificación de las formas que integra los con-

tenidos tecnológicos dentro de sobrios revestimientos. Las pantallas también amplifican el efecto minimalista de la cabina, cuyos protagonistas indiscutibles son los volúmenes. Los acabados, en fina guarnicionería italiana, están embellecidos con nobles materiales técnicos para los componentes funcionales. En el 296 GTS, los flaps aerodinámicos están integrados en la estructura de las molduras traseras para aumentar la comodidad cuando se conduce al aire libre.

El panel de la puerta se desarrolla en continuidad cromática y material con el salpicadero. En el medallón central, la línea de estilo es un trazo profundo en forma de rombo que aparece como un elemento tridimensional. Este tipo de arquitectura otorga una ligereza extrema a todo el panel, creando un tema que se vincula con el acabado trasero. El túnel incorpora el selector de marchas con la característica forma de puerta y el alojamiento de la llave. En lugar de ser visible como en el 296 GTB, se dispone de un compartimento de almacenamiento que se puede volver a sellar y que enfatiza el efecto de continuidad entre la alfombra y el túnel. Para el 296 GTS, los asientos se han diseñado con forma de diapasón específica, obtenida mediante el uso de canales en contraste, en coherencia estética con el contorno del habitáculo.

— ASSETTO FIORANO

Quienes deseen aprovechar al máximo las prestaciones más extremas del automóvil pueden configurar el 296 GTS en la versión Assetto Fiorano, obteniendo así las mejores prestaciones gracias a importantes aplicaciones aerodinámicas y de reducción de peso. Entre estas últimas destacan los amortiguadores Multimatic provenientes de las competiciones GT, con ajuste fijo optimizado para su uso en pista, además de los apéndices de fibra de carbono de alta carga en el paragolpes delantero que permiten que el coche obtenga hasta 10 kg más de carga vertical, y por último el amplio uso de materiales ligeros como la fibra de carbono tanto en el interior como en el exterior del coche.

Sin embargo, el trabajo no se ha limitado a una mera sustitución, sino al rediseño de la estructura de algunos componentes incluido el panel de la puerta, para un ahorro de peso total de 8 kg. Finalmente, una librea especial inspirada en el 250 Le Mans está disponible solo para aquellos que opten por la configuración Assetto Fiorano, cuyo diseño se desarrolla a partir del parachoques delantero con un fondo que abraza la parrilla central y perfila su contorno, con una sección continua sobre el capó en forma de martillo que avanza longitudinalmente hasta afectar al techo retráctil, capó y alerón trasero. Entre los opcionales disponibles bajo pedido solo en la configuración Assetto Fiorano, debemos mencionar los neumáticos de rendimiento Michelin Pilot Sport Cup2R, cuyo agarre los hace especialmente adecuados para su uso en la pista.



7 AÑOS DE MANTENIMIENTO

La base del programa de mantenimiento ampliado de siete años de Ferrari, que también se ofrece en el 296 GTS, la conforman tanto nuestros estándares de calidad inigualables como la máxima atención al cliente. Este programa, válido para toda la gama, prevé la cobertura de todos los mantenimientos ordinarios durante los primeros 7 años o 120.000 km de vida del coche. El plan de mantenimiento rutinario ofrece un servicio exclusivo para los clientes, que se asegurarán de garantizarse 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 no registrado anteriormente.

Entre las principales ventajas del programa de Mantenimiento Genuine de 7 años, están las revisiones programadas (a intervalos de 20.000 km o una vez al año sin límites de kilometraje), repuestos originales e inspecciones precisas a través de las más modernas herramientas de diagnóstico, realizadas siempre por personal calificado y altamente formado directamente en el Centro de Formación de Ferrari en Maranello. El servicio está disponible en todos los mercados y en todos los puntos de venta de la red oficial.

Gracias al programa Genuine Maintenance de 7 años, la amplia gama de servicios posventa ofrecidos por Ferrari se amplía aún más para satisfacer a los clientes que desean mantener inalteradas a lo largo del tiempo las prestaciones y la excelencia que distinguen a los coches fabricados en Maranello.



F.MAG

296 GTS _ FICHA TÉCNICA

MOTOR

» Tipo	V6 - 120° - turbo - cárter seco
» Cilindrada total	2992 cm ³
» Diámetro y carrera	88 mm x 82 mm
» Potencia máxima motor térmico*	663 cv a 8000 rpm.
» Potencia máxima motor híbrido**	610 kW (830 cv) a 8000 rpm.
» Par máximo	740 Nm a 6250 rpm
» Régimen máximo	8500 rpm.
» Ratio de compresión	9,4:1 Capacidad de batería de alto voltaje 7,45 kWh

DIMENSIONES Y PESO

» Largo	4565 mm	» Peso en seco***	1540 kg
» Ancho	1958 mm	» Relación peso/potencia	1,86 kg/cv
» Alto	1191 mm	» Distribución de pesos	40,5 % del.
» Distancia entre ejes	2600 mm	» Depósito de combustible	59,5 % tras.
» Capacidad banqueta trasera	49 l		65 l
» Ancho delantero	1665 mm		
» Ancho trasero	1632 mm		

PNEUMATICI E CERCHI

» Delanteros	245/35 ZR 20 J19.0
» Traseros	305/35 ZR 20 J11.0

FRENOS

» Delanteros	398 x 223 x 38 mm
» Traseros	360 x 233 x 32 mm

TRASMISIÓN Y CAMBIO

Cambio F1 a doppia frizione e 8 rapporti

CONTROLES ELECTRÓNICOS

eSSC: eTC, eDiff, SCM, FDE2.0, EPS, ABS Evo, sensores 6w-CDS; ABS/EBD prestacional con recuperación de energía

PRESTACIONES

» Velocidad máxima	> 330 km/h	» 200-0 km/h	107 m
» 0-100 km/h	2,9 s	» Vuelta rápida en Fiorano	1' 21" 80
» 0-200 km/h	7,6 s		

CONSUMO Y EMISIONES DE CO2

En fase de homologación

* CON GASOLINA DE 98 OCTAVOS
 ** EN MODALIDAD QUALIFY DEL EMANETTINO
 *** CONFIGURACIÓN CON CONTENIDOS DE ALIGERAMIENTO OPCIONALES

CRISSO®

LA EXCELENCIA EN LA COMPRA DE JOYAS



COMPRAMOS RELOJES JOYAS Y DIAMANTES

En Crisso valoramos las joyas más que nadie, porque nos apasiona la joyería. Le ofrecemos tasaciones gratuitas y precisas a cargo de expertos, y un trato exquisito, agradable y discreto.

VENTA
de LINGOTES
de ORO.



MADRID

C/ DE AYALA, 77 · 917 26 31 86

BARCELONA

C/ VALÈNCIA, 256 · 936 84 36 29

www.crisso.es



FERRARI

SP48 UNICA

El nuevo one-off de Maranello

El Ferrari SP48 Unica es el último modelo de la serie one-off. El automóvil pasa a formar parte del grupo más exclusivo de toda la línea de producción de la empresa de Maranello, es decir, modelos únicos que se forjan y diseñan en función de los deseos de un sólo cliente.







FERRARI

El SP48 Unica, creado en el Centro Stile Ferrari bajo la batuta de su Diseñador Jefe Flavio Manzoni, es una berlinetta deportiva biplaza que toma como base la plataforma del F8 Tributo. Sus líneas tensas y su actitud agresiva lo hacen inmediatamente reconocible, gracias también a su afilado frontal proyectado hacia adelante. Para lograr este efecto, el rediseño de los faros delanteros y el consiguiente reposicionamiento de la toma de aire del freno fue esencial.

Uno de los puntos principales del diseño de este modelo único es la utilización intensiva de técnicas de modelado paramétrico-procedimentales y de la creación de prototipos 3D (fabricación aditiva) de la que permitieron a los diseñadores del Centro Stile Ferrari y los ingenieros de Maranello, rediseñar por completo la forma de la parrilla y las tomas de aire del motor. Este vanguardista proceso de producción permitió crear la parrilla 3D perfecta, llena de volumen en su totalidad, transmitiendo una sensación de continuidad imponente y fluidez dinámica.

Las soluciones gráficas de procedimiento adoptadas en la carrocería interactúan directamente con las rejillas e impactan en el diseño general del SP48 Unica. En particular destaca la transición del negro al color de la carrocería que se aplica a ventanas, techo y capó. El fuerte efecto de visera del frontal se acentúa aún más con la reducción del área de la ventana lateral y la eliminación de la ventana trasera, lo que resalta la musculatura del SP48 Unica como si estuviese esculpido en un solo bloque.

El plano muestra la sección central del techo, que contiene una representación gráfica de las tomas de aire que hacen referencia a las colocadas en la parte trasera del compartimento motor en

fibra de carbono frente al spoiler. Y es precisamente desde una perspectiva elevada que se puede apreciar mejor el trabajo a nivel estético que destila el SP48 Unica, revelando el refinado juego de simetrías y continuidad que sugieren las líneas que componen su diseño.

En el SP48 Unica, el estudio termo-fluido-dinámico fue preciso y refinado, garantizando la satisfacción de las especificaciones térmicas y la consecución de un nuevo punto de equilibrio aerodinámico. Los cambios más obvios en comparación con el F8 Tributo son las entradas de aire en el parachoques delantero y debajo del spoiler trasero para refrigerar el motor. Cada toma tiene una rejilla profunda cuya orientación está optimizada en cada sección para maximizar el caudal de aire. La configuración del automóvil permite colocar inmediatamente detrás de las ventanas laterales una toma de aire dedicada a enfriar los intercoolers, lo que permitió reducir el tamaño de las salidas de aire en los laterales. El aumento del voladizo trasero reduce la aspiración de la zona del techo en beneficio de la carga trasera.

La personalización del interior, que conserva una sustancial identidad técnica con los del F8 Tributo, se basa en la eliminación de la luneta trasera y en una intensa búsqueda de la combinación de colores y tapizados que mejor se adapte al carácter fino, deportivo y agresivo, del SP48 Unica. Un ejemplo de ello es el Alcantara® negro con perforaciones láser especialmente creadas que cubre la mayor parte de los asientos y el habitáculo, bajo los cuales se puede ver la tela iridiscente de rojo a naranja en el mismo color que la carrocería. Su diseño se inspira en la forma hexagonal de las rejillas y la librea del techo, otorgando al automóvil un agradable efecto de





continuidad entre el interior y el exterior. Al entrar al SP48 Unica, también llaman la atención las tapas de los extremos pulidas con el mismo patrón hexagonal impreso en láser. La fibra de carbono mate que embellece el interior da un toque muy técnico al habitáculo, complementado con acabados en Gris Gunmetal.

El único Ferrari SP48 Unica, creado para un fiel cliente del Cavallino Rampante que participó activamente en cada fase de su creación, representa por tanto una audaz reinterpretación de una berlinetta deportiva que realza su espíritu de competición y junto con su vocación por la velocidad. 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, a saber, la pasión y la innovación.

PE. — 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. 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.



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.ferrariidealers.com

Ferrari Madrid
Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrariMadrid@santogal.es
www.madrid.ferrariidealers.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.ferrariidealers.com

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

Ferrari.com



F1-75

El reto de la casa



El F1-75, el retador de la Scuderia Ferrari para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 2022, es el número 68 que la compañía ha construido para competir en la categoría de banda azul de las carreras. Presenta un nuevo tono de rojo, especialmente desarrollado por el Ferrari Style Centre. Su nombre conmemora el 75 aniversario de su fundación. El aniversario se refleja en el logotipo de celebración, junto con la bandera italiana, que ha sido una característica durante mucho tiempo en los autos de Fórmula 1 de Ferrari.

El F1-75 tiene un aspecto completamente nuevo, como resultado de la interpretación de los ingenieros de Maranello de las nuevas normas técnicas que entran en vigor este año. La fase de diseño se abordó con un enfoque innovador y poco convencional. Entre los elementos que destacan, el

morro inferior, y la carrocería donde se ha prestado especial atención al empaquetamiento del PU y sus accesorios para lograr el mejor rendimiento aerodinámico posible. Este año también marca el regreso del efecto suelo después de una ausencia de cuarenta años, mientras que los neumáticos Pirelli han aumentado de tamaño a 18 pulgadas, a partir de esta temporada.

Una vez más, las tareas de conducción recaen en el monegasco Charles Leclerc y el español Carlos Sainz.

La Scuderia Ferrari también podrá contar con los servicios de Antonio Giovinazzi y Mick Schumacher como pilotos de reserva. Robert Shwartzman asume el papel de piloto de pruebas y participará en dos sesiones de entrenamientos libres de los viernes durante el transcurso de la temporada.



F1-75 _ ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

» Unidad de potencia:	066/7
» Cilindrada: 1	600 cc Revoluciones máximas: 15.000
» Sobrealimentación:	turbocompresor único
» Caudal máximo de combustible:	100 kg/h
» Configuración:	90° V6
» Diámetro:	80 mm
» Carrera:	53 mm
» 4 válvulas por cilindro	
» Inyección directa, máx. 500 bar	
» Configuración del sistema ERS:	Sistema híbrido de recuperación de energía con motogeneradores eléctricos
» Paquete de baterías:	Baterías de iones de litio con un peso mínimo de 20 kg Capacidad máxima del paquete de baterías: 4 MJ
» MGU-K potencia máxima:	120 kW (163 cv)
» MGU-K rpm máximas:	50.000
» MGU-H rpm máximas:	125.000

COCHE

- » Peso total incluyendo agua, lubricantes y conductor: 795 kg
- » Ruedas delanteras y traseras: 18"
- » Chasis fabricado en material compuesto de nido de abeja de fibra de carbono con protección Halo sobre la cabina.
- » Carrocería y asiento en fibra de carbono
- » Diferencial trasero controlado hidráulicamente
- » Discos Brembo de carbono autoventilados (delanteros y traseros) con control de freno por cable para los frenos traseros
- » Caja de cambios longitudinal Ferrari de 8 marchas, más marcha atrás
- » Suspensión delantera con varilla de empuje
- » Trasera con varilla de tracción suspensión

CARLOS SAINZ
#55

"La hoja de tiempos no es importante en esta etapa inicial, pero fue muy positivo dar un buen número de vueltas y tener una sensación real al volante. Todavía tenemos mucho trabajo por hacer, pero hoy ya podríamos empezar a sentir algunas diferencias respecto al año pasado, aunque en cuanto a acostumbrarme no creo que vaya a llevar mucho tiempo. Seguro que las últimas décimas serán difíciles de encontrar, ¡pero esa es la parte interesante! De todos modos, ese no es el objetivo aquí en Barcelona, ya que todavía tenemos más pruebas antes de la primera carrera. Un buen primer día y estoy deseando que llegue mañana."

(F1 MONTMELÓ BARCELONA TEST-DÍA 1)

MATTIA BINOTTO
Jefe de equipo y director general

"El F1-75 es la expresión del talento, el compromiso y la pasión de todos. Es el resultado final del trabajo de un equipo que, como nunca, ha abordado la tarea con un nuevo espíritu y enfoque, empujando al máximo en términos de innovación de cada componente, cada detalle, cada solución. Estoy orgulloso del trabajo que se ha invertido en el diseño del F1-75. Sabemos que las expectativas son altas. Me gustaría que el F1-75 sea el coche que permita a nuestros fans volver a estar orgullosos de Ferrari. Nuestro objetivo es reavivar la leyenda del Cavallino Rampante y solo podemos hacerlo ganando de nuevo."

CHARLES LECLERC
#16

"Completamos todas las pruebas que queríamos y ejecutamos nuestro programa completo sin problemas, lo cual es bueno para un automóvil nuevo. La sensación inicial no es mala, pero no debemos dejarnos llevar por los tiempos de la prueba, ya que es pronto y todos ocultan todavía su verdadera forma. Es imposible tener una imagen clara todavía, por lo que debemos seguir enfocados y trabajar duro. Hemos dado muchas vueltas, más que cualquier otro equipo, y eso es algo positivo sobre lo que seguiremos trabajando."

(F1 MONTMELÓ BARCELONA TEST-DÍA 1)



TAN SENCILLO, TAN EXQUISITO

Descúbrelo en www.fisan.com/tienda-online



ENRICO GUALTIERI

Responsable Área Unidad
Potencia

"Ha sido un reto intenso y apasionante. Todos los componentes han sido reevaluados: algunos han sido optimizados, mientras que otros fueron decididamente innovadores. Partimos del concepto principal de buscar la máxima eficiencia en el proceso de transformación de energía, desde el químico en cuanto a la combustión al mecánico, al cigüeñal. Todo lo demás ha sido diseñado con este objetivo en mente. Trabajando de manera igualmente práctica, también definimos un diseño de unidad de potencia que mejor se adapte a las necesidades de nuestros colegas en el lado del chasis, en vista de las nuevas regulaciones técnicas".

ENRICO CARDILE

Responsable del Área de Chasis

"Los cambios de reglas en 2022 son sin duda los más radicales de los últimos 40 años. Como equipo, adoptamos un enfoque sistémico e integrado del desafío, definiendo prioridades claras entre los muchos objetivos, a menudo contradictorios entre sí. Junto con el desarrollo, mejoramos nuestras herramientas de simulación para iluminar los rincones oscuros que existían en el pasado. La aerodinámica fue definitivamente nuestra prioridad número uno. Esta apertura de miras se ha extendido al desarrollo de la suspensión: las nuevas normas han impuesto un replanteamiento general, con el objetivo de darnos flexibilidad para gestionar un concepto de coche completamente nuevo".

LAURENT MEKIES

Racing Director
Head of Track Area

"Nuestro equipo de carreras se está preparando para la temporada más larga de la historia y posiblemente para una de las temporadas más sorprendentes de la última década. Diferentes reglamentos, diferentes autos, 23 carreras. Va a ser un desafío increíble para todos nosotros. El año pasado tuvimos una buena pelea por el tercer lugar en el Campeonato de Constructores y, como equipo, hicimos un progreso significativo. La próxima temporada podría tener algunas sorpresas. Definitivamente tendremos que administrar bien nuestra energía para mantenernos completamente enfocados durante todo el año".



Somos
tu casa



promora

casas de lujo en las mejores zonas de Madrid.



REAL ESTATE
SINCE 1975

www.promora.com • 91 650 42 42 • info@promora.com

La terapia focal, el tratamiento que elimina el cáncer de próstata localizado sin comprometer la función prostática

El Hospital Ruber Internacional aplica esta alternativa terapéutica en pacientes jóvenes interesados en mantener una buena vida sexual y en pacientes mayores no candidatos a cirugía o radioterapia

El cáncer de próstata ha sido el carcinoma más frecuente diagnosticado en hombres durante el pasado año, según el informe de la Sociedad Española de Oncología Médica (SEOM) "Las cifras del cáncer en España" de 2021. La cirugía o la radioterapia son opciones terapéuticas que han logrado grandes avances en la supervivencia de estos pacientes. Aunque tienen un riesgo, la pérdida de la función sexual. La terapia focal es un tipo de tratamiento que supera este problema al tratar solo el foco del tumor en lugar de toda la próstata. La Unidad de Urología del Hospital Ruber Internacional ofrece diferentes tipos de terapia focal a través de sus especialistas.

Tal y como asevera el jefe de la Unidad, el urólogo Antonio Allona Almagro, la terapia focal se aplica en tumores localizados y con opción a tratamiento curativo. Como señala, está indicada en pacientes con tumores pequeños y que tengan un máximo de dos o tres focos muy cercanos uno del otro y que permita tratar una parte pequeña de la próstata. "Aparte, es necesario que sea un paciente que no tenga un tumor agresivo. También importa el propio deseo del enfermo, que según su edad y sus expectativas sexuales decida este tratamiento", destaca el jefe de la Unidad de Urología.

Por otro lado, el jefe asociado de la Unidad de Urología del Hospital Ruber Internacional, Juan Ignacio Martínez-Salamanca, explica que debe ser un tumor de bajo grado o de riesgo intermedio favorable. Asimismo, señala que se necesita una "buena concordancia entre los hallazgos de la resonancia magnética y los hallazgos de la biopsia de fusión".

Este especialista aclara que el objetivo no es solo preservar la función sexual del paciente: "La terapia focal protege la calidad de vida manteniendo la función prostática, que afecta a la esfera de la masculinidad o al placer en un encuentro sexual". De acuerdo con el urólogo, en la terapia focal "se busca conseguir un equilibrio entre la eliminación del



tumor y mantener la calidad de vida sin comprometer los resultados oncológicos a largo plazo. Así como llevar a cabo la vigilancia activa del resto de la glándula".

Existen diferentes tipos de terapia focal. Concretamente, el Hospital Ruber Internacional emplea tres técnicas distintas: la crioterapia, el HIFU (Ultrasonidos Focalizados de Alta Intensidad) y la electroporación. "La crioterapia es una fuente de energía que está basada en frío y que se puede aplicar en cualquier localización prostática. El HIFU está indicada en tumores posteriores de la próstata, cerca del recto. Mientras que la electroporación (pulsos de alto voltaje de energía eléctrica) es bastante versátil, aunque no tanto como la crioterapia", destaca Martínez-Salamanca.

Las diferentes alternativas de terapia focal permiten mantener la función prostática en más del 90% de los casos, con muy pocos efectos secundarios y un perfil de seguridad muy alto. Aunque requieren un seguimiento más estrecho. A su vez, el 15% de los pacientes van a necesitar algún tratamiento adicional. Afortunadamente, esto no es un problema: "Un enfermo después de terapia focal se puede

perfectamente operar o tratar con radioterapia sin aumentar sus riesgos en comparación con que lo hubiese hecho antes de la terapia focal", precisa el doctor Martínez-Salamanca.

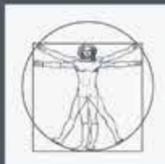
Ya sea por la necesidad de realizar un tratamiento adicional o por no cumplir los requisitos necesarios para una terapia focal, el Hospital Ruber Internacional facilita distintas alternativas. Respecto a las opciones quirúrgicas, el centro hospitalario ofrece una prostatectomía radical laparoscópica, asistida por el robot quirúrgico Da Vinci. Como apunta el doctor Antonio Allona, "el Da Vinci, con independencia de ser una cirugía menos invasiva, solo tiene dos inconvenientes. El paciente tiene que someterse a anestesia general y es una intervención más cara que el uso de la cirugía abierta convencional o la cirugía laparoscópica no asistida por el robot Da Vinci. Por lo demás todo son ventajas".

El tratamiento con radioterapia es otra opción válida. En particular, el Ruber Internacional dispone del sistema de radiocirugía robótica "Cyberknife". Es una técnica de radioterapia que reduce el número de sesiones necesarias sin disminuir la seguridad oncológica.

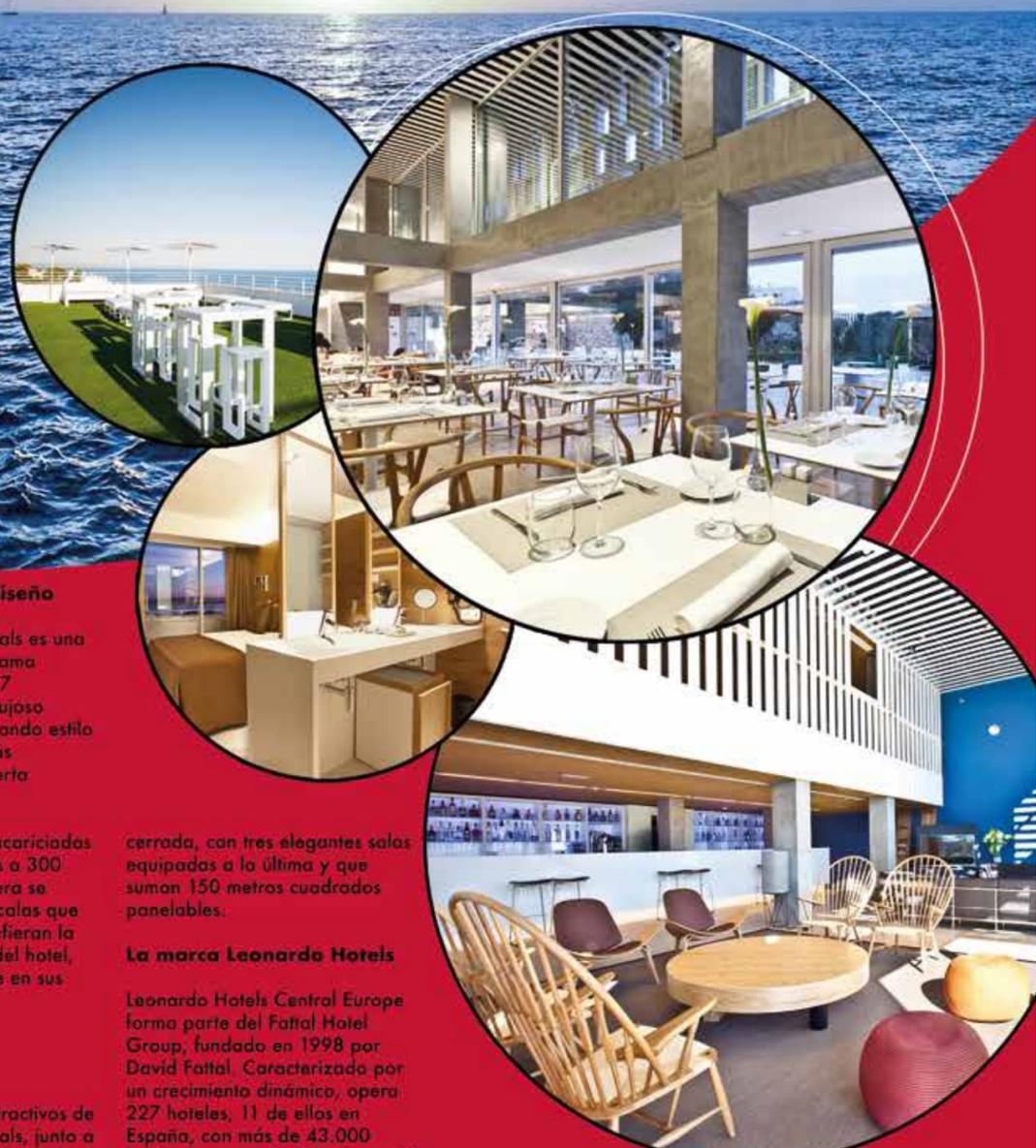
Leonardo Boutique Hotel Mallorca Port Portals

Un balcón privilegiado al Mediterráneo en una de las zonas más exclusivas de Mallorca

El moderno establecimiento de Leonardo Hotels en Mallorca llama la atención por su elegante diseño funcional y su sugerente Sky Bar abierto al cielo que, a buen seguro, albergará algunas de las mejores fiestas del verano.



Leonardo
BOUTIQUE
Hotels



La Mallorca exclusiva y amante del diseño

Leonardo Boutique Hotel Mallorca Port Portals es una de las más recientes novedades en el panorama turístico mallorquín. El establecimiento, de 77 habitaciones y suites, se encuentra junto al lujoso puerto deportivo de Puerto Portals, derrochando estilo y diseño en una zona que pasa entre las más exclusivas de la isla, con una espléndida oferta gastronómica y de ocio.

Las playas de agua turquesa de Port Nou, acariciadas por la brisa del Mediterráneo, están apenas a 300 metros de su puerta. Más allá, la línea costera se despliega encadenando playas y coquetas calas que invitan a la desconexión. Y para los que prefieran la tranquilidad y privacidad queda la piscina del hotel, donde darse un baño refrescante y relajarse en sus hamacas y camas balinesas.

Fiestas en el Sky Bar con increíbles atardeceres

Las vistas espectaculares figuran entre los atractivos de Leonardo Boutique Hotel Mallorca Port Portals, junto a su modernidad y armonioso diseño funcional. Desde el Sky Bar de la azotea el Mediterráneo se convierte en la bellísima línea de nuestro horizonte, y volviendo la mirada nos topamos con otra panorámica extraordinaria, las montañas alrededor y la ciudad de Palma. El espacio del Sky Bar, con sus más de 320 metros cuadrados, es perfecto para albergar eventos y fiestas al aire libre. Para la organización de eventos exteriores, Leonardo Boutique Mallorca cuenta además con su Pool Terrace y, si se trata de reuniones a puerta

cerrada, con tres elegantes salas equipadas a la última y que suman 150 metros cuadrados panelables.

La marca Leonardo Hotels

Leonardo Hotels Central Europe forma parte del Fattal Hotel Group, fundado en 1998 por David Fattal. Caracterizado por un crecimiento dinámico, opera 227 hoteles, 11 de ellos en España, con más de 43.000 habitaciones en 109 destinos y 19 países de Europa e Israel. La cartera de marcas incluye: Leonardo Hotels, Leonardo Royal Hotels, Leonardo Boutique Hotels, NYX Hotels by Leonardo Hotels, Jurys Inn, y Herods. El grupo hotelero israelí cotiza en la Bolsa de Tel Aviv (TASE). <https://www.leonardo-hotels.com/>

Leonardo Boutique Hotel Mallorca Port Portals
Avinguda Tomàs Blanes Tolosa 4,
07181 Calviá
Puerto Portals (Mallorca)
T. 971 67 59 56
www.leonardo-hotels.es/mallorca



FERRARI 296 GTB

Gana la categoría de coche de producción en el Car Design Award 2022

El Ferrari 296 GTB ha ganado la categoría de Coche de Producción del prestigioso Car Design Award, que fue lanzado en 1984 por la revista italiana Auto&Design. La ceremonia de entrega de premios tuvo lugar ayer en el célebre Museo del Diseño ADI en el marco de la Semana del Diseño de Milán.

El Car Design Award se presenta a proyectos que han hecho una contribución significativa a la evolución del diseño de automóviles. Los ganadores son seleccionados por un jurado experto de 11 periodistas expertos de las principales publicaciones automovilísticas internacionales, incluida la propia Auto&Design. Citando su razón para otorgar al Ferrari 296 GTB el mayor reconocimiento en la categoría de Auto de Producción, el jurado declaró: «Crear una forma tan hermosa y orgánica mientras cumple con todas las regulaciones actuales y le da al automóvil un nivel increíblemente alto de tecnología y rendimiento, es una hazaña verdaderamente impresionante. Los legendarios pilotos de prototi-

pos deportivos de la década de 1960 han influido en el diseño del Ferrari 296 GTB y el resultado final es una interpretación soberbia y contemporánea de un lenguaje de diseño clásico».

El 296 GTB, una evolución del concepto de berlinetta deportiva de dos plazas con motor central trasero de Ferrari, representó nada menos que una revolución para la empresa con sede en Maranello, ya que presentó un nuevo motor V6 de 120° junto con un plug-in (PHEV) motor eléctrico capaz de desatar hasta 830 cv. Por lo tanto, redefine todo el concepto de diversión al volante para brindar emociones puras no solo cuando se lo lleva al límite, sino también en la conducción diaria.





COLECCIÓN

P—V—22

PRIMAVERA—VERANO—2022

PROTAGONIZADA POR
LOS TOP MODELS —

—MARIA CARLA BOSCONO —
—FERNANDO CABRAL —
—FOTOGRAFIADA POR HUGO COMTE —



P—V— 22



— La modernidad de Ferrari tiene sus raíces en una idea atemporal de la belleza como equilibrio y armonía, simplificada en diseños elegantes que expresan rapidez, frescura, energía y alegría. La artesanía es el medio para lograr ese equilibrio en constante evolución: una celebración de lo que la mente puede concebir y la mano lograr. Explorando ideas de belleza atemporal y sofisticación de alta costura, la colección ofrece una inclinación contemporánea a las formas de alta costura, que une la precisión y el rendimiento, la forma y la función, celebrando las siluetas arquetípicas, pero dándoles giros brillantes y futuristas. Se proyecta, nuevamente, un aura cinematográfica. Las imágenes que la acompañan, filmadas por Hugo Comte e interpretadas por Mariacarla Boscono y Fernando Cabral, son directas y enérgicas, con un sentido de elegante clasicismo.

— La colección transita por nociones de gracia y propiedad. La cintura es ceñida en los ligeros vestidos camiseros que se llevan con una camisa blanca debajo, y en las finas gabardinas. Tops a juego y los pantalones dan un giro pragmático al concepto del traje, que se convierte en un elegante chándal. Tropos tomados del mundo de los deportes se someten a un tratamiento de alta costura artesanal, en tonos profundos de gris, azul y marrón. Materiales preciosos como la seda, la lana, el algodón revestido y el nailon sedoso equilibran el rendimiento y la belleza, lo refinado y lo técnico. Los zapatos de tacón alto, los zapatos con cordones y las zapatillas de deporte inmaculadas completan los looks.

— Con el lanzamiento de esta colección, Ferrari amplía la distribución más allá de la red directa para colaborar con una lista de minoristas nacionales e internacionales que incluyen Bloomingdale's en Dubai, Harvey Nichols en Doha, Joyce en China y Hong Kong, Beymen en Turquía, Selfridges en el Reino Unido y, para Italia, Nugnes 1920, Tessabit, Dell'Oglio Palermo y Gaudenzi. Las asociaciones con los minoristas electrónicos internacionales LuisaViaRoma y Farfetch también siguen creciendo.





MUSEO
ENZO FERRARI
MODENA

LUJOSO PROGRAMA DE EVENTOS

—Coincidiendo con la cuarta edición del Motor Valley Fest, el festival dedicado a Emilia-Romagna, la Tierra de los Automóviles y las Motocicletas, que tuvo lugar en Módena del 26 al 29 de mayo, se inaugura en el Museo Enzo Ferrari un amplio programa de actos e iniciativas para el público, además de una nueva exposición.

—El Museo está actualizando su oferta de exhibición con una muestra adicional como parte de la reciente exhibición:

Ferrari Forever
FERRARI FOREVER
75 ANIVERSARIO DE FERRARI



"LA PASIÓN NO SE PUEDE DESCRIBIR,
SOLO SE PUEDE EXPERIMENTAR".

Enzo Ferrari.



— Esta nueva exposición de celebración, celebrada en la casa donde nació Enzo Ferrari, recorre 10 años de historia del Museo a través de una muestra que recoge las exposiciones que ha realizado en su sede de Módena. El recorrido arranca con la inauguración del Museo en 2012 y, a través de una serie de carteles, repasa las principales exposiciones realizadas en el período siguiente. Van desde el primero, "Los orígenes del mito", con un homenaje a Enzo Ferrari, "Las grandes batallas Ferrari-Maserati", un "Homenaje a Pavarotti" en 2014, "Conduciendo con las estrellas" en 2017, celebrando el fuerte vínculo inspirado en la empresa de Maranello, hasta el posterior "Grand Tour" y "Los Ferrari de Gianni Agnello", que finalizó recientemente.

— La exposición mostrará ocho coches que han formado parte de las distintas colecciones a lo largo de los años. Incluyen el Ferrari 166 Inter Touring Superleggera, el Ferrari 612 Scaglietti, la versión especial creada con motivo del 60 aniversario de la compañía y el F1 GA de 2003 dedicado a Gianni Agnelli cuando falleció. La exposición estará abierta al público hasta marzo de 2023.



SÁBADO—21— MAYO.

Los visitantes del Museo recibirán una postal especial conmemorativa del aniversario del Museo con un sello creado especialmente para la ocasión.



. 1890 .
SERRATS
BERMEO

Siéntate a la mesa, emplata a lo grande,
mezcla a tu manera. Disfruta del sabor de
una tradición, de lo bien hecho.

**Pasión por
lo auténtico**

serrats.com

F FERRARI BOUTIQUE LOS ANGELES — B — LA



— Ferrari proyecta su imagen con la apertura de su tienda de moda y estilo de vida con sede en los Estados Unidos ubicada en Los Ángeles, California. Situada en 360 N Rodeo Drive en Beverly Hills, la tienda minorista más nueva de Ferrari sigue las aperturas de 2021 de las tiendas de moda y estilo de vida de la compañía en Maranello, Italia y Milán, Italia. En 205 metros cuadrados, la tienda de Ferrari en Los Ángeles alberga y vende la colección de accesorios y prêt-à-porter de la compañía, recientemente estrenada, concebida por el director creativo Rocco Iannone.

— El primer desfile de Ferrari, que se reveló con un evento de ropa de mujer y de hombre en Italia en junio de 2021, contó con una línea completa de ropa deportiva para el día y para el exterior, así como calzado, bolsos y gafas de sol.

Moda y estilo de vida estadounidense en Los Ángeles





— La tienda Ferrari Los Ángeles fue diseñada en colaboración entre Iannone y los equipos creativos y minoristas globales de Ferrari.

— Partiendo de las ubicaciones de Maranello y Milán, un elegante equilibrio de terracota, vidrio y pintura artesanal comprende el espacio de Los Ángeles. Una estructura cilíndrica central, que se encuentra en el centro de la tienda, compensa el esquema de colores neutros con un toque del clásico rojo Ferrari. Los acentos notables incluyen muebles de cuero y paneles de pared Alcantara (como un ejemplo amarillo adornado con caramelo en los vestidores).

— La tienda de Los Ángeles de Ferrari también conserva una obra de arte central: un motor V8 explotado de un Ferrari Portofino, congelado en el tiempo y suspendido en el aire como un estallido estelar de un superdeportivo. Cada tienda de moda y estilo de vida de Ferrari presenta, y presentará, algún tipo de obra de arte creada en torno al legado automovilístico de la empresa.

— Con respecto a los EE. UU., Ferrari eligió Los Ángeles para presentar su nuevo destino minorista debido a los vínculos inextricables de la ciudad con la cultura popular, así como al hecho de que Ferrari también ha sido durante mucho tiempo un ícono pop ostensible. Hollywood y el negocio de la música son sectores especialmente importantes que han impulsado el conocimiento de la marca Ferrari (y la mística resultante). Los ejemplos destacados de esto incluyen todo, desde los autos Ferrari que se ven en los programas de televisión Miami Vice y Magnum, PI hasta el apodo de la canción de Frank Ocean de 2016 "White Ferrari". El siguiente paso es una renovación completa de una tienda Ferrari existente en otro centro de la cultura pop estadounidense: Miami, Florida.

— En general, la expansión de Ferrari hacia la moda y el estilo de vida no es más que un elemento de la estrategia de diversificación de la empresa. La intención es mantener al Cavallino Rampante entre los íconos más reconocidos del mundo mientras se desarrollan nuevos negocios que complementen y evolucionen el legado de la marca Ferrari.




VELÁZQUEZ 70

Un lienzo para soñar



70velazquez.com



www.ferrariclubespana.com

Club

VISITA SALÓN RETRO AUTO & MOTO

MÁLAGA — 29 DE ENERO DE 2022

Texto: Fede García
Fotos: Jesús Calderón de Marbella Photocars

— El sábado 29 de enero, el Ferrari Club España realizó una visita al Salón del Vehículo Clásico, de Época y de Colección, "Retro Auto & Moto de Málaga", en el palacio de Ferias y Congresos de Málaga, acudiendo con sus Ferrari.

— Como es habitual en los eventos que realizamos en esta zona, nos reunimos a primera hora en el Restaurant Robin Hood Inn, en la carretera de Cádiz km168 de la Urbanización Benamara, en el Paraíso en Málaga, para salir todos en convoy hasta la Feria.



CLUB — FERRARI —

56 — 93

MÁLAGA	29 DE ENERO DE 2022
CALÇOTADA	12 DE FEBRERO DE 2022
CANARIAS	26 DE MARZO DE 2022
MARBELLA	5 DE MARZO DE 2022
SANTOGAL	24 DE MARZO DE 2022
ARAGÓN	29 DE ABRIL DE 2022





— Una vez allí estacionamos nuestros Ferrari en la entrada del Palacio de Ferias y Congresos y entramos al recinto para ver los distintos Stands, en los que se mostraban vehículos clásicos de distintas épocas y toda clase de objetos de coleccionista, que hacían las delicias de los visitantes.

— Finalizada la visita, salimos de nuevo en convoy hacia el Restaurante Frutos en Torremolinos, especializado en marisco y embutidos ibéricos, donde se nos sirvió el almuerzo.



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



Club

www.ferrariclubespana.com

CALÇOTADA 2022

TARRAGONA — 12 DE FEBRERO DE 2022

Texto: Fede García
Fotos: Roger Bonada, y la colaboración de Sergi Boneu y Eduard del Pozo

— Visita a Ferrari Barcelona (Cars Gallery) - Homenaje a Narciso Gil en Karting Vendrell – Calçotada en Más La Boella

— La clásica Calçotada que celebra cada año el Ferrari Club España por tierras tarraconenses, empezaba este año en Barcelona con la visita al Concesionario de Ferrari de Cars Gallery, situado en el Paseo de la Zona Franca nº10 de la Ciudad Condal, donde fuimos invitados para conocer sus nuevas instalaciones y su nuevo Show Room.





—Ariadna Verge, directora de negocio del Grupo Quadys, junto a Oriol Roteta en representación de Cars Gallery y Oriol Pujals, director de Postventa de las marcas de lujo, junto a Jordi Orti, jefe de Postventa de Ferrari, nos recibieron y nos invitaron a un desayuno, previo a la presentación.

—Ariadna Verge realizó una breve presentación de las nuevas instalaciones del Concesionario y nuestro presidente, el Sr. Josep Rodríguez, agradeció la invitación para los socios del club, que acudieron a la visita con sus respectivos Ferrari. Después de una foto de grupo para el recuerdo, nuestros socios fueron obsequiados con unas gafas de sol y una bolsa con algunos catálogos de Ferrari.

—Concluida la visita, partimos hacia el Karting Vendrell, situado en la Ctra. N-340 Km 1.189, 43700 de El Vendrell en Tarragona, para realizar un sentido homenaje a nuestro socio Narciso Gil, propietario del Karting que falleció recientemente después de una larga enfermedad. Una vez estacionados nuestros Ferrari en el interior de las instalaciones del Karting, nos recibió el hijo de Narciso, que nos enseñó los boxes donde numerosos equipos preparan y ponen a punto sus karts, pertenecientes a distintas categorías, y que usan las instalaciones del Karting para entrenarse.





— Más tarde algunos de los socios decidieron hacer una carrera y después de un breve briefing a cargo del hijo de Narciso, salieron a rodar por la pista del Karting en una carrera, en la que todos pudieron demostrar sus habilidades al volante de estos pequeños vehículos, con los que todos los grandes ases del volante realizaron sus primeros pasos en el mundo del automovilismo deportivo.

— Finalizada la carrera, nuestro presidente se reunió con la viuda y la madre de Narciso Gil, acompañadas por su hijo y su hija, para entregar una pieza de cristal con un texto grabado en homenaje a nuestro amigo y socio Narciso, al que seguiremos recordando con gran afecto, gracias a su gran personalidad y sus grandes conocimientos sobre el mundo del motor. Para concluir nuestro homenaje a una persona tan estimada, decidimos salir a rodar por el circuito del Karting con nuestros Ferrari, donde completamos algunas vueltas para finalizar todos parados en la parrilla de salida, donde nos hicimos una foto para el recuerdo.

— Un poco más tarde del mediodía, partimos dirección al Hotel Más La Boella, por una interesante ruta llena de curvas donde pudimos disfrutar de la conducción de nuestros Ferrari, hasta llegar al Hotel donde se nos serviría la Calçotada.



YUSTY
MADRID 1914

**UNA
EXPERIENCIA
DE LUJO.**



TRADICIÓN E INNOVACIÓN

Tienda multimarca de moda de lujo y
sartrería artesanal para hombre de
referencia en Madrid.

Calle Ayala, 20 (entreplanta)

Lunes a Sabado: 10:30 a 21:00
(+34) 664 195 195
@Yustystore

WWW.YUSTY1914.COM

RALPH LAUREN

FEDERI

MONCLER

JACOB COHEN

FAY

HERNO

COMMON PROJECTS

JOHN LOBB

SUNSPEL

HOGAN

CANALI

CRUCIANI

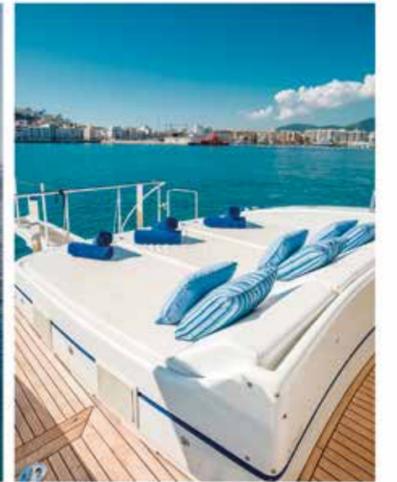


—Mientras la mayoría fueron tomando sitio en sus mesas, dos de nuestros socios que acudieron al evento con dos sendos Ferrari 812 GTS, hicieron las delicias de nuestro fotógrafo con sus vehículos, en un bonito paraje lleno de olivos, que sirvió de escenario para que destacara la belleza de sus dos Ferrari, que posaron juntos durante la sesión.

—Concluida la comida, se puso fin al evento, no sin recordar el gran número de vivencias y sensaciones en una jornada que recordaremos durante mucho tiempo.



EL MAR ES ROSA



ALQUILER: YATES, SUPERYATES, VELEROS, CATAMARANES

FLOTA PROPIA Y EN GESTIÓN

EVENTOS CORPORATIVOS

IBIZA, FORMENTERA, VALENCIA, ALICANTE Y BARCELONA



+34 615 229 700 info@quicksail.es



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 toseano 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



VIII ENCUENTRO FERRARI

GRAN CANARIA — 26 DE MARZO DE 2022

www.ferrariclubespana.com

Fotos: Juan Francisco Rodríguez Hernández, Dear Car y @ivansd_spotting

— El sábado 26 de marzo, y después de dos años sin actividad por culpa de la pandemia del Covid, la delegación del Ferrari Club España en Canarias organizaba el VIII Encuentro Ferrari, esta vez en la Isla de Gran Canaria.

— Con el punto de concentración situado en las Destilerías Arehucas, los asistentes comenzamos a llegar a partir de las 10 de la mañana y después de una foto de cada coche en el "photocall" preparado para la ocasión, fuimos obsequiados con un desayuno en la zona VIP preparada exclusivamente para nosotros. A continuación, los responsables de las desti-





lerías nos ofrecieron una visita guiada, en la que pudimos ver de cerca sus instalaciones, llenas de historia, tradición y buen hacer, además de explicarnos el proceso de elaboración de sus Ronces. La visita nos permitió hacer también un recorrido por la que es, una de las bodegas de Ron más antiguas de Europa, compuesta por 4.308 barricas de roble americano.

— Finalizada la visita, salimos en caravana con nuestros Ferrari en dirección a Mogán, para almorzar en el Hotel Radisson Blu Resort & Spa, Gran Canaria Mogán de cinco estrellas, realizando un espectacular itinerario hasta llegar al mirador del pico de Bandama. Desde Arucas tomamos por la nueva fase de circunvalación hasta llegar a la salida de San Lorenzo, circulando hasta llegar al cauce del barranco Guinguada.



Este lugar acoge el jardín canario y desde allí iniciamos el camino que nos llevó hasta el mirador de Bandama, donde paramos a descansar y disfrutar de las vistas hacia uno de los mayores cráteres volcánicos de Europa y las vistas al monte Lentiscal.

— Tras este descanso, proseguimos nuestra ruta por la carretera de Bandama hasta el cruce de la Atalaya, para desviarnos hacia Telde por el barranco de Las Góteras, un humedal con carreteras recién asfaltadas que suelen ser testigos de las pruebas de rallye del ERC, por su belleza y sinuosidad. Al final de este tramo, llegamos al término municipal de Telde, justamente al Puente de los 7 Ojos, donde tomamos por la antigua carretera GC-100 hasta llegar a la localidad de Ingenio, y tomar a continuación la autovía GC-1 para dirigirnos al Hotel.





— Después de estacionar nuestros coches en un parking habilitado en el Hotel, degustamos un buffet preparado especialmente para la ocasión en el restaurante principal, que fue toda una experiencia que nos permitió disfrutar de una gastronomía de alta cocina, elaborada con una minuciosa selección de productos frescos, sabrosos y saludables.

— Concluido el almuerzo, pusimos rumbo al Holiday World Maspalomas Center, realizando un bonito recorrido por la autovía GC-1 en el que cruzamos las localidades de Puerto Rico de Gran Canaria y Patalavaca, hasta llegar a el Tablero. Una vez llegamos y estacionamos nuestros vehículos en una zona perimetrada con vigilancia, entramos en el que durante décadas ha sido un referente de diversión y entretenimiento, tanto los residentes de la zona, como para los turistas que visitan nuestra isla. Allí disfrutamos de una zona VIP con un espacio gastronómico, amenizado con un concierto en vivo del grupo cubano ASERES.

— El evento concluyó con una foto de grupo para el recuerdo de todos los participantes, y un sorteo con fabulosos premios y el agradecimiento a las empresas patrocinadoras que habían colaborado para el buen desarrollo del evento.



simtechpro
THE VR & SIMULATION COMPANY

SIMULADORES A MEDIDA PARA PILOTOS EXIGENTES
CUSTOM SIMULATORS FOR MOST DEMANDING DRIVERS



SIMULADORES PERSONALIZADOS
CUSTOM SIMULATORS

ASISTENCIA TÉCNICA COMPLETA
COMPLETE TECHNICAL ASSISTANCE

SERVICIO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL SERVICE

Más de 10 años de experiencia en proyectos personalizados con las últimas tecnologías.
More than 10 years of experience in customized projects with the latest technologies.

www.simtechpro.com - info@simtechpro.com - +34 935 191 415

MAS DE LA COSTA
COUNTRY HOTEL & FINE DINING
Elegancia - Autenticidad - Gastronomía - Monumentos Patrimonio

Para esconderse sin ser encontrados...

Nacido de la rehabilitación de una antigua masía de 1804, hoy un hotel de lujo de 4 estrellas de solo 15 habitaciones, que prometen diseño, calidad y amor al detalle. Capaz de garantizar quietud, paz, belleza y buena gastronomía durante su estancia. **Ubicado** a 3 km de Valderrobres, uno de los pueblos más bonitos de España, el Hotel se encuentra perdido en medio de la montaña. Llegar hasta el Mas de la Costa**** es darse de bruces con la naturaleza.

En invierno disfrutará del spa y de veladas románticas junto a la chimenea. La biblioteca le ayudará a escribir cartas de amor... La piscina de agua salada al aire libre es perfecta para esos días de calor primaverales y veraniegos. También podrán cenar bajo las estrellas y tener una buena charla nocturna, en la terraza del restaurante. Si se solicita, el hotel establece **espectaculares rutas panorámicas** por la zona

del Matarraña. ¿La máxima? Descubrir la naturaleza con clase, con discreción y sin prisas... **Cómo llegar:** desde Valderrobres, seguir la A-1414 dirección Fuentespalda km 22 E-44580 Valderrobres (Teruel).

+34 978 092 002
+34 609 216 716
info@mascosta.es
www.masdelacosta.com





www.ferrariclubespana.com

Club

MEET & GREET

MARBELLA — 5 DE MARZO DE 2022

Fotos: Jesús Calderón de Marbella Photocars

— Visita a C. de Salamanca de Marbella para asistir al evento Cars & Coffee, organizado por el Concesionario de Ferrari, que mantiene de este modo contacto con sus clientes y a nosotros, nos permitió disfrutar de una bonita jornada de conducción con nuestros Ferrari.

— Finalizada la visita, realizamos una ruta de 150 km dirección a Ronda, que finalizó con un almuerzo en el restaurante Prado Halcones.







www.ferrariclubespana.com

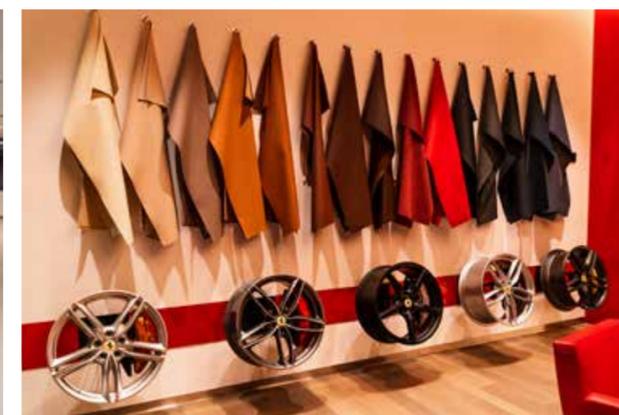
Club

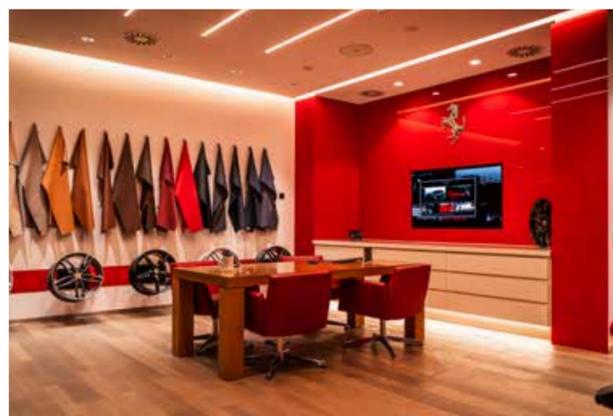
VISITA A SANTOGAL CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

MADRID — 24 DE MARZO DE 2022

Texto: Fede García
Información: Santogal
Fotos: Santogal, Stoyka Popstoyanova y Miguel Campos

— El pasado 18 de marzo de 2022, el Concesionario Oficial de Ferrari Santogal de Madrid, inauguraba de forma oficial sus nuevas instalaciones en Puerto de Somport número 8, de la capital de España. La nueva sede se encuentra en un moderno edificio muy funcional, que aumenta en más del doble la superficie disponible y su imagen presenta la nueva identidad corporativa de Ferrari incorporada en todos sus Concesionarios de todo el mundo, consolidando de este modo, su sólida presencia en nuestro país, junto con el compromiso con sus clientes.





— El nuevo espacio incluye los servicios de exposición y taller en un único edificio, e incluye como novedad el nuevo servicio de "Storage", con parking y mantenimiento en condiciones óptimas de los vehículos disponibles las 24 horas, para aquellos clientes que opten por dejar su coche en el concesionario para su posterior uso a su discreción.

— El día de su inauguración, Santogal quiso contar en su espacio de exposición con un gran elenco de modelos del Cavallino, como el Daytona SP3, el último modelo de serie limitada de la gama Icona, el 812 Competizione, el modelo especial también de serie limitada de 12 cilindros, el SF90 Spider, el primer superdeportivo Ferrari descapotable de serie, con arquitectura híbrida enchufable, y la nueva berlinetta V6 biturbo con sistema de propulsión híbrido, 296GTB, recientemente presentada internacionalmente en nuestro país, que pasará a ocupar a partir de ahora el espacio de la antigua gama de vehículos con motor V8 de posición central.

— El día 24 de marzo, Santogal invitó a los Socios del Ferrari Club España a realizar una visita privada a sus nuevas instalaciones, siendo recibidos por los responsables del Concesionario, de Marketing y de Ventas, el Sr. Julio de Diego y Antonio Trescastro Ortega, acompañados de Eduardo Tarrero y Pilar Hernández.

EL VERANO EN SEVILLA ES UNUK HOTEL 5*GL



Ortiz de Zúñiga 8, Sevilla
unukhotel.com

Disfruta de nuestra piscina de agua salada en nuestra terraza con vistas a la Giralda después de visitar el centro de Sevilla.

Descubre nuevas experiencias en nuestro restaurante Recoveco de comida tradicional con toques modernos, con una amplia variedad de platos de atún rojo de almadraba.



EMPRESA ESPECIALIZADA EN LA GASTRONOMÍA ITALIANA Y PRODUCTOS GOURMET, QUE OFRECE SUS SERVICIOS TANTO A PARTICULARES COMO A EMPRESAS



LA BURRATINA
GASTRONOMÍA ITALIANA

Tienda gastronómica con una amplia gama de productos. Un rincón especial para que los amantes de la cocina italiana descubran sus vinos, embutidos y un largo etcétera. Además ofrece el servicio de corte de embutido tradicional.

📍 C/ Josep Tous i Ferrer, 10 - 07002 C/ Can Seguí, 5 - 07199

También puedes llenar tu cesta desde su página web, elige sobre la gran variedad y selección de artículos de alta calidad que ofrecen, recíbelo en casa, disfruta con los tuyos y repite. Además, tienes un 5% dto en tu primer pedido.

🌐 www.italianqualitygourmet.es
📱 @laburratinalgourmet



La Burratina Pizzeria

En Calle San Miguel, 32 podremos degustar o disfrutar de un bocadillo al puro estilo italiano, paseado por la ciudad, en casa o en cualquier rincón de Mallorca gracias a su servicio Take away. Todas y cada una de ellas, tiene su ingrediente estrella. Prometemos que será bocadillo a primera vista.

📱 @laburratinapizzagourmet



Después de más de veinte años de experiencia y un catálogo con más de 3000 artículos, Lacteos Palma está especializado en el sector italiano y gastronomía gourmet. Por este motivo, ofrecen a sus clientes un trato y servicio totalmente personalizado y de gran calidad: info@lacteospalma.com





— Julio de Diego ofició de cicerone durante la presentación del nuevo edificio y de los nuevos servicios de Santogal en Madrid, acompañado de Antonio Trescastro. En la exposición nos llamó la atención que además de exponer una selección de la gama actual de Ferrari, estaban presentes también algunos modelos Clásicos, como un precioso Ferrari F50 en carbono azul y un Dino 246GT, en una interesante combinación entre lo nuevo y lo clásico que mezcla a la perfección el auténtico espíritu de Ferrari, representado por modelos de última generación y por modelos históricos, de cuyas fuentes Ferrari siempre ha sabido beber para inspirarse en la creación de futuros modelos.

— Después de un aperitivo ofrecido a nuestros socios y de una interesante y amena charla entre todos los presentes, dispusimos de tiempo para ver de cerca algunos de los modelos expuestos y de conocer en profundidad algunos de los nuevos espacios, como el taller y el parking que Santogal ofrece a sus clientes con el servicio Storage.



LA TRANQUILIDAD DE VIAJAR EN SU PROPIO YATE

CRUCEROS BOUTIQUE DE HASTA 72 PASAJEROS EN :
 GRECIA Y TURQUÍA · SEYCHELLES · ADRIÁTICO · CABO VERDE · OESTE DE ÁFRICA (SENEGAL Y GAMBIA) · CARIBE (BARBADOS Y MARTINICA) · COSTA RICA Y PANAMÁ · MAR ROJO (EGIPTO, ISRAEL Y JORDANIA) · MALTA E ISLAS EOLIAS · POLINESIA FRANCESA

www.varietycruisesspain.com



Grupos burbuja y estrictos protocolos de higiene y seguridad a bordo



Política de reserva flexible (reserve ahora, pague después)



Cancelación gratuita y reembolsable



www.ferrariclubespana.com

Club

GASTRO CULTURAL I

ARAGÓN — DEL 29 DE ABRIL AL 1 DE MAYO DE 2022

Texto: Fede García
Fotos: Josep Rodríguez, Sergi Boneu y Juan de la Peña

—El último fin de semana de abril, el Ferrari Club España realizó una ruta "Gastro Cultural" por tierras de la provincia de Huesca, en la que se puso hincapié en la cocina local de la zona y la visita a algunos de sus monumentos históricos, y todo ello complementado con visitas a algunas de las bodegas de más prestigio de la región del Somontano, para degustar sus vinos, a la vez que recorríamos con nuestros Ferrari varias rutas interesantes, que nos hicieron disfrutar de la conducción de nuestras maquinas.

—El viernes por la tarde los socios fuimos llegando al hospedaje que la organización nos había preparado, en el Hotel Barceló Mo-

nasterio de Boltaña Spa, un establecimiento de 5 estrellas nacido tras la renovación del antiguo Monasterio del siglo XVII, en el que se conserva toda su esencia e historia, y magníficamente ubicado en el corazón del Pirineo Aragonés, a los pies del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, en la provincia de Huesca.

—Completado el Check in de todos los participantes, a última hora de la tarde nos reunimos en la recepción del hotel, para desplazarnos hasta la localidad de Ainsa para cenar en el Restaurante Callizo, un establecimiento totalmente renovado con 1 estrella Michelin, donde se nos sirvió un menú degustación muy original y complejo, preparado por los Chefs: Josetxo Souto y Ramón Aso, basado en una cocina tecno-emocional de montaña, muy actual, evolutiva y reflexiva, con productos locales del Pirineo Aragonés. Al día siguiente y después del desayuno, salimos en convoy direc-



ción al Castillo de Loarre, un monumento románico construido en el siglo X, cuya situación estratégica permitió defender los accesos a las estribaciones pirenaicas, y la llanura que se extiende hacia el valle del Ebro, siendo protagonista excepcional durante la Reconquista en el siglo XI.

—Finalizada la visita al castillo, pusimos rumbo dirección a la bodega Sommos, un establecimiento vanguardista en el corazón del Somontano cuya arquitectura es reconocida por la prensa a nivel internacional como "Una de las Maravillas Arquitectónicas del Mundo del Vino". Sommos es un juego geométrico, unos cubos que se entremezclan dando origen a un prisma. Una apuesta por el conocimiento, por ser mucho más que una bodega en la que se elabora vino.

—Antes de la visita a sus instalaciones, comimos en el Restaurante de la bodega, degustando algunos de sus vinos, y más tarde realizamos una visita guiada a los distintos puntos de producción, donde destaca la nave de elaboración, con una altura de 27 metros, que ha sido diseñada para poder emplear la gravedad para el movimiento de las uvas, mostos y vino, y de esta forma se evita el tradicional empleo de bombas.

—Para la elaboración dispone de tinajas de roble francés, depósitos de hormigón y de acero inoxidable de diferentes capacidades para poder vinificar cada parcela por separa-



do respetando al máximo el potencial de cada terroir. En la selección de la uva dispone de equipos de selección óptica donde baya a baya se elige aquel que cumple las condiciones óptimas de calidad. Así mismo, sus viñas son vendimiadas a la luz de la luna, cuando la temperatura es baja y pudiendo recolectar los frutos con sus propiedades intactas. El traslado a la bodega se realiza en remolques isotérmicos de cierre herméticos, para evitar el polvo y los insectos del camino y cubiertos con una capa de nieve carbónica que impide el inicio de la fermentación. Como resultado Sommos obtiene unos vinos de alta calidad, exclusivos, que llaman la atención de los consumidores y de los grandes expertos.

—Finalizada la visita, nos hicimos fotos de recuerdo con nuestros coches junto al espectacular edificio de Sommos, y partimos de regreso al Hotel para descansar y disfrutar de su Spa, y más tarde se nos sirvió la cena en el restaurante del propio establecimiento.

—Al día siguiente por la mañana y después del desayuno, hicimos el Check out y partimos dirección a Barbastro para visitar las bodegas Laus, situadas en un edificio moderno y minimalista, en plena naturaleza, con unas espectaculares vistas de los viñedos que la rodean y de los Pirineos que se erigen al fondo. Está situada en el punto más alto de la parcela, a dos niveles. En el superior es donde se recepciona



la uva y en el inferior están los vinos elaborados y el acceso a las visitas. Consta de tres naves, que suman 6.792 metros cuadrados y se unen por dos patios exteriores, una para la elaboración, otra para la crianza y otra para el embotellado.

—La bodega dispone de 46 depósitos dobles (23.000 litros en la parte superior y 17.000 en la inferior cada uno) y 8 depósitos isoterms (37.000 litros cada uno). La sala de barricas está situada a 5,65 metros bajo tierra, y es capaz de albergar 3.000 barricas. Actualmente, cuenta con un parque de 1300 de roble francés y roble mixto (duelas de roble americano y fondos de roble francés).

—Fundada en el año 2002, la bodega es como una “isla en el Somontano”, rodeada de agua, viñedos, flores, sol, aire... vida. LAUS proviene del latín y significa “Elogio, Alabanza, Consideración”, nombre que refleja perfectamente el espíritu de esta bodega del Somontano.

—Concluida la visita nos dirigimos hasta Salas Bajas, siempre en la provincia de Huesca, para visitar las bodegas Enate, un establecimiento que ofrece una gama de vinos con un amplio abanico de estilos, desde los más aduladores, democráticos y fáciles de beber hasta los vinos de alta costura y de corte más refinado, algunos de ellos con un innegable toque de exclusividad. Con la ambición de elaborar vinos de máxima



calidad dentro de la Denominación de Origen Somontano y mostrar lo mejor de esta tierra privilegiada, bodegas Enate comenzó su andadura en 1991.

—Diseño, tecnología y vanguardia conviven con el máximo respeto a la tradición vitivinícola para dar lugar a creaciones únicas donde mostrar la mayor expresividad de cada variedad y este terruño. Porque el diseño de sus nuestros vinos comienza a pie de viña, cediendo el protagonismo a la expresión varietal y con el equilibrio y la elegancia como denominador común. En Enate no tienen recetas mágicas ni siguen patrones predeterminados. La climatología siempre es caprichosa, por lo que trabajan, ya desde el viñedo y en bodega, para adaptarse a las condiciones particulares de cada añada.

—Concluida la visita se nos ofreció una cata de una selección de sus mejores vinos y un aperitivo, con el que pondríamos punto y final al evento por las tierras de Huesca, con el regreso de los participantes a sus distintos puntos de origen.





ASIA GARDENS

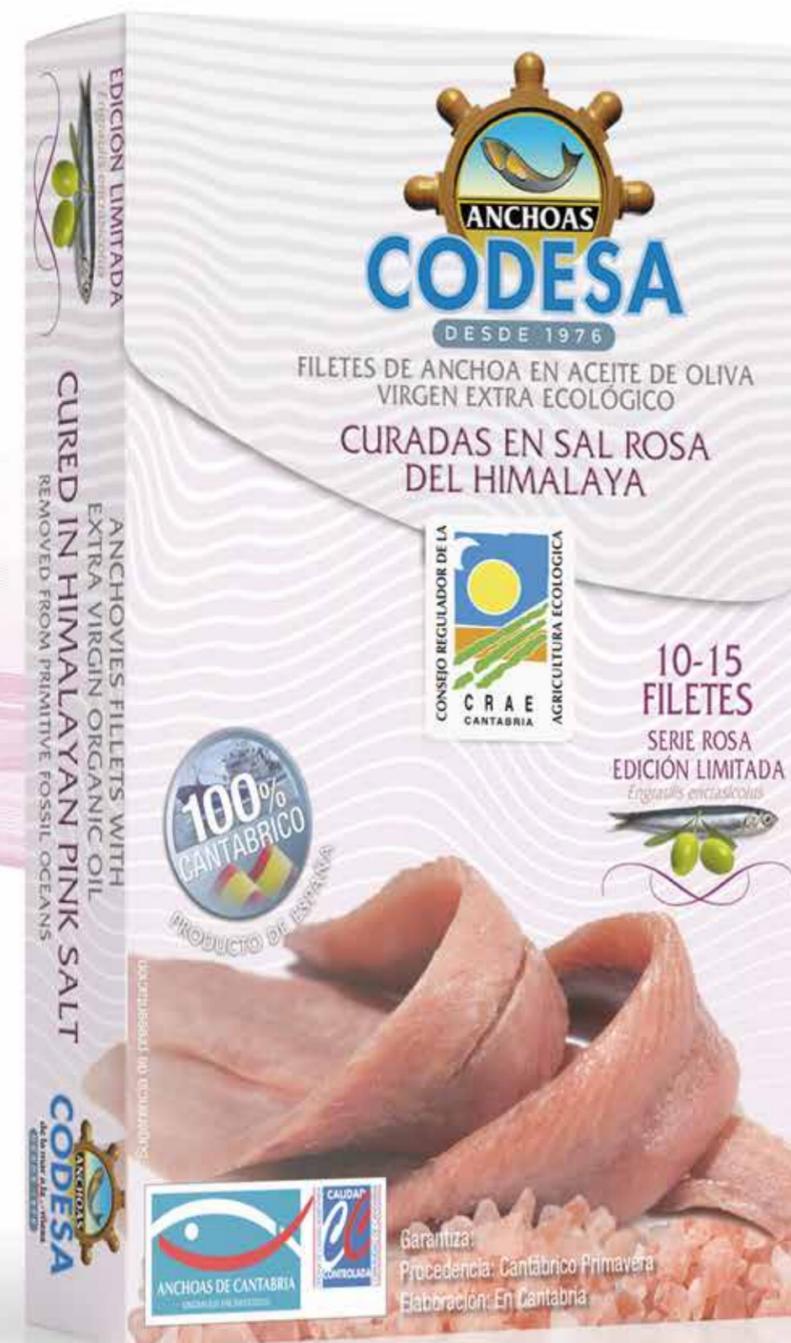
HOTEL & THAI SPA



Spain's Leading Hotel

www.asiagardens.es

ALICANTE, SPAIN

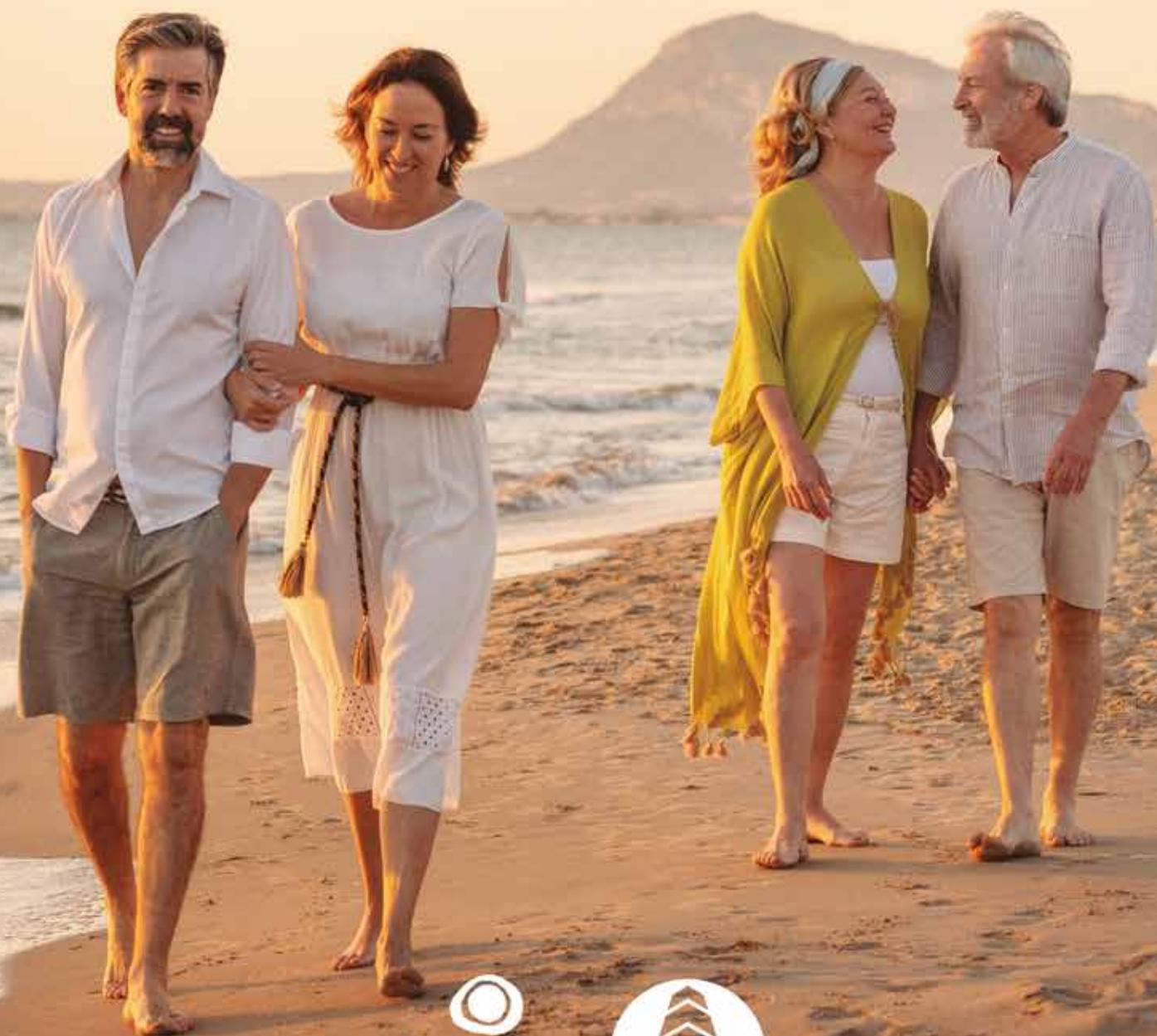



Producto de España

www.codesa.es

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

